

Landeshauptstadt Stuttgart

Niederschrift über die Verhandlung des Bezirksbeirats Stuttgart-West

vom 28.03.2023

Nr. 62
Top: 4

öffentlich

Vorsitz: Bezirksvorsteher Mellert

Berichterstatter: Herr Märker, Amt für Stadtplanung und Wohnen
 Herr Novak, Büro BrennerPlan
 Frau Schönherr, Büro ISME
 Frau Dross, Umweltbundesamt
 Frau Lindner, Zirus Uni Stuttgart

Betreff: **Bericht zum Verkehrsversuch Superblock**

Verteiler:

- I. Referat SWU mit Auszug an 61
 Referat T mit Auszug an 66 und 67
 Referat SOS mit Auszug an 32

- II. Bezirksvorsteher
 10-2.2

- III. Fraktionen im Bezirksbeirat

IV.

- V. Stichworte: Verkehr, Verkehrsberuhigung, Verkehrsflächen, Verkehrsführung
-

Herr Märker, Herr Novak, Frau Schönherr, Frau Dross und Frau Lindner, die im Sinne der angehängten Präsentation zum Verkehrsversuch Superblock berichten werden. Diese Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Im Anschluss hieran eröffnet der Vorsitzende die Diskussionsrunde.

An der anschließenden Diskussion beteiligen sich die Bezirksbeiratsmitglieder Frau Dr. Vogel-Sperl, Frau Fotiadou, Herr Russmann, Frau Grimm, Frau Stauss-Balbach, Herr Scholz, Herr Holberg, Herr Rupp, Frau Teicke, Frau Flendt sowie Herr Stadtrat Roth.

Nach den ersten Fragen weist der Vorsitzende darauf hin, dass eine Bürgerbeteiligung sehr wichtig sei. Auch kann sich der Bezirksbeirat dafür oder dagegen aussprechen. Dennoch läge die Entscheidung immer beim Gemeinderat, der sich gegen bzw. für das Votum der Bürgerinnen und Bürger aussprechen könne.

Er weist zudem darauf hin, dass sich die Bezirksbeiräte im Klaren sein müssen, dass Änderungen die Planungen und den Prozess verlängern würden. Zudem sei es den Ämtern derzeit nicht möglich, die Planungen zur Umsetzung zu verkürzen.

Herr Märker erläutert, dass der Zeitplan sowie die Vorplanung mit den Ämtern abgestimmt wurde, damit die Grundlagen für die Verkehrszeichenpläne, die während der Zeit des Verkehrsversuchs angewendet werden müssen, für die Vorlage geschaffen werden konnten.

Sollten Änderungen für den Verkehrsversuch umgesetzt werden, so hätte dies auch Auswirkungen auf die Vorlage, die dann erneut in den Ämterumlauf gegeben werden müsse. Das Tiefbauamt könne erst dann tätig werden, wenn der Verkehrszeichenplan angeordnet wurde.

Zudem weist er darauf hin, dass die Fachämter an der Planung sehr stark beteiligt gewesen seien. Es war zudem auch nicht so einfach, während der Zeit des Verkehrsversuchs einen Carsharing-Anbieter für 1,5 Jahre zu finden, der Fahrzeuge zur Verfügung stellen möchte. Diese wurden angeschrieben, man ging in Verhandlungen und ein Interessensbekundungsverfahren musste gemacht werden. Hierbei habe Stadtmobil die Unterstützung angeboten.

Kleinere Details, wie zum Beispiel die Aufstellung von mehr Mülleimern, können schnell umgesetzt werden, während bei der Aufstellung von Parklets oder Fahrradbügeln mehr Zeit eingeplant werden müsse.

Bezüglich der Parklet-Kombinationen weist Herr Märker darauf hin, dass eine Restfahrbahnbreite von 3,50 Meter eingehalten werden müsse, damit ein Feuerwehrfahrzeug gut durchfahren könne. Zunächst wurde die Parklet-Kombination vier Meter breit geplant, dies musste jedoch dahingehend geändert werden, da ein 50 cm-Puffer zwischen Parklet und Fahrbahn eingehalten werden solle. Er gehe davon aus, dass sich der Kfz-Verkehr unter anderem auch dadurch verlangsamen werde. Das Tempo, wie in Barcelona, auf 10 oder 20 anzupassen sei nach der StVO nicht umsetzbar.

Auf die Bitte, dass mehr Pflanzkübel aufgestellt werden sollen, ergänzt Herr Märker, dass dies nicht möglich sei, da das Garten-, Friedhofs- und Forstamt mit der Pflege an ihre Kapazitätsgrenzen komme. Ggf. können weitere Pflanzkübel nach Beginn des Verkehrsversuchs aufgestellt werden.

Komfortabel sei die Anmietung der vertikalen Gartenelemente, die mit einer Zisterne ausgestattet seien und daher lediglich einmal monatlich vom AWS bewässert werden müsse. Es wurden auch Geschäfte vor Ort angefragt, die sich um die Pflege dieser Gartenelemente kümmern. Es wurde versucht, ein größtmögliches Grünvolumen mit minimalem Aufwand für die Verwaltung zu schaffen. Dies bedarf ebenfalls viel Recherche sowie der internen Abstimmung.

Das Tiefbauamt habe bereits signalisiert, dass es bis zu acht Monaten dauern könne, da die Ausführungsplanung erstellt werden, die Möblierungselemente ausgeschrieben und Mietverträge abgeschlossen werden müssen. Es dauert zudem, bis die Firmen die Elemente hergestellt haben. Weiter müssten die Verkehrszeichen und die Poller durch die AWS aufgestellt werden. Flächen- und Grünmarkierungen werden an eine Markierungsfirma vergeben.

Bezüglich der Bäume weist Herr Märker darauf hin, dass diese beim Verkehrsversuch nicht möglich seien, da diese erdgebunden seien und zunächst eine Leitungsprüfung stattfinden müsse. Diese Gestaltungselemente könne man bei einer baulichen Umsetzung berücksichtigen. Bereits während dem Verkehrsversuch könne man parallel überlegen, ob es einen kleinen städtebaulichen Wettbewerb geben könnte, z.B. mit dem thematischen Schwerpunkt „Schwammstadt“. Es sollte auf jeden Fall angefangen werden, an die bauliche Umsetzung danach gedacht werden.

Mit verschiedenen Firmen (Allianz, Firma Klett, Firma Waldbauer, Apcoa) und großen Betreibern seien sie wegen Tiefgaragenstellplätzen in Kontakt gewesen. Jedoch würden viele der angefragten Firmen die Stellplätze aus Sicherheitsgründen nicht nach außen vergeben. Jedoch sei geplant, im Abstimmung mit der SSB, an der Reinsburgstraße 10 Interims-Parkplätze während der Zeit des Verkehrsversuchs auszugleichen. Auf Frage nach privaten, nicht mit Kfz belegten Garagen teilt Herr Märker mit, dass dies zwar rechtlich nicht erlaubt sei, es jedoch keine Handhabe gebe, dass die Eigentümer die Garagen für das Kfz freimachen müssen.

Wegen der geplanten wegfallenden neun Kurzzeitparkplätze teilt Herr Märker mit, dass diese Parkplätze zu Anwohnerparkplätzen umgewandelt werden. Zudem würden die restlichen drei Kurzzeitparkplätze so belassen werden. Ihm wurde von der Verkehrsüberwachung mitgeteilt, dass teilweise Personen viel länger als die erlaubten zwei Stunden dort parken würden. Daher sehe die Verkehrsüberwachung den Bedarf an Kurzzeitparkplätzen von drei Stück. Zudem sei das Parkhaus Gerber nicht weit davon entfernt und könne als öffentliche Parkmöglichkeit angefahren werden.

Herr Novak ergänzt zum Durchgangsverkehr, dass sich manche Fahrzeuge im Gesamtgebiet W4 während dem Untersuchungszeitraum nicht bewegt hätten. Daher gebe es im Gesamtgebiet keine so hohe Fluktuation im Gesamtgebiet W4. Sobald sich die Betroffenen an den Verkehrsversuch gewöhnt hätten, gehe er davon aus, dass es weniger Parksuchverkehr geben werde. Dies werde auch während der Zeit des Verkehrsversuchs evaluiert, womit die Möglichkeit bestehe, dass bei kleineren Punkten nachgesteuert werden könne.

Frau Schönherr weist zur Frage nach der Bürgerbeteiligung darauf hin, dass bis zum Verkehrsversuch beispielsweise während den Mobilitätswochen der Ort bespielt werden könne. Als weitere Idee fügt sie an, dass es einen Runden Tisch als Austauschformat für Anwohner und Gewerbetreibende einmal im Monat geben könne. Sie möchten allen die Möglichkeit geben, dass diese sich zum Verkehrsversuch äußern können und sofern es hierbei zu Missverständnissen kommen würde, man diese direkt ausräumen könne. Ebenso können bereits jetzt verschiedene Aktionen, wie zum Beispiel Putzaktionen oder die Bespielung vom Straßenraum, stattfinden.

Frau Linder ergänzt, dass die Auswertungen qualitativ (Practice Theory) hochwertig seien. Es gebe unterschiedliche Kategorien und auch Interviews werden verschriftlicht und nach diesen Kategorien ausgewertet. Sie würden sehr viel darüber erfahren, wie sich der Alltag der Leute gestalte und wie sich diese Veränderungen einstellen können. Zudem wurde angedacht, den Lärm in Innenräumen messen zu können. Es sei vorgesehen, dass die Leute mobile Messgeräte tragen, die auch die GPS-Daten erheben würden. Damit könne man die vorher / nachher Effekte herauslesen. Bezüglich der Temperatur können auch Wärmebildkameras genutzt werden. Hierbei würden derzeit Gespräche mit Movidia stattfinden.

Herr Novak ergänzt zur Skalierbarkeit der Zählraten, dass diese nicht auf ein anderes Quartier übertragen werden können. Es gehe darum, Erfahrungen zu sammeln, die dann eventuell in anderen Quartieren in die Voruntersuchungen eingebracht werden können.

Eine Spielstraße als Straßenraumgestaltung könne nicht umgesetzt werden, da hierfür bauliche Maßnahmen an Gehwegen erforderlich seien.

Fahrräder wurden an den Knotenpunkten in den Spitzenstunden gezählt. Herr Novak weist darauf hin, dass sie nicht erfassen konnten, wie viele Fahrräder auf welchen Wegen durch das Quartier gefahren seien.

Zu den Kosten weist Herr Märker darauf hin, dass sich das Budget im vergangenen Haushalt auf 350.000 Euro belaufen hätte. Hinzugekommen seien dann noch 50.000 Euro für eine Potentialanalyse. Bei den 350.000 Euro handele es sich um reine Investitions- und Planungsmittel.

Herr Märker weist darauf hin, dass die Baustelle an der Italo Disko ein Problem darstelle, da diese die Sicht für Radfahrer, die aus der Straße rausgefahren kommen, behindere. Er weist weiter darauf hin, dass diese Baustelle noch einige Jahre eingerichtet bleibe.

Zum Wunsch nach der Einrichtung einer Spielstraße teilt Herr Märker mit, dass dies nur mit Tempo 7 km/h umgesetzt werden könne. Jedoch könne Tempo 7 km/h durch die verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden. Er könne sich jedoch vorstellen, dass, wenn der Superblock eingerichtet sei, eine temporäre Spielstraße von einer Woche auf einem Abschnitt machen könne. Er stünde zudem in Abstimmung mit dem Kinderbüro, eine Kinderbeteiligung durchzuführen.

Herr Märker weist darauf hin, dass der Superblock die Begehrbarkeit von Fuß- und Radverkehr erheblich erhöhen werde.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass es den Superblock in der Augustenstraße gebe, da eine Initiative entstanden sei, die sich für dieses Projekt einsetze und die enorm viel Arbeit und Professionalität reingesteckt habe. Er weist zudem darauf hin, dass das Gremium das Projekt unterstützte, da auch von der Verwaltung sehr viel Arbeit, Expertisen und Fachwissen darin enthalten sei. Er würde sich zudem freuen, wenn das Projekt auf andere Bereiche der Stadt ausgerollt werden könnte.

Weiter weist er darauf hin, dass der Bezirksbeirat seinen Teil zur Umsetzung beitragen könne, jedoch die Entscheidungen im Gemeinderat getroffen werde. Wichtig für die Ausgestaltung des Projektes sei eine breite Mehrheit.

Frau BB'in Flendt hat den Raum verlassen, so dass 18 Mitglieder anwesend sind.

Der Vorsitzende stellt anschließend das Stimmungsbild fest:

Der Bezirksbeirat West steht dem Vorschlag zum Verkehrsversuch Superblock mehrheitlich mit vier Neinstimmen positiv gegenüber.

Leonhardt
Schriftführerin