

**Protokoll zur vierten Projektgruppen-Sitzung „Verkehr & Mobilität“ am 20. Januar 2022
(digital über ZOOM)**

Am 20. Januar 2022 fand eine Online-Beteiligung zum geplanten Pop-Up-Radweg statt, bei der ca. 55 Interessierte zugeschaltet waren und sich eingebracht haben. Im Vordergrund der Sitzung stand die Beantwortung der Fragen und Prüfaufträge, welche in der letzten Projektgruppensitzung von den Teilnehmenden aufgeworfen wurden. Die Inhalte des Abends finden Sie in diesem Protokoll.

Bevor es inhaltlich um den Pop-Up-Radweg geht, findet eine Einordnung der Pop-Up-Radwegeplanung in dem Gesamtkonzept statt. Herr Bornemann vom Amt für Stadtplanung und Wohnen (AfSW) erläutert, dass es sich bei dem Pop-Up-Radweg nur um einen Verkehrsversuch handelt und man sich in Bezug auf die Böblinger Straße immer noch in der Analysephase und nicht in der Planungsphase befindet.

Am Beispiel der Böblinger Straße zeigt er, wie lange ein solcher Prozess dauern kann, der mit einer umfangreichen Analyse (Pkw, Radverkehr) beginnt, die Potenziale (Begründungen, Querungen, Untertunnelung) erkennt, im Anschluss die Rahmenbedingungen definiert und nach dem Entwurf in den Planungsstart und die Ausführungsplanung übergeht. Für die Böblinger Straße wurden alle bisher erstellten Analysen zusammengestellt. Diese werden im Nachgang auf der Sanierungswebsite zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss beantworten Frau Spiesberger und Herr Wallisch, ebenfalls vom AfSW, die in der letzten Sitzung von den Teilnehmenden eingebrachten Fragen und Prüfaufträge. Die einzelnen Punkte werden in der Projektgruppe intensiv diskutiert.

Antworten vom Amt für Stadtplanung und Wohnen zu den Prüfaufträgen vom 20.10.2021

Frage / Prüfauftrag	Antwort des AfSW / Anmerkungen
<p>1. Verlängerung des Pop-Up-Radweges zu engster Stelle im Bereich Haltestelle Kaltental / Kiosk</p>	<p>→ Eine Verlängerung des Pop-Up Radweges bis zum Kiosk müsste mit baulichen Trennelementen einhergehen, wie z.B. Schwellen zwischen der Kfz-Fahrbahn und dem Radstreifen, damit Kund:innen des Kiosks von einem Halten auf dem Radfahrstreifen abgehalten werden. Grundsätzlich ist aber angedacht, dass der Kiosk Mitte des Jahres 2022 auf die gegenüberliegende Seite in das Gebäude der Bank umzieht, somit hätte man das Problem bei der Einrichtung der Pop-Up-Maßnahme</p>

	<p>nicht mehr. Jedoch bleibt die Nachnutzung fraglich. Bauliche Trennelemente stellen grundsätzlich ein Problem für den Schwertransport und Winterdienst dar. Vor dem Kiosk können zum Beispiel trotzdem temporäre und im Falle von Schwerverkehr, demontierbare Lösungen gefunden werden. Um das Problem insgesamt zu minimieren, können aber keine Schwellen in der ganzen Böblinger Straße angebracht werden, da diese für den Schwertransport und Winterdienst eine Hürde darstellen würden.</p>
<p>2. Bauliche Trennung zwischen Radverkehr und motorisiertem Verkehr, an Stelle von Markierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> › Als Eskalationsstufe denkbar, wenn der Radfahrstreifen von Autofahrer:innen dauerhaft befahren oder zugeparkt wird. Vorerst ist aber geplant die Pop-Up-Maßnahme auf der Straße nur zu markieren, aufgrund von Schwerlastverkehr und Winterdienst. › Es kam die Anmerkung aus der Bürgerschaft, dass die Radfahrer:innen vor allem nachts auf dem schmalen Gehweg fahren und nicht auf der Böblinger Straße, da es dort zu eng ist. <p>→ Frau Spiesberger teilt mit, dass die Markierung des Pop-Up-Radweges dazu führen wird, dass die Fahrradfahrer:innen zukünftig nicht mehr auf die Gehwege ausweichen müssen, da ein Angebot für die Radfahrenden geschaffen wird, welches eine deutliche Verbesserung zur heutigen Situation darstellt.</p>
<p>3. Pulkstart für Zweiräder, um Vorlauf zu geben z.B. an Waldeck</p>	<ul style="list-style-type: none"> › Im Chat wird angemerkt, dass die Anpassung der Verkehrsführung wichtig sei, da die Situation derzeit dort sehr kritisch ist. Auch Vorschläge für die Kreuzungsbereiche in der Nähe der Waldeck U-Bahnhaltestelle wären sinnvoll. › Ebenso wird gefragt, ob eine Baumaßnahme für die Kreuzung Waldeck geplant sei. <p>→ Frau Spiesberger teilt mit, dass dies grundsätzlich möglich ist, jedoch nicht im Rahmen der Pop-Up-Maßnahme. Eine Optimierung der Lichtsignalanlagen ist im Rahmen der Zielplanung (Zielplanung = langfristige Gesamtplanung der Böblinger Straße) möglich.</p>
<p>4. Intelligente Verkehrssteuerung mit Tempoanzeige auch für Zweiräder (Erreichen</p>	<p>→ Ein Eingriff in die Signalanlage bzw. eine intelligente Verkehrssteuerung auch für Zweiräder ist eine Idee für die Zielplanung, jedoch nicht für die Pop-Up-Maßnahme.</p>

<p>der nächsten Ampel mit gemäßigtem Tempo möglich)</p>	
<p>5. Quermarkierungen für Radfahrer:innen um deren Tempo zu drosseln</p>	<ul style="list-style-type: none"> › Es kommt die Frage aus der Runde, wie der Stand zu den Ersatzparkplätzen auf dem AWS-Gelände sei und warum der Radverkehr auf der Bergab-Seite nicht ausgebremst wird, da es dort schon öfter zu Unfällen zwischen Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen gekommen ist. → Die AWS hat wenige Flächen im Stadtgebiet und benötigt die vorhandene Fläche in Kaltental für eigene Firmenfahrzeuge. → In der Böblinger Straße wurden im Jahr 2021 bereits an zwei Stellen Quermarkierungen auf der bestehenden Radverkehrsführung angebracht. Diese befinden sich an der Engelboldstraße und Christian-Belser-Straße und sollen den Radfahrenden verdeutlichen, dass mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen zu rechnen ist und eine Temporeduzierung kritische Situationen verhindern kann.
<p>6. Genauere Erhebung wie sich die Gruppe der Fremdparker:innen zusammensetzt (Wohnmobile, Altfahrzeuge, Gewerbliche LKW, Pendelverkehr)</p>	<p>→ Frau Spiesberger stellt die Bestandssituation vor Ort vor und verdeutlicht, dass in der Straße neben den Pkws auch viele Wohnmobile und Anhänger abgestellt werden und die Situation dadurch sehr beengt ist. Durch die Einrichtung des Pop-Up-Radweges würden einige Parkplätze entfallen. Zwei Parkbuchten mit insgesamt 31 Parkplätzen entlang der Böblinger Straße bleiben erhalten. Die genauen Ergebnisse der Parkplatzerhebung können dem Anhang entnommen werden.</p>
<p>7. Temporären Ersatzstandort für Anwohner:innenparken auf Böblinger Straße 447 prüfen</p>	<p>→ Da das Grundstück der Stadt gehört, kann dieses für Ersatzparken genommen werden. Dies setzt jedoch voraus, dass eine funktionierende Regelung für die Benutzung gefunden werden muss. Die gibt es bislang nicht. Einfach öffnen geht nicht, dann stehen die Wohnmobile dort.</p>
<p>8. Alternative Radtrasse nochmal prüfen z.B. durch den Wald</p>	<p>→ Das wird nicht infrage kommen, besonders unter dem Aspekt, dass der Winterdienst und dadurch die Fahrsicherheit dort nicht gewährleistet werden können. Für Hauptradrouten gelten Vorgaben, z.B. in Bezug auf Befahrbarkeit, Beleuchtung und soziale Sicherheit. Der Radweg muss daher weiterhin auf der Hauptachse bestehen bleiben. Die Akzeptanz von alternativen Wegen wäre ebenso</p>

	fraglich, da die Böblinger Straße die wesentliche Achse ist, um von Stuttgart-Vaihingen in die Stuttgarter Innenstadt zu gelangen.
9. Einfädung des Radweges an den Kreuzungsbereichen unter die Lupe nehmen und optimieren	→ Wird im Rahmen der Zielplanung weiterverfolgt. Im Rahmen einer Pop-Up-Lösung ist dies nicht umsetzbar.
10. Zeitfenster von mindestens zwei Jahren überprüfen und ggf. umformulieren	<p>→ Die Pop-Up-Maßnahme würde mindestens 2 Jahre bestehen bleiben. Die Dauer von 2 Jahren soll genutzt werden, um die Zielplanung voranzutreiben und die Pop-Up-Maßnahme zu evaluieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> › Zwischenfrage aus der Gruppe, nach welchen Kriterien und ab wann die Evaluation erfolgen wird. <p>→ Die Kriterien werden noch festgelegt, aber ein mögliches Kriterium wird die Verkehrszählung sein, ob bspw. der Radverkehr in der festgelegten Zeit zugenommen hat oder nicht. Aber auch Lob und Kritik von den Bürger:innen werden einfließen. Die Evaluierung würde erst nach der Einrichtung des Pop-Up-Radweges erfolgen d.h. ab Ende 2022. Die Beobachtung erfolgt ab Einrichtung.</p>
11. Bündelung der beiden Fahrbahnen auf einer Seite der SSB-Schienen und Nutzung des frei werdenden Raums auf der anderen Seite der SSB-Schienen für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Zufahrten zu den Wohngebäuden, Aufenthalt, Begrünung, Gewässer (Nesenbach), Parkplätze usw.	→ Die Bündelung der beiden Fahrbahnen auf einer Straßenseite wird im Rahmen der Zielplanung geprüft. Eine Bündelung beider Fahrstreifen auf eine Straßenseite ist im Rahmen der Pop-Up-Maßnahme nicht möglich, da die Knotenpunkte, wo der Verkehr auf die jeweils andere Straßenseite verlegt werden soll, angepasst werden müssen.
12. Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Wohnbereich der Böblinger Straße in einem Korridor zwischen der	→ Ein verkehrsberuhigter Bereich ist ein überwiegend dem Aufenthalt von Fußgängern gewidmeter öffentlicher Verkehrsraum, in dem bestimmte Regeln gelten. Eine Voraussetzung für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches sind, laut der StVO, sehr geringe Verkehrsmengen. Dies trifft

<p>geplanten Kindertagesstätte und der Haltestelle Kaltental</p>	<p>in Kaltental aufgrund der Hauptachse für den Kfz-Verkehr, aber auch Radverkehr, nicht zu. Eine Aufenthaltsfunktion wäre aufgrund der sehr hohen Verkehrsmengen nicht möglich.</p>
<p>13. Lösungsmöglichkeiten für Behindertenparkplätze</p>	<p>→ Anträge können für ausgewiesene Parkflächen gestellt werden und auch die Ausweisung auf den Parkbuchten ist möglich. Bislang gibt es auf der Strecke des geplanten Pop-Up-Radweges keine eingetragenen Behindertenparkplätze.</p>
<p>14. Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30km/h</p>	<ul style="list-style-type: none"> › Zwischenfrage aus der Bürgerschaft: Derzeit findet eine bundesweite Diskussion über ein Tempolimit von 50 auf 30 statt. Bis jetzt wurde in den ansteigenden Strecken Tempo 40 km/h zur Luftreinhaltung umgesetzt. Wenn in der Böblinger Straße schon nicht Tempo 30 km/h möglich ist, warum nicht Tempo 40 km/h? › Auch im Chat wird angemerkt, dass Kaltental in der Kalt- und damit der Frischluftschneise der Stadt gelegen ist und eine Temporeduzierung insgesamt zur besseren Stadtluft führen würde. › Es gibt in der Gruppe teilweise Unverständnis dafür, dass keine 40er-Zonen Ausweisung möglich ist, da in anderen Straßen mit Tallage diese Maßnahme auch umgesetzt wird. › Ein Bürger teilt mit, dass Kaltental keine Grenzzone darstellt, da das Ortsschild Stadtmitte bereits davor endet. Da die Überholverbotsschilder bereits aufgestellt wurden, fragte er, ob es nicht eine Möglichkeit darstellen würde, anstelle des Pop-Up-Radweges die Schutzstreifenmarkierung zu entfernen, damit die Radfahrenden und die PKW-Fahrenden gemeinsam die Straße nutzen könnten. <p>→ Herr Wallisch (AfSW) betonte, dass die Straßenverkehrsbehörde eine rechtliche Grundlage für Tempo 40 km/h benötigt, die geprüft werden müsste. Rechtliche Grundlagen um die Anordnung von Tempo 30 km/h zu begründen liegen nicht vor. Eine Temporeduzierung in Bezug auf den Luftreinhaltplan (Tempo 40 km/h) ist derzeit nicht möglich, da in Kaltental eine gute Luftqualität vorhanden ist.</p> <p>→ Die Entfernung des Schutzstreifens würde einen Rückschritt darstellen, besonders unter dem Aspekt, dass Stuttgart das Ziel einer Fahrradstadt verfolgt, bemerkte Herr Wallisch. Des Weiteren, soll</p>

ein Radfahrangebot für alle Altersklassen geschaffen werden. Mit der Entfernung des Schutzstreifens werden weder die Radfahrer:innen geschützt, noch ist dies im Sinne einer Angebotsplanung für den Radverkehr zu sehen.

- › Auch im Chat kam die Anmerkung, dass der Fahrradstreifen eine falsche Sicherheit suggeriert, wie auch das neu aufgestellte Schild vor Ort, das nicht nötig wäre, wenn ein Mindestabstand von 1,5 m eingehalten werden könnte. Zudem kam auch die Frage auf, ob die Vorteilhaftigkeit des Schutzstreifens wissenschaftlich geprüft wird.
- › Es wird angemerkt, dass im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung doch Tempo 40 km/h geprüft werden sollte und ein Bürger schlug vor, dass das Thema beim nächsten Mal noch mal aufgegriffen werden sollte, da es einige Stellen gibt, wo der Verkehr nicht gut funktioniert und die Autofahrer, die Radfahrer, anhupen etc.
- › Ein Bürger schrieb im Chat, dass er sich als Radfahrer bei hupenden Fahrzeugen nicht wohlfühlt und damit dem Fahrradfahrenden Angst bereitet wird.

15. Rad- und Fußüberweg in der Polizeisiedlung, Höhe Böblinger Straße 316/318, kombiniert mit verbesserter Ein-/Ausfahrt in die Polizeisiedlung

- ➔ In der Zielplanung wird dieser Vorschlag weiter geprüft. Kurzfristige Querungsmöglichkeiten der Böblinger Straße wird es nicht geben. Grund: Die SSB muss für weitere Z-Übergängen Planfeststellungsverfahren durchführen (nicht unter 4 bis 5 Jahren).
- ➔ Des Weiteren kam von einem Anwohner der Böblinger Straße eine kritische Anmerkung, ob es grundsätzlich noch Sinn ergibt, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen, da die Diskussion nur in eine Richtung geht und der Anschein aufkommt, dass bereits beschlossen ist, dass der Pop-Up-Radweg umgesetzt wird.
- ➔ Herr Wallisch bekräftigte, dass die Stadt stets versucht, auf die Anmerkungen einzugehen, aber schließlich rechtliche Rahmenbedingungen vorgegeben sind. Und auch Herr Bornemann bestätigte, dass alle Anmerkungen der Bürger:innen in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

Ergebnisse der Parkplatzerhebung (16.12.2021)

Frau Spiesberger stellte im Anschluss die Ergebnisse zur Erhebung in der Böblinger Straße, Fuchswaldstraße, Burgstraße, die Analyse der Auslastungen zu unterschiedlichen Tageszeiten (10 Uhr, 15 Uhr, 22 Uhr) und die Erhebung zu den abgestellten Fahrzeugtypen (Pkw, Wohnmobil, Anhänger, gewerbliche genutzte Fahrzeuge, Motorrad). Ca. 179 Parkplätze würden im Gebiet nach der Einrichtung des Pop-Up-Radweges erhalten bleiben. Rund 60 Parkplätze wären zu wenig. 30 Parkplätze wären zusätzlich vorhanden, wenn Wohnwägen und Anhänger nicht mehr im Gebiet abgestellt werden.

Weitere 30 Parkplätze könnten voraussichtlich auf zukünftigem Kita-Gelände und eventuell in der Christian-Belser-Straße (Aufhebung des Halteverbots muss noch geprüft werden) geschaffen werden, um einen Ausgleich für die entfallenden Parkflächen zu generieren. Genaue Kennwerte können aus der Präsentation entnommen werden.

- › Ein Bürger weist darauf hin, dass nicht erhoben wurde, wie viele Fahrzeuge davon auch auf eigenem Privatgelände geparkt werden könnten und wie viele zugelassene Parkflächen es in dem Gebiet insgesamt gibt. Vielleicht könnten die Parkflächen eingespart werden, falls die Eigentümer:innen in Besitz eines eigenen Parkplatzes diesen auch nutzen.
- › Es wird angemerkt, dass eine Erhebung spannend wäre, die aufzeigen würde, wie viele Wohnmobile, gewerblich zugelassene und private Fahrzeuge in der Böblinger Straße parken, um genauere Aussagen zur Parkflächeneindämmung treffen zu können.
 - ➔ Siehe Präsentation im Anhang
- › Eine Anwohnerin möchte wissen, wo die Anwohner:innen parken sollen, wenn die Parkflächen wegfallen und die Wohnmobile dort weiter geparkt bleiben. Siehe Prüfauftrag Nr. 7.
- › Es kommt die Frage in der Runde, ob im Zuge des Pop-Up-Radweges auch Flächen für Gastronomie oder einen mobilen Buchladen ausgewiesen werden können. Denkbar wäre das, besonders im oberen Bereich der Straße, damit dort etwas Belebung hineinkommt.
- › Des Weiteren kam im Chat die Frage auf, ob ein Prüfauftrag für temporäre Querungsmöglichkeiten auf den Schienen besteht, um die Parkplätze für die Anwohner:innen auf der gegenüberliegenden Straßenseite begehbar zu machen.
- › Eine weitere Anmerkung im Chat lautete, dass die größtenteils breiten Gehwege nicht benutzt werden und ob nicht die Möglichkeit bestehen würde, die Bordsteinkante zu versetzen.
 - ➔ Frau Spiesberger bekräftigte, dass es bisher keine Überlegungen für die Belebung der Böblinger Straße gibt, aber dies zukünftig geprüft werden könnte. Auch weitere Querungsmöglichkeiten über die Gleise werden besonders in der Zielplanung geprüft und stellen für die Böblinger Straße eine Notwendigkeit dar.

Allgemeine Hinweise und weiteres Vorgehen

- › Die Anwohner:innen und Gewerbetreibenden an der Böblinger Straße wünschen sich einen Kompromiss zwischen Parkplätzen für PKWs und Radweg. Es wird die Kritik aufgeworfen, es fehle der Gestaltungsspielraum in der Diskussion.
- › Die Bezirksbeiräte tagen derzeit digital und die Bezirksbeiratssitzung wird aufgrund dessen möglicherweise vom 08.02.2022 auf 08.03.2022 verschoben. So wird den Bürger:innen die Möglichkeit gegeben im Rathaus an der Veranstaltung teilzunehmen und sich äußern zu können.
- › Ein Teilnehmer merkte an, dass die Zukunftswerkstatt gerne die Ergebnisse von der Sitzung in der Begegnungsstätte präsentieren würde. Dazu wären alle Präsentationen von der Stadt erforderlich, um den Bürger:innen, die daran nicht teilgenommen haben, die Inhalte gut vermitteln zu können. *(nachrichtlich: Die Ausstellung wird derzeit vorbereitet)*
- › Letzte übrig gebliebene Hinweise werden durch die Stadt Stuttgart und Verkehrsplaner:innen geprüft. Zahlreiche gute Vorschläge aus den letzten gesamten Treffen konnten nicht bei der kurzfristigen Pop-Up-Maßnahme berücksichtigt werden, aber sind dokumentiert und werden in die Gesamtplanung eingebracht.

Vorstellung des Fußverkehrskonzeptes

Herr Märker (AfSW) stellte zum Schluss der Veranstaltung noch kurz die Hauptergebnisse des bestehenden Fußverkehrskonzeptes vor, in dem 5 Innenstadtbezirke mit 30 Routen und insgesamt 70 km analysiert wurden. Im Fußverkehrskonzept wurden Aktionsprogramme definiert, welche die Schwerpunkte des Konzepts darstellen und Handlungsempfehlungen beinhalten. Ziel ist es, das Routenkonzept auf die ganze Stadt auszuweiten. Neben fünf Stadtbezirken, soll auch der Stadtteil Kaltental in der 1. Fortschreibung des Fußverkehrskonzepts berücksichtigt werden. Derzeit liegen Vorschläge für Hauptverkehrswege, Flanier Routen und Ergänzungsrouten vor, die wichtige Ziele und Quellen verbinden. In einer separaten Arbeitsgruppe würde es sich anbieten, darüber zu diskutieren. Ziel wäre es, die Lage der Routen zu definieren, welche dann in die weitere Bearbeitung einfließen. Die Ergebnisse fließen in einen Beschluss im Bezirksbeirat ein. Im März bzw. April 2022 sollen die Routen beschlossen werden.

Anschließend erfolgt eine Mängelanalyse und Maßnahmenkonzeption. Auch hierbei wird die Projektgruppe Verkehr einbezogen. Der Beschluss der Maßnahmenkonzeption soll im Herbst 2022 erfolgen. Für die Umsetzung sollen im nächsten Doppelhaushalt Mittel (2024/2025) und Ressourcen beantragt werden.

- › Zwischenfrage aus der Bürgerschaft, ob es eine Begrenzung von Flanier Routen gibt.

- ➔ Das Auftragsvolumen umfasst ca. 30 Routen, welche auf 5 Stadtbezirke und einen Stadtteil aufgeteilt werden. Deswegen gibt es die Ergänzungsrouten. Die Ergänzungsrouten könnte jedoch in einer 2. Fortschreibung des Fußverkehrskonzepts weiterbearbeitet werden. Bei den Diskussionen sollte die Planungssystematik der 1. Fortschreibung beibehalten werden, sie beruht auf die Erfahrungen des bestehenden Konzepts.

Ausblick

- › **Die Ergebnisse zum Fußverkehrskonzept werden in einer weiteren Projektgruppensitzung vorgestellt.**
- › **In einer nächsten Projektgruppensitzung (*nachrichtlich: online am 22.02.2022*) werden die Quartiersstraßen als Teilprojekt der Projektgruppe neu in den Blick genommen**

Die STEG/Taten.Drang/AfSW

26.01.2022

Anlage:

Präsentationsunterlagen vom 20.1.2022