

Soziale Stadt Dürtlewang

Ortstermin am 24.06.2021 18:00 – 19:20 Uhr

Osterbronnstraße – Planungsstand



19 Teilnehmer

zzgl.

Kai Jehle-Mungenast, Bezirksvorsteher

Jasmin Heller, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Verkehrsplanung

Maike Körner, Amt für öffentliche Ordnung, Straßenverkehr

Heike Lambor, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Stadterneuerung

Anlass:

Antrag Fraktion PLUS BB Vaih vom 15.12.2020

Handout:

- A3 Querschnitte A/A im Osten + B/B im Westen, Bestand / Varianten Radwege / Radfahrstreifen / Schutzstreifen / Piktogrammspur
- A3 Straßenpläne Radfahrstreifen / Schutzstreifen / Piktogrammspur mit Angaben zur Bilanz Parkplätze + Bäume

Grundlagen:

- Gemeinderat der Stadt Stuttgart hat 2019 den Beschluss gefasst, Stuttgart zu einer Fahrradstadt zu machen (GRDRs1120/2018 und Ergänzungsbeschluss). Bei den Planungen zum Ausbau des Radwegenetzes sollen die Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids angewendet werden.
- 2019 haben der Bezirksbeirat Vaihingen und die Bürger im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur sozialen Stadt für einen Kreisverkehr an der Kreuzung Osterbronn-/Dürtlewangstraße entschieden.
- Bebauungsplan Zentrum Dürtlewang (Vai 263) von 2016

Osterbronnstraße Bestand:

- Sammelstraße im Vorbehaltsstraßennetz mit Buslinie 81 im 10 Minuten Takt
- Verkehrsstärke im Bestand zwischen 530 und 650 Kfz in der Spitzenstunde
- überwiegende Nutzung Wohnen mit einzelnen Geschäften und Gemeinbedarfseinrichtungen
- 121 Parkplätze und 4 Taxistellplätze im Straßenraum
- Baumstreifen entlang der nordöstlichen Osterbronnstraße, ansonsten wenige einzelne Baumbete
- Im Bestand beidseitiges Parken und 8 m breite Fahrbahn, Gehweg im Südosten sehr schmal
- Kreuzung mit der Dürtlewangstraße mit Bedarfsampel für Fußgänger ist sehr großzügig

Ziele:

- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer
- durchgängiges Radverkehrsangebot
- Erhalt der Bäume im nord-östlichen Abschnitt
- Baumplantungen/Begrünung
- Verbreiterung der Gehwege

Prüfung Radverkehrsführungen

Fahrradstraße

- ist hier nicht umsetzbar, da die Osterbronnstraße nicht den Charakter einer Fahrradstraße erfüllt (zu hohe Verkehrsstärke, Sammelstraße zur Erschließung der Wohngebiete, $V > 30$ km/h)

Radwege

- Umverteilung der Fläche auf Radwege und Fahrbahn
- Radweg 2,0 m breit zuzüglich 0,75 m Sicherheitsabstand
- Herausnahme aller Parkplätze
- Ziele wie Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbreiterung der Gehwege und Baumpflanzungen sind nicht umsetzbar
- Planung wurde nicht weiterverfolgt

Vorstellung der ausgearbeiteten Varianten:

Variante mit Radfahrstreifen

- beidseitig 2 m breite Radfahrstreifen bis zur Bahnunterführung; einseitiger 2,0 m breiter Radfahrstreifen in Steigungsrichtung bis zum KV in Rohr Mitte
- Im östlichen Bereich Verbreiterung des südlichen Gehweges entsprechend Bebauungsplan, im westlichen Bereich beidseitige Verbreiterung der Gehwege auf 3 m Breite mit Bäumen im Baumrost
- Erhalt von 7 Parkplätzen auf der Süd-Ostseite mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen
- positive Baumbilanz (+28)

Variante mit Schutzstreifen

- beidseitig 1,5 m breite Radschutzstreifen bis zur Bahnunterführung; einseitiger 2,0 m breiter Radfahrstreifen in Steigungsrichtung bis zum KV in Rohr Mitte
- Verbreiterung des südöstlichen Gehweges entsprechend Bebauungsplan und der nord-westlichen Gehwege
- auf der südwestlichen Straßenseite sind zwischen den Parkständen Bäume in Baumbeeten, auf der südöstlichen und nordwestlichen Seite Bäume im Baumrost geplant
- Erhalt von 64 Parkplätzen mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen
- positive Baumbilanz (+34)
- möglichst mit einer Geschwindigkeitsreduzierung zu kombinieren

Variante mit Piktogramm Spuren

- baulicher Querschnitt ist analog der Variante mit der Schutzstreifenplanung
- Markierung Piktogramm Spuren bis zur Bahnunterführung; einseitiger 2,0 m breiter Radfahrstreifen in Steigungsrichtung bis zum KV in Rohr Mitte
- Verbreiterung des südöstlichen Gehweges entsprechend Bebauungsplan und der nord-westlichen Gehwege
- auf der südwestlichen Straßenseite sind zwischen den Parkständen Bäume in Baumbeeten, auf der südöstlichen und nordwestlichen Seite Bäume im Baumrost geplant
- Erhalt von 63 Parkplätzen mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen (aufgrund Ergänzung FGÜ)
- positive Baumbilanz (+34)
- möglichst mit einer Geschwindigkeitsreduzierung zu kombinieren

Wortmeldungen:

- Entfall weiterer Parkplätze hat direkte negative Folgen für den Einzelhandel
- Projekt Soziale Stadt hat die Sicherung der Nahversorgung zum Ziel – aktuelle Planung der Stadt ist hierfür kontraproduktiv
- Angestellte von Bäcker Bausch, die aufgrund der Nacharbeit nicht mit dem ÖPNV kommen können, finden keine Parkplätze
- rd 40% der Kundschaft kommt von außerhalb und benötigt Kurzpark Möglichkeiten
- Anlieferung Bäckerei wird ggf. erschwert

- Für Kunden, die das Café Geiler besuchen, reicht das 2 Std Zeitfenster meist nicht (dto Kunden Frisör Trautwein)
- Abbau der Parkplätze im Gewerbegebiet verschärft Parkierungssituation im Wohngebiet Dürtlewang
- Vorschlag: Radfahren im Park erlauben
(Antwort: wird nicht unterstützt: Kinder sollen frei springen können)
- Vorschlag: Dürtlewang kann parallel zur O-Straße auf weiteren Straßen von Fahrradfahrern durchquert werden – ein Ausbau in der O-Straße ist nicht zwingend erforderlich
- Vorschlag mit der Bitte um Prüfung: aufgrund des nahen D-Parks mit dessen Priorisierung für Fußgänger könnte der südl. Gehweg der O-Straße auf eine Minimum-Breite zugunsten der Fahrbahn reduziert werden
(Antwort: dies widerspricht den Vorgaben des Bebauungsplans)
- das Belassen der optischen Breite verhindert möglicherweise nicht die aktuelle Situation der überhöhten Geschwindigkeiten
(Antwort AföO Körner: drei Messungen in 2021 weisen eine Überschreitung der Geschwindigkeit von lediglich 0,36% aus – der Stadt Durchschnitt liegt bei 4,8%)
- ein KV-Zebrastrreifen ist nicht so sicher wie ein Ampelgeregelter Überweg
(Antwort: vier Zebrastrreifen an einem KV sind sicherer als ein Ampelgeregelter Überweg – die Erfahrung zeigt, dass oft ohne zu drücken die Straße überquert wird)
- Mittelinsel beim KV muss eine Hürde für den PKW sein um Geschwindigkeitsmindernd zu wirken
(Antwort AfS&W Lambor: die Variantenentscheidung Ampel / Kreisverkehr wurde in der Bürgerbeteiligung und im BB diskutiert + entschieden, die Weiterplanung erfolgt auf Basis eines Kreisverkehrs)
- Frage: Baubeginn / Bauzeit / Vollsperrung
(Antwort AfS&W Lambor: eine Zeitplanung ist ‚erst‘ nach Beschluss der zu verfolgenden Planungsvariante möglich – die Frage einer Vollsperrung verbunden mit einer kürzeren Bauzeit ist vom TBA zu prüfen + sie stellt sich ggf. aufgrund der Hinweise zur langen Bauzeit im Park – dort hatte die Stadt die Vorgabe gemacht, die Durchwegung + die Zugänge zu den Läden durchgängig zu ermöglichen, was im Ergebnis zu einer längeren Bauzeit führte)

Weiteres Vorgehen:

Herbeiführen des Grundsatzbeschlusses im Gemeinderat mit Beteiligung des Bezirksbeirats – geplant im Herbst 2021