Ergebnisprotokoll

Themengruppe 1
Wohnen, Wohnumfeld, öffentlicher Raum

2. Treffen am Donnerstag, den 16. Mai 2016
Von 17.00 bis 19.15 Uhr im Stadtteilbüro, Osterbronnstraße 60

Es sind 16 Bürgerinnen und Bürger anwesend.
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung: Heike Mössner
Amt für öffentliche Ordnung: Reiner Schlitter
Tiefbauamt: Roland Petri
Stadtteilmanagement (STM)/Protokoll: Maik Bußkamp, Leila El-Gonemy

Anlage: Präsentation Herr Deh

TOP 1: Ankommen und Begrüßung

Der Themenabend beginnt mit einer kurzen Vorstellungsrunde der Anwesenden. Für etwa die Hälfte der 16 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist es die erste Teilnahme an einem Termin der Themengruppe 1 (TG1). Herr Bußkamp erläutert deshalb kurz, welche Themengebiete in der TG1 diskutiert werden.

Die Vorbereitende Untersuchung (VU) dient mit ihrem analytischen und ihrem konzeptionellen Teil als Grundlage und Ideensammlung für die weitere Bürgerbeteiligung und Umsetzung in den nächsten Jahren (verfügbar unter www.stuttgart-duerrlewang.de oder im Stadtteilbüro). Die Themengruppen (TG) dienen dazu, die Ziele und Maßnahmen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger weiter zu konkretisieren, zu priorisieren und zu ergänzen. Im Bürgergremium, das sich aus Bürgervertretern, dem Stadtteilmanagement und städtischen Mitarbeitern zusammensetzt, wird untereinander über die Ergebnisse der einzelnen Themengruppen informiert, miteinander verglichen und an die Interdisziplinäre Projektgruppe der Stadt Stuttgart weitergegeben (IPG). Außerdem wird im Bürgergremium über die Mittelvergabe des sogenannten Verfügungsfonds abgestimmt. Mit dem Verfügungsfonds können Bürgerprojekte unterstützt werden.

TOP 2: Beschluss des Protokolls

Das Ergebnisprotokoll vom ersten Treffen am 09.05.2016 wird von den Anwesenden beschlossen.

TOP 3: Diskussion der Ziele aus der VU und der bisherigen Vorschläge

Nachdem beim ersten Treffen der Themengruppe insbesondere die Themenbereiche "Öffentlicher Raum" und "Freiraum im öffentlichen Raum" angesprochen wurden, liegt bei diesem Termin der Diskussionsschwerpunkt auf dem Thema "Straßen und Parkierung". Von Seiten der Stadt wird zunächst klargestellt, dass man in der TG durchaus auch über Problemlagen sprechen könne, die nicht im Sanierungsgebiet liegen. Allerdings können Maßnahmen außerhalb des Sanierungsgebietes derzeit nicht durch Mittel des Sanierungsprogramms Soziale Stadt finanziert werden und werden daher, bis auf dringende Anliegen, zunächst zurückgestellt.

Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

Zum Thema Verkehrssicherheit wird festgestellt, dass die Barrierefreiheit nicht überall gegeben ist: so werden beispielsweise abgesenkte Bordsteine von Verkehrsteilnehmern zum Parken ihres Fahrzeuges genutzt. An anderen Stellen seien die Kanten zu hoch, als dass diese mit einem Rollator oder Rollstuhl überwunden werden könnten. Herr Petri erläutert, dass die Kantenhöhen mit dem Blindenverband und dem Dachverband für Integratives Bauen abgestimmt sind. Sie dienen der Orientierung als Tastkante, zudem als Kante zur Wasserabführung. Eine blindengerechte Markierung mit Noppen, ähnlich der an den U-Bahn-Haltestellen, wird nicht empfohlen, die Flächen sind bei Nässe sehr rutschig.
Nicht nur die Höhe der Bürgersteige, sondern auch die Breite sei teilweise problematisch. So hätten Kinderwagen stellenweise kaum Platz.

Verringerung und Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit

Auch über eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit wird diskutiert. Zwar seien große Teile Dürrlewangs schon als Tempo 30-Zone definiert, jedoch seien die Schilder zum Teil an ungeeigneten Stellen aufgestellt, weshalb sich viele Leute nicht an das Tempolimit halten würden. Es wird vorgeschlagen, dass die Standorte der Schilder überprüft werden und zudem geprüft wird, ob große Markierungen (Piktogramme) auf der Straße innerhalb der 30er-Zone angebracht werden können, die die Fahrer nochmals an das Tempolimit erinnern. Zudem soll die Verkehrsüberwachung Kontrollen in Dürrlewang durchführen. Eine Ausweitung der Tempo 30-Zone sei, so die Stadt, nicht umzusetzen, da zum Beispiel die Osterbronnstraße eine Vorbehaltsstraße sei, die man nur unter bestimmten Voraussetzungen (massive Gefährdung der Verkehrssicherheit) zur Tempo 30-Zone machen könne. Bauliche Maßnahmen, wie etwa die Errichtung sogenannter „Berliner Kissen“ (Bremsschwellen) oder Gehwegüberfahrten werden in Stuttgart nicht mehr eingesetzt. Bremsschwellen verursachen durch das Abbremsen und erneute Anfahren eine zusätzliche Lärmbelastung (Ausnahme: Aktueller Modellversuch in der Theodor-Heuss-Straße in S-Mitte). Gehwegüberfahrten in der Tempo 30-Zone (= Rechts-vor-Links-Situation) beeinträchtigen die Verkehrssicherheit.

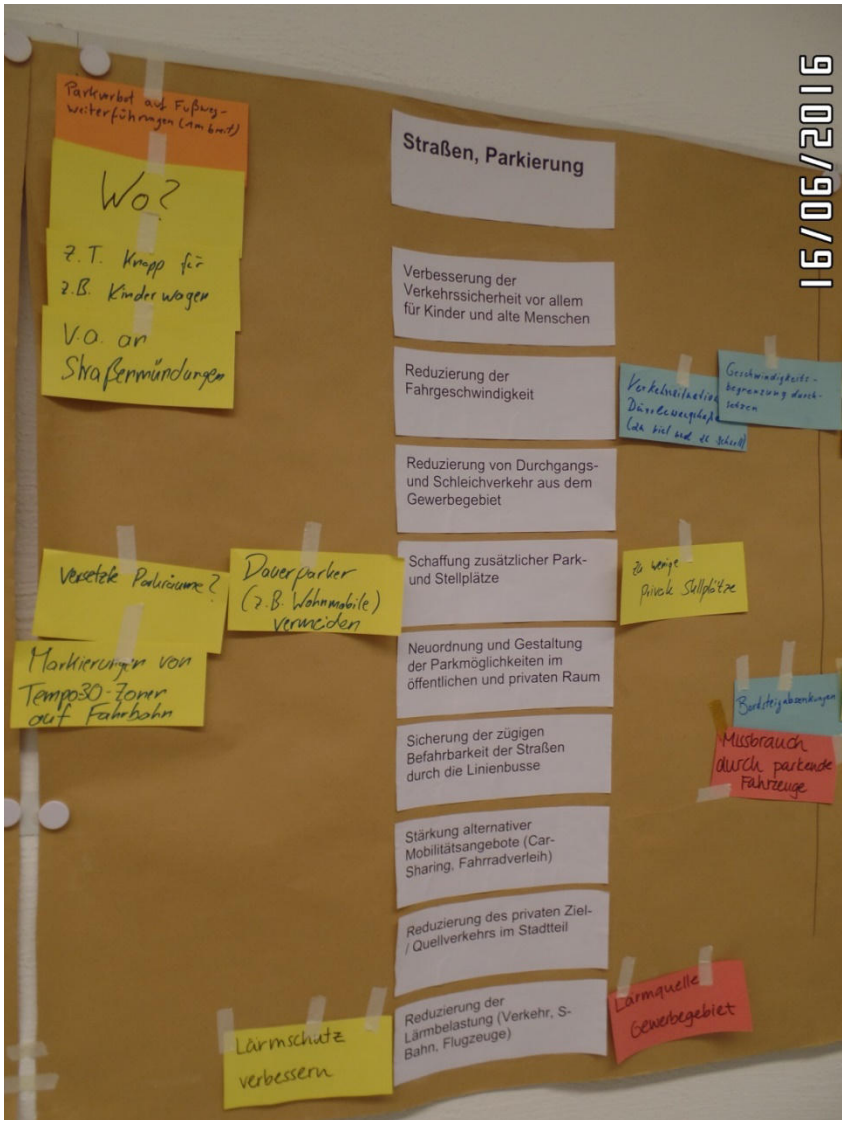
Parkierung

Auch die Park- und Stellplatzsituation in Dürrlewang wird von den Teilnehmenden diskutiert. Die Parkplatzknappheit basiert auf den Planungen der 50er-Jahre, als der motorisierte Individualverkehr noch eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Viele Wohnungen wurden ohne dazugehörige Stellplätze geplant. Teilweise wurden zwischen den Häusern die für Dürrlewang charakteristischen Garagenzeilen erbaut. Mittlerweile ist der öffentliche Parkraum überlastet, für neue Parkplätze gibt es keinen Raum. Ersatzangebote wie beispielsweise die Tiefgarage der SWSG in der Galileistraße und Schopenhauerstraße werden nicht ausschöpfend angenommen, da sie kostenpflichtig sind. Dadurch, dass auch viele Einpendler und Flughafengäste bzw. Dauerparker in Dürrlewang parken,

und auf Öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, wird die Situation zusätzlich verschärft. Herr Petri erläutert, dass im Zuge des neuen Bebauungsplans der Osterbronnstraße die Parkplatzanzahl nicht verringert werden wird. Für genauere Informationen zum Bebauungsplan wird es am 21. Juli eine Veranstaltung geben, zu der alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen sind.

Jobticket

Es wird vorgeschlagen, dass eine Liste aller Firmen im Gewerbegebiet erstellt wird (Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung) und diese gezielt auf das VVS-Angebot des vergünstigten Job- und Firmentickets angesprochen werden. So könne man dazu beitragen, dass weniger auswärtige Personen in Dürrlewang parken. Darüber hinaus können Firmen ggf. als Sponsoren für Veranstaltungen und kleinere Anschaffungen in Dürrlewang gewonnen werden.



TOP 4: Bilderpräsentation: Probleme in Lambert- und Wiesenweg (Herr Deh)

Herr Deh präsentiert die aus seiner Perspektive wesentlichen Probleme am Lambert- und Wiesenweg. Er spricht die Nutzung der Brücke als Schleichweg ins Gewerbegebiet an, die Vermüllung am Wiesenweg, die durch falsche Standorte der Mülleimer und zu seltene Leerungen begünstigt wird, sowie das heruntergekommene Erscheinungsbild der Garagenzeilen (siehe Präsentation im Anhang).
Herr Schlitter und Herr Petri erläutern, dass sie die Installation eines Pollers oder einer Schranke (Schlüssel nur für die Landwirte) mit der Gruppe der Nutzer besprechen werden. Das umgefallene Schild wird gemeldet, und eventuell ein zusätzliches Sackgassenschild installiert. Auch das Müll-Problem wird an die zuständigen Stellen weitergemeldet.
Frau Mössner regt an eine regelmäßige "Let's Putz"-Aktion ins Leben zu rufen, bei der die Anwohner, insbesondere auch Kinder und Jugendliche, ihren Stadtteil aufräumen. Diese Aktion könne beispielsweise in einem gemeinsamen Essen enden. Betreffend der "in die Jahre gekommenen" Garagenzeilen habe man nur wenig Einflussmöglichkeiten, so Frau Mössner. Die Garagen sind in Privatbesitz, jeder Eigentümer muss sich selbst um die Modernisierung kümmern. Denkbar wäre eine Absprache unter den Eigentümern, um ein einheitliches Bild zu erlangen. Eine Instandsetzung einer Garage wird von der Stadt nicht finanziell gefördert, es sei denn, die Arbeiten finden im Rahmen einer generellen Haussanierung statt. Förderungen von Garagendach-Begrünungen sind allerdings grundsätzlich i.H.v. 50 % im Bestand möglich - der Substrataufbau sollte 12 cm betragen.

TOP 5: Parkplatzbewirtschaftung

Ergänzende Stellungnahme vom Amt für öffentliche Ordnung:

"Die Grundvoraussetzung um eine Bewohnerparkregelung im Sinne der StVO (egal nach welchem System) verkehrsrechtlich anordnen zu können, ist der Nachweis einer Parkraumauslastung im betreffenden Gebiet von mindestens 100%. Für diesen Nachweis sind im Vorfeld umfangreiche Verkehrserhebungen notwendig.

Klassische Bewohnerparkregelungen beinhalten eine Reservierung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum mit entsprechenden Verkehrszeichen nur für die Bewohner. Um die Bewohner bei der Überwachung als solche zu identifizieren, erhalten alle Bewohner mit Hauptwohnsitz im Bewohnerparkgebiet, die regelmäßig ein Fahrzeug benutzen einen Bewohnerparkausweis. Dabei kann ein solches Parkkonzept nicht als Einzelmaßnahme in einer Straße eingerichtet werden, sondern umfasst ein in sich schlüssiges und zusammengehörendes Gebiet mit einer Ausdehnung von bis zu 1000 Metern. Zudem dürfen tagsüber nur 65 % aller vorhandenen Parkplätze für die Bewohner reserviert sein, damit auch Handwerker, Besucher oder Gewerbetreibende usw. dort parken können.

Solche Bewohnerparkregelungen sind seit Beginn der 80iger Jahren von unserer bundeseinheitlichen Straßenverkehrsordnung (StVO) als Gegenmittel zur Stadtflucht erlaubt. Die Stadtverwaltung Stuttgart hat anfänglich mehrere kleinere Bewohnerparkgebiete in den inneren Stadtbezirken mit sehr hohem Parkdruck eingerichtet. Nachdem die Erfahrungen mit solchen Reservierungen problematisch waren und sowohl der personelle als auch finanzielle Aufwand zum Einrichten und Erhalt solcher Gebiet unverhältnismäßig groß ist, hat der Gemeinderat in der Mitte der 90iger Jahre in einer Grundsatzentscheidung beschlossen, dass in Stuttgart keine weiteren Bewohnerparkregelungen angeordnet werden.

Im inneren Stadtbezirk West wurde am 1.3.2011 als Pilotprojekt der Versuch unternommen, mit einer neuen Parkregelung die Parkprobleme für die Bewohner zu verbessern. Dieses Parkraummanagement beinhaltet u.a. eine Bewohnerparkregelung in einer veränderten Form. Nachdem dieses Parkkonzept heute als erfolgreich und wirtschaftlich sinnvoll bewertet werden kann, hat der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltberatungen 2014/2015 beschlossen, dieses Parkraummanagement zuerst auf die anderen inneren Stadtbezirke mit großstadttypischem Parkdruck aus-

zuweiten. Die Umsetzung des Parkraummanagements in Mitte, Nord, Süd, Ost und Teilen des Altstadtbereiches von Bad Cannstatt wird die Stadtverwaltung bis 2018 beschäftigen. Ob es darauf folgend eine Ausweitung des Systems in den äußeren Stadtbezirken geben wird, ist heute nicht vorhersehbar.

Es ist demnach aktuell nicht möglich, in Dürrlewang eine Bewohnerparkregelung einzurichten, unabhängig von der gewählten Form. Leider kann auch kein anderes Mittel angeboten werden, um Fremdparker zu unterbinden. Nach der StVO gehört der Verkehrsraum grundsätzlich der Allgemeinheit und Jedermann kann innerhalb der Regeln parken, wo er möchte."

TOP 5: Absprachen und weiteres Vorgehen

Wer erledigt was?	**Bis wann?**
Fotos von einzelnen Projekten und Anliegen machen und ausgedruckt mitbringen (alle Bürgerinnen und Bürger)	Nächstes Treffen
Logo-Idee einreichen (alle Bürgerinnen und Bürger)	Bis zum 30.06.
Hinweis an Abfallwirtschaft Stuttgart über Müll am Lambert- und Wiesenweg (Mössner/ Stadtteilmanagement)	Ab sofort
Möglichkeit der begrenzten Zufahrt Lambertweg prüfen (Tiefbauamt/Amt für öffentliche Ordnung)	Ab sofort
Umgefallenes Schild am Lambertweg erneuern (Tiefbauamt)	Ab sofort
Liste lokaler Firmen erstellen und diese auf Job-/Firmen-Ticket ansprechen (Mössner)	Ab sofort

Das nächste Treffen der Themengruppe 1: Wohnen, Wohnumfeld, öffentlicher Raum findet nach der Sommerpause im Stadtteilbüro statt. Der genaue Termin wird noch per Mail verschickt und ausgehängt.

Das nächste Treffen der Themengruppe 2, bei dem der Bebauungsplan Osterbronnstraße erläutert wird, ist am 21. Juli um 17 Uhr im Stadtteilbüro.

Anhang

PROBLEME LAMBERTWEG UND WIESENWEG

TG 1 Wohnen, Wohnumfeld, öffentlicher Raum

Probleme Lambertweg und Wiesenweg

1. Schleichverkehr Lambertweg

Straße für die Belastung und Fahrzeugfrequenz nicht ausgelegt. Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern.

Zahl der Fahrzeuge:
- vor 25 Jahren: ca. 1 Fahrzeug am Tag
- vor beginn der Bauarbeiten der U12: ca. 3 bis 5 pro Stunde
- während der Bauarbeiten: ca. 60 Fahrzeug in der Stunde
- nach Beendigung Bauarbeiten: ca: 20 bis 30 Fahrzeuge in der Stunde.

Die Wendemöglichkeit vor der Brücke ist unzureichend.

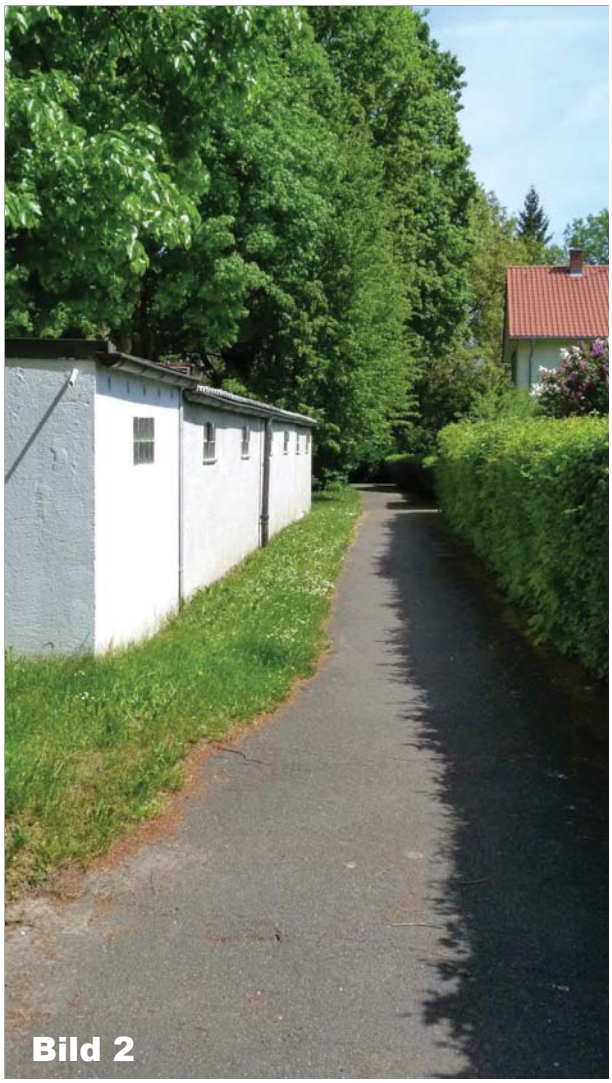
2. Garagen optisch und baulich nicht mehr Zeitgemäß. Straße und Wege in schlechtem Zustand

3. Vermüllung Lambertweg und Wiesenweg

- Gestaltung um die Brücke nicht optimal. (Der Bereich wird auch gerne als WC benutzt)
- Problem McDonalds und Burger King.
- Zu wenig Mülleimer auf dem Wiesenweg.
- Städtischer Reinigungsdienst kommt zu selten.

4. Renaturierungsmaßnahmen nicht erfolgreich

Es fließt nur in der Ladenstraße für ca. 6 Monate Wasser. Die Rinne auf dem Wiesenweg ist dagegen fast immer trocken.



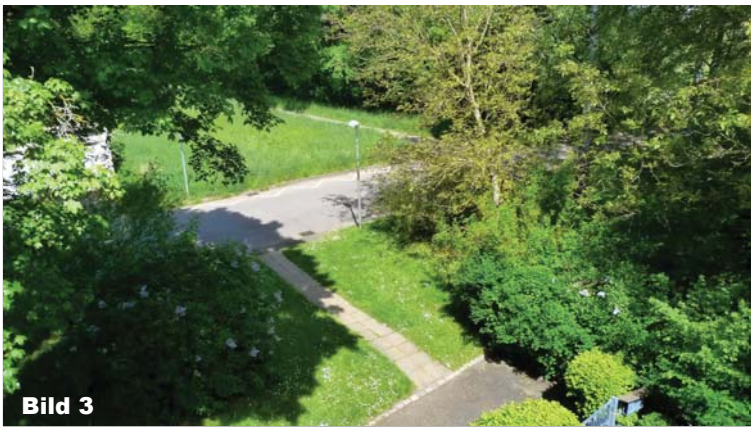


Bild 3

Bild 4

Bild 5

Bild 6

Bild 7

Bild 8

Bild 9

Bild 10

Bild 11

Bild 12

Bild 13

Bild 14

Bild 15

Bild 16

Bild 17

Bild 18

Bild 19

Bild 20

Bild 21

Bild 22

Bild 23

Bild 24

Bild 25

Bild 26

Bild 27

Bild 28

Bild 29

Lösungsvorschläge

1. Schleichverkehr Lambertweg

Teilschrank an der Brücke. Nur für landwirtschaftlichen Betrieb besteht eine Durchfahrtmöglichkeit.

Wendestelle einrichten.

2. Garagen optisch und baulich nicht mehr Zeitgemäß. Straße und Wege in schlechtem Zustand

Sanierung der Garagen bzw. Bau einer Tiefgarage. Instandsetzung der Straßen und Wege.

3. Vermüllung Lambertweg und Wiesenweg

- Durch bauliche und gärtnerische Gestaltung Müllabladen vermeiden.
- Durch die Einschränkung der Durchfahrt würde der Fastfood-Müll verringert.
- Mehr Mülleimer auf dem Wiesenweg aufstellen.
- Besser Turnus des städtischen Reinigungsdienstes.

4. Renaturierungsmaßnahmen nicht erfolgreich

Zusätzlichen Zufluss schaffen. Fehler der ursprünglichen Maßnahme beheben.