

Stuttgart, 27.06.2023

Verkehrskonzept SynergiePark Vaihingen/Möhringen - Vorplanung zur Umgestaltung der Liebknechtstraße und Heißbrühl- straße im Umfeld der Neubebauung Allianz

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	11.07.2023
Bezirksbeirat Vaihingen	Beratung	öffentlich	11.07.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	18.07.2023

Beschlussantrag

Der Umgestaltung der Liebknechtstraße und der Heißbrühlstraße im Umfeld der Neubebauung Allianz gemäß der Vorplanung (Anlage 2) wird zugestimmt.

Kurzfassung der Begründung

Im Zuge der Aufsiedlung des Gewerbegebiets SynergiePark im Bereich der Neubebauung der Liebknecht- und Heißbrühlstraße durch die Allianz bzw. LBBW ist auch eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten erforderlich. Aufgrund des Zielbeschlusses des Gemeinderats, Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen, sollen abweichend von der als Richtlinie dargestellten Aufteilung der festgesetzten Verkehrsflächen im Bebauungsplan Heißbrühlstraße 2020/7 (Anlage 3) die Straßenräume der Liebknecht- und Heißbrühlstraße entsprechend Anlage 2 neu geordnet werden.

Klimarelevanz

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Klimaschutz sind nicht quantifizierbar.

Finanzielle Auswirkungen

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in Abhängigkeit vom Baufortschritt des Neubauvorhabens der Allianz in Abstimmung mit der Stadt Stuttgart. Gemäß dem städtebaulichen Vertrag vom 10.01.2019/17.01.2019 und dem Baudurchführungsvertrag erfolgt die Herstellung und Kostentragung vollumfänglich durch die Allianz.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Ausführliche Begründung

Anlage 2: Vorplanung zur Umgestaltung der Liebknechtstraße und Heßbrühlstraße im Umfeld Allianz

Anlage 3: Festsetzungen der Verkehrsflächen und deren Aufteilung als Richtlinie im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Heßbrühlstraße (Vai 282/ 2020/7

Anlage 1: Ausführliche Begründung

Das größte Gewerbegebiet in Stuttgart, der SynergiePark ist in einem rasanten Transformationsprozess. Die Anzahl der Beschäftigten wird sich bis 2030 auf dann ca. 40.000 annähernd verdoppeln. Eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten sowie eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmodi ist erforderlich. Neben längerfristigen Maßnahmen wie dem Ausbau der Nord-Süd-Straße, dem Ausbau des schienen- oder auch seilgebundenen ÖPNV sowie dem Ausbau des P+R-Angebots sind insbesondere auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen erforderlich. Diese Maßnahmen wurden auch im Zuge des Gewerbegebietsmanagements diskutiert und hierbei vor allem Handlungsbedarf zur Umgestaltung des Straßenraums im SynergiePark abgeleitet. Dabei sollen insbesondere folgende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum umgesetzt werden:

- Neues Linienkonzept Buslinie 80.
- Umgestaltung der Achse Industriestraße – Liebnechtstraße sowie der Straßenräume Ruppmannstraße, Heißbrühlstraße und Schockenriedstraße mit Verbesserungen der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und insbesondere der Führung des Fuß- und Radverkehrs.
- Lückenschluss der Hauptradroute 10.2 zwischen Vaihingen und Möhringen.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr an den Knotenpunkten Nord-Süd-Straße/Heilbrunnenstraße, Nord-Süd-Straße/Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße/Zusestraße innerhalb des bestehenden Planrechts.
- Ausbau der Radabstellanlagen und Sharingangebote am Bahnhof Vaihingen auf Seite des SynergieParks.
- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im SynergiePark sowie einer Bewohnerparkregelung in den angrenzenden Wohngebieten.
- Umgestaltungsmaßnahmen unter möglichst weitgehender Berücksichtigung des Schwammstadtprinzips.

Von diesen kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen hat der Gemeinderat bereits auf Basis der GRDRs 220/2019, Parkraummanagement 6. Stufe sowie GRDRs 152/2020 Verkehrskonzept SynergiePark Vaihingen/Möhringen diverse Beschlüsse gefasst und auch im Rahmen der Haushaltsberatungen entsprechende Umsetzungsmittel bereitgestellt. Das neue Linienkonzept der Buslinie 80 sowie die Umgestaltung der östlichen Industriestraße sind inzwischen umgesetzt. Die Umsetzung der Umgestaltung des Knotenpunkts Nord-Süd-Straße/Heilbrunnenstraße sowie der mittleren Industriestraße zwischen Wallgraben und Ruppmannstraße soll in 2023 beginnen. Die Detailplanung und Umsetzung der weiteren Maßnahmen erfolgt fortfolgend.

Im Rahmen dieser Vorlage wird nun die Vorplanung zur Umgestaltung der Heißbrühl- und Liebnechtstraße im Umfeld der Neubebauung der Allianz zur Beschlussfassung vorgelegt. Auf Basis der Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Heißbrühlstraße (Vai 282) 2020/7 soll der Straßenraum der Heißbrühl- und Liebnechtstraße unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Gemeinderats zum Radentscheid funktional neu geordnet werden.

Planungsziele

Mit der Umgestaltung der Heßbrühl- und Liebknechtstraße im Umfeld der Neubebauung der Allianz werden die Verkehrsverhältnisse der Verkehrsarten des Umweltverbundes verbessert, eine stadtgestalterische und stad ökologische Aufwertung des Straßenraums erreicht, sowie das Erschließungsbedürfnis der Allianz und der weiteren Anlieger gesichert.

Mit der Umgestaltung werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Die Verbreiterung der Gehwege auf durchgängig mindestens 2,00 m und im Bereich von hohen Fußgängerfrequenzen auf $\geq 2,5$ m Breite. Die Vollsignalisierung des Knotenpunkts Heßbrühlstraße zur Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit des Knotenpunkts.
- Die Optimierung bestehender und Ergänzung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende und mit dem Radfahrende.
- Die Herstellung der Barrierefreiheit insbesondere an den Querungsmöglichkeiten.
- Eine sichere, durchgängige und attraktive Führung des Radverkehrs.
- Zusätzliche Baumstandorte zur Verbesserung des Stadtklimas und Reduzierung der versiegelten Flächen im Sinne des Schwammstadtprinzips.
- Die Bereitstellung eines multifunktionalen Angebots an Sonderparkflächen in der Heßbrühlstraße.

Variantendiskussion

Auf Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Heßbrühlstraße (Vai 282) 2020/7 und unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Gemeinderats zum Radentscheid wurden verschiedene Radverkehrsführungen in der Liebknecht- und Heßbrühlstraße geprüft.

Im südlichen Teil der Liebknechtstraße ist die Verkehrsbelastung mit ca. 8.500 Kfz/24 h wesentlich höher als in der Heßbrühlstraße (ca. 2.700 Kfz/24 h) sowie im Teil der Liebknechtstraße nördlich der Kreuzung mit der Heßbrühlstraße (ca. 6.500 Kfz/24 h). Durch die erwarteten strukturellen Entwicklungen im SynergiePark und die Inbetriebnahme der Allianz wird eine Zunahme der Verkehre in der südlichen Liebknechtstraße auf ca. 10.400 Kfz/24 h und in der Heßbrühlstraße auf ca. 4.100 Kfz/24 h erwartet. Aufgrund dieser höheren Verkehrsbelastung wird bei der Planung im südlichen Teil der Liebknechtstraße eine eigenständige Radverkehrsführung angestrebt, wohingegen in der Heßbrühlstraße aufgrund der geringeren Verkehrsmengen auch eine gemeinsame Führung des Radverkehrs untersucht wurde.

Liebknechtstraße

In der Vorplanung (Anlage 3) zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan Heßbrühlstraße (Vai 282) 2020/7 wurde in der Liebknechtstraße beidseitig Radschutzstreifen in einer Regelbreite eines Radfahrstreifens von 1,85 m entsprechend den technischen Regelwerken vorgesehen.

Ergänzend zu den Regelwerken hat die Stadt Stuttgart, unter Einbezug der Sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner Radverkehr, Stuttgarter Qualitätsstandards für den Radverkehr erarbeitet, die möglichst über den Mindest- und Regelmaßen von RAST und ERA liegen. Diese Maße sollen, wo möglich, umgesetzt werden.

In der Liebknechtstraße kann durch eine Reduzierung der westlichen Gehwegbreite auf 2,0 m die Radfahrstreifenbreite beidseitig auf 2,0 m erhöht werden. Alternativ können auf der östlichen Seite der Liebknechtstraße die Radfahrenden neben der Baumallee getrennt vom motorisierten Verkehr auf einem separaten 2 m breiten Radweg geführt werden. Diese Variante wird weiterverfolgt (Anlage 2).

Heißbrühlstraße

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Heißbrühlstraße (Vai 282) 2020/7 wurden in der Heißbrühlstraße beidseitige 1,5 m breite Schutzstreifen mit einer Kernfahrbahnbreite von 5 m vorgesehen (Anlage 3). Prinzipiell ist gemäß ERA diese Führungsform für Straßen mit einer erwarteten Verkehrsbelastung wie in der Heißbrühlstraße geeignet.

Der Verzicht auf die Führungsform Schutzstreifen ist jedoch eine häufig artikulierte Forderung von Interessensgruppen zur Förderung des Radverkehrs in Stuttgart. Bei der Erarbeitung des Stuttgarter Standards zur Radverkehrsförderung ist der Schutzstreifen ein zentraler Diskussionspunkt zwischen Stadtverwaltung und den Vertretern des Radentscheids. Aus diesem Grund soll die Heißbrühlstraße nicht entsprechend den Darstellungen im Bebauungsplan umgestaltet werden.

Eine Variante mit einem hochwertigen Angebot für den Radverkehr wäre eine Planung mit 2,0 m breiten Radfahrstreifen. Bei einer dabei erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,5 m müsste jedoch der Seitenraum reduziert, die Baumstandorte im Gehwegbereich in begehbaren Baumrosten ausgebildet werden und Parkplätze entfallen. Diese Variante wurde deshalb nicht weiterverfolgt.

Eine weitere Variante ist eine Mischverkehrsführung mit reduziertem Querschnitt und Piktogramm Spuren (Anlage 2). Eine zentrale Kritik an der Führungsform Schutzstreifen ist, dass Überholvorgänge häufig mit zu geringem Seitenabstand erfolgen, weil sich der Kfz-Verkehr an der unterbrochenen Leitlinie des Schutzstreifens orientiert. Ein neuer Ansatz, der bislang noch nicht als anerkannter Stand der Technik gilt (also noch nicht ins technische Regelwerk der FGSV eingeführt ist) aber aktuell im Rahmen von Pilotprojekten und Forschungsvorhaben erprobt wird, ist die sogenannte Piktogrammspur. Ähnlich zum Schutzstreifen soll durch die Piktogrammspur dem Radverkehr die Mischverkehrsführung erleichtert werden. Durch die Piktogramme soll der Radverkehr angeregt werden, die Fahrbahn zu nutzen. Zudem sollen die Piktogramme bewirken, dass Radfahrende mittlerer fahren, um dadurch die Doorungunfallgefahr sowie Überholvorgänge mit zu geringem Seitenabstand bei Gegenverkehr zu reduzieren. Außerdem sollen die Piktogramme den Kfz-Verkehr auf die gewollte Präsenz des Radverkehrs auf der Fahrbahn hinweisen.

Vorzugsvariante (Anlage 2)

Abweichend von den Darstellungen im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Heißbrühlstraße (Vai 282) 2020/7 sollen die Liebknechtstraße und die Heißbrühlstraße deshalb entsprechend der Vorzugsvariante Anlage 2 umgestaltet werden.

Liebknechtstraße

In der Liebknechtstraße soll in beide Fahrtrichtungen eine eigenständige Radverkehrsanlage in Form von 2,00 m breiten Radfahrstreifen bzw. abschnittsweise auch als 2,00 m breiter asphaltierter Radweg realisiert werden. Die Fahrbahnbreite beträgt 9,00 m und ermöglicht dadurch neben den durchgehenden Richtungsfahr-

streifen einen separaten Rechtsabbiegestreifen in die Heißbrühlstraße, einen Linksabbiegestreifen an der Zufahrt Allianz sowie eine baumbestandene Mittelinsel zwischen Zufahrt Allianz und Wertstoffhof. Der nicht durchgehende westliche Gehweg im Bereich der Firma Scharr wird aufgrund der auch zukünftig sehr niedrigen Netzbedeutung und Fußgängerfrequenzen ausnahmsweise mit 2,00 m Breite ausgebildet. Der Gehweg auf der Ostseite wird wie im Bebauungsplan vorgesehen durchgängig mit mindestens 2,50 m ausgebildet. Der Seitenraum auf Seite Allianz wird durch einen 2,00 m breiten baumbestandenen Grünstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt. In Fahrtrichtung Industriestraße wird der Radverkehr im Bereich der stark belasteten Allianzzufahrt zur Konfliktreduzierung mit ein- und ausbiegenden Kfz auf einem Radfahrstreifen geführt. Im Anschluss wechselt die Führungsform in den durch die Baumreihe attraktiven Seitenraum. Am Knotenpunkt ermöglicht die Seitenraumlage eine konfliktfreie und damit sichere Signalschaltung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Geradeausstrom aber signaltechnisch getrennt vom Rechtsabbiegestrom des Kfz-Verkehrs. Nördlich des Knotenpunkts wird der Radverkehr im Bereich der Projektgrenze in den Mischverkehr überführt. Mit dem aktuell in Planung befindlichen letzten Bauabschnitt der Umgestaltung Industriestraße wird geprüft, ob der Radfahrstreifen unter Verbreiterung der Fahrbahn Richtung Bahnanlagen und Aufgabe des Straßenrandparkens bis zum Bahnhof verlängert werden kann. Die Knotenzufahrt Liebknechtstraße Nord erhält einen separat zu schaltenden Linksabbiegestreifen sowie einen kurzen Auffangschutzbereich, der in der Knotenausfahrt in den Radfahrstreifen in südlicher Fahrtrichtung übergeht.

Heißbrühlstraße

Für die Heißbrühlstraße wird eine Mischverkehrsführung mit Piktogrammstreifen empfohlen. Bei dieser Variante wird die Fahrbahnbreite auf 6,50 m reduziert und zugleich durch einen beidseitigen Rand-Pflasterstreifen mit 0,50 m Breite optisch verschmälert. Die faktische und zusätzlich optische Reduzierung der Fahrbahnbreite führt erfahrungsgemäß zu geringeren gefahrenen Geschwindigkeiten, wovon insbesondere auch die Radfahrenden im Mischverkehr profitieren. Zudem wird so eindeutig klar, dass bei Gegenverkehr die Radfahrenden nicht überholt werden können. An der Knotenpunktzufahrt zur Liebknechtstraße werden die Radfahrenden durch einen kurzen Auffangradfahrstreifen an dem Kfz-Verkehr vorbeigeführt. Radfahrende mit dem Ziel Vaihingen Zentrum werden auf den nördlichen auf 3,25 m verbreiterten Gehweg zur Fuß-/Radbrücke über die Bahnanlagen ausgeleitet.

Durch den reduzierten Fahrbahnquerschnitt wird der in Sickerpflaster auszubildende Seitenraum deutlich verbreitert und die beste gestalterische Aufwertung ermöglicht. Die Seitenraumbreite beträgt im südlichen Bereich 7 m mit 4 m breiten Baumbetten. Gegenüber dem Bebauungsplan können 5 zusätzliche Bäume verwirklicht werden. Der Gehweg auf der Nordseite wird auf 2,5 m verbreitert, der auf der Südseite ist mindestens 3 m breit und wird im Bereich von funktionalen Parkplätzen (z. B. Carsharing, E-Ladeplätzen) bis zu 4,80 m breit. Der breite Seitenraum bietet ergänzend die Möglichkeit durch Möblierungselemente die Aufenthaltsqualität in der Heißbrühlstraße zu erhöhen. Im Sinne des Schwammstadt-Prinzips kann zudem ein wichtiger Beitrag hin zu einer stärker begrünten und klimaangepassten Stadt geleistet werden, indem die in ihrer Breite maximierten Seitenräume mit Sickerpflaster und offenen Baumbetten gestaltet werden.

Im Rahmen des in Ausschreibung befindlichen Stadtgeschwindigkeitskonzepts werden alle Innerortsvorbehaltstraßen inklusive der Straßenräume in Gewerbegebieten in Stuttgart betrachtet. Dabei soll eine planerische Grundlage erarbeitet werden, die konsistente

Aussagen zu vergleichbaren Straßenräumen liefert. Aus planerischer Sicht ist die Vorzugsvariante unabhängig von der angeordneten Geschwindigkeit grundsätzlich machbar.

In der Arbeitsgruppe AG 1 Vorplanung mit den Sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern Radverkehr, wurde die Variante mit der Empfehlung das Ziel Tempo 30 in der Heßbrühlstraße zu verfolgen, als gut empfunden.