



Beschlussvorlage

Nr. 121/2015/1

Federführung	Dezernat III Simon Steuer, Thomas Stengel
---------------------	--

AZ./Datum:	61Ste/10.12.2015/29.04.2016		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Bauausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	09.06.2016
Bauausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	15.09.2016
Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	09.06.2016
Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	15.09.2016
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	21.06.2016
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	27.09.2016

**Umsetzung erster verkehrlicher Maßnahmen - Planungsraum Nördliche
 Bahnhofstraße**

Bezug:

GR vom 22.10.2013	ö.	Vorlage 116/2013/1
BA vom 10.12.2015	n. ö.	Vorlage 121/2015
VKA vom 10.12.2015	n. ö.	Vorlage 121/2015
BA vom 10.12.2015 (EZH Gutachten)	n. ö.	Vorlage 120/2015
VKA vom 10.12.2015 (EZH Gutachten)	n. ö.	Vorlage 120/2015
BA vom 21.01.2016	n. ö.	Vorlage 121/2015
VKA vom 21.01.2016	n. ö.	Vorlage 121/2015
BA vom 21.01.2016 (EZH Gutachten)	n. ö.	Vorlage 120/2015
VKA vom 21.01.2016 (EZH Gutachten)	n. ö.	Vorlage 120/2015
GR-Klausur vom 16.04.2016	n. ö.	Vorlage 121/2015

*Ergänzungen/ Änderungen gegenüber Vorlage Nr. 121/2015 sind kursiv gekennzeichnet.
 Geändert ist zudem die Anlage 6.*

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat beschließt die modellhafte Umsetzung von Tempo 30 in der Nördlichen Bahnhofstraße, zwischen Stuttgarter Platz und Eisenbahnstraße, zur Beobachtung für die Dauer von mindestens einem Jahr. Ergänzend und zur Vorbeugung von Verdrängungseffekten wird beschlossen in der Esslinger Straße, zwischen Stuttgarter Straße und Eisenbahnstraße, sowie in der Eisenbahnstraße, zwischen Bahnhofstraße und Esslinger Straße, Tempo 30 einzuführen. Im Beobachtungszeitraum werden die Wirkung der Maßnahmen sowie etwaige Verdrängungseffekte analysiert und in einem Schlussbericht dargestellt. Die dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen wird auf Basis des Schlussberichts erneut dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.
2. *Der Gemeinderat beschließt die Einrichtung von Fahrradstraßen, begleitend zur Bahnhofstraße in unten genannten Straßenabschnitten. Dieses soll dem Radverkehr ein alternatives Angebot bieten und Verdrängungseffekte beim Kfz-Verkehr minimieren. Das Konzept entspricht dem Radverkehrskonzept, das im VEP enthalten ist und umfasst die Theodor-Heuss-Straße, Pestalozzi-Straße zwischen Ringstraße und Erwin-Kost-Straße, Eichendorffstraße, Hölderlinstraße zwischen Stuttgarter Straße und Wiesenstraße, sowie Wernerstraße zwischen Pestalozzistraße und Täschenstraße.*

Sachverhalt:

In der Nördlichen Bahnhofstraße besteht aus diversen Gründen Handlungsbedarf. Wie in Vorlage 120/2015/1 (gleiche Sitzung) dargestellt, ergeben sich Handlungserfordernisse aus der Einzelhandelsentwicklung, planungsrechtlichen Themen und verkehrlichen Konfliktsituationen. Die vorab erfolgte Beteiligung der Öffentlichkeit bestätigte diese Einschätzung. Um den zahlreichen verkehrlichen Konfliktsituationen zu begegnen, sollen mit dem Beschluss dieser Vorlage wirksame Maßnahmen ergriffen werden, diese werden nach einer Beobachtungsphase von mindestens einem Jahr für die dauerhafte Umsetzung erneut zum Beschluss vorgelegt.

Die Grundproblematik für die Wahrnehmung der Nördlichen Bahnhofstraße als gefährlicher Verkehrsraum besteht in der Unterbringung zu vieler Nutzungen auf zu engem Raum (vgl. Anlage 1). *Die Bahnhofstraße fungiert als Einkaufsstraße und dient der innerstädtischen Erschließung der Wohn- und Kerngebietsflächen nördlich der Stuttgarter und Schorndorfer Straße. Auf ihr bündeln sich überwiegend lokale Verkehre. Fellbach querende regionale Verkehrsströme können und sollen über die äußeren Randstraßen gelenkt werden.*

Im Rahmen des integrierten Verkehrsentwicklungsplans (VEP), der 2013 einstimmig beschlossen wurde, wurde die Situation ausführlich diskutiert und unterschiedliche Varianten wurden mit dem Verkehrsmodell geprüft. Die Varianten umfassten veränderte Verkehrsabwicklungen für jeden einzelnen Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Individualverkehr) und betrachteten jeweils die Auswirkungen auf den Gesamttraum Fellbach. *Für die Gemeinderatsklauseur am 16.04.2016 wurde auf Antrag der FW-FD-Fraktion zusätzlich noch die Machbarkeit eines Einbahnstraßen-Systems geprüft, aber verworfen.*

Die Lösung, die im VEP *auf Basis breiter Bürgerbeteiligung* vorgeschlagen wird, vereint insbesondere folgende Vorzüge:

1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Bewohner, Gewerbetreibende und deren Kunden und Besucher
2. keine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr, damit auch geringe Verdrängungseffekte in angrenzende Straßenräume
3. *Angebot sinnvoller Alternativen für den Radverkehr in Form von Fahrradstraßen in Parallelstraßen*

4. Vergleichsweise geringe Kosten, zudem ist eine Beobachtungsphase im Rahmen einer vorläufigen Umsetzung möglich
5. *Die Realisierung städtebaulicher Aufwertungen ist in der Folge abschnittsweise möglich*

Geplante verkehrliche Maßnahmen

Die verkehrliche Neuordnung, die nun zum Beschluss steht, umfasst die in der Planunterlage (Anlage 2) dargestellten Maßnahmen.

- *Tempo 30 wird in der Nördlichen Bahnhofstraße (zwischen Eisenbahn-/Ringstraße und Stuttgarter Platz) zunächst durch Beschilderung umgesetzt. Zusätzlich ist vorgesehen, die bisher vorhandenen Kugelleuchten im Seitenraum zu entfernen. Die notwendige Beleuchtung des Gehweges wird in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken entsprechend deren Lichtmasterplan von 2013 umgesetzt.*
- *Die Zeitverluste für den ÖPNV durch die Temporeduktion und die Berücksichtigung des Radverkehrs sind auf der Gesamtstrecke marginal, da auch heute schon vielfältige Stopps die erreichbare Maximalgeschwindigkeit begrenzen. Die SSB bestätigt, dass die Busse keine Geschwindigkeiten über 40 km/h erreichen. Die SSB empfiehlt daher die Einführung von Tempo 40, es könne sonst zu nicht sofort abschätzbaren Änderungen im Betriebsablauf kommen. Unter anderem, um solche Wirkungen zu evaluieren wird ein einjähriger Beobachtungszeitraum für notwendig erachtet. Die Anschlüsse an die S-Bahnen müssen jedenfalls gewährleistet bleiben.*
- *Für den ruhenden Verkehr bleibt die Situation im Rahmen der Maßnahmen, die mit dieser Vorlage beschlossen werden sollen, unverändert. Die planerische Aufgabe, bei zukünftigen Entwicklungen im Umfeld die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen zu berücksichtigen, ist dabei klar umrissen. Dies gilt gleichfalls bei Erstellung eines gesamtstädtischen Konzepts zur Organisation des ruhenden Verkehrs.*
- *Der Radverkehr wird regelkonform im Mischverkehr auf der Straße geführt. Für die Dauer des Modellversuchs bleibt jedoch auch die Nutzung der Seitenräume möglich. In einer begleitenden Kampagne wird auf die empfohlene Führung explizit hingewiesen.*
- *In der Bahnhofstraße können die Gehwege verbreitert werden, da die eigenständigen Radwege entfallen. Für den Einzelhandel und die Gastronomie ist eine verbesserte Nutzung der Außenbereiche denkbar.*
- *Die Auswirkungen werden für die Dauer von mindestens einem Jahr beobachtet. Nach Abschluss des Beobachtungszeitraums wird die dauerhafte Einrichtung und anschließende abschnittsweise Umgestaltung der Knotenpunkte erneut zum Beschluss gestellt. Mittel sind bereits in der mittel- und langfristigen Finanzplanung eingestellt. Die Visualisierung in Anlage 6 zeigt einen möglichen Endzustand der Umsetzung.*
- *Parallel dazu wird Tempo 30 in der Nördlichen Esslinger Straße (zwischen Eisenbahnstraße und Stuttgarter Straße) sowie in einem Abschnitt der Eisenbahnstraße (zwischen Bahnhofstraße und Esslinger Straße) zunächst durch Beschilderung umgesetzt. Befürchtete Verdrängungseffekte u.a. beim Schwerverkehr sollen so vermieden werden. Die Maßnahmen werden ebenfalls beobachtet und für die dauerhafte Umsetzung erneut zum Beschluss vorgelegt.*
- *Für den Radverkehr werden gleichzeitig zügig befahrbare Fahrradstraßen in den im Beschlusstext genannten Nebenstraßen dauerhaft eingerichtet (s. Anlage 2). Da die betreffenden Straßenabschnitte teilweise mit Buslinien belegt sind, oder als Alternativrouten bei Veranstaltungen notwendig sind, wird mit Fahrbahnmarkierungen gearbeitet. Auf bauliche Maßnahmen kann ganz überwiegend verzichtet werden. Die geplanten Markierungsmaßnahmen und eventuell nötige Umbauten werden im Bauausschuss abgestimmt.*

Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ermöglicht eine geordnete städtebauliche Entwicklung, die zukünftig abschnittsweise umgesetzt werden soll. Die Umsetzung von Tempo 30 erfolgt im Rahmen eines mindestens 12-monatigen Beobachtungszeitraums. Über die

dauerhafte Beibehaltung entscheidet der Gemeinderat nach Vorliegen der Beobachtungs- und Evaluationsergebnisse. Zeitgleich werden Fahrradstraßen (s. Anlage 2) dauerhaft eingerichtet. Das System entspricht den Planungen im VEP. Es bietet dem Radverkehr zügig befahrbare Alternativen zu den eigenständigen Radwegen in der Bahnhofstraße und verbessert die Funktion der Parallelstraßen als reine Wohnstraßen.

Konzept zur Evaluation

Beim Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans wurde seitens der Verwaltung zugesichert, die Maßnahmen **vor und nach der Umsetzung** jeweils einer detaillierten Evaluation zu unterziehen. Im vorliegenden Fall erfolgt die Evaluation in zwei Schritten.

1. Erhebung von verkehrlichen Kennzahlen, wie Verkehrsmenge, durchschnittliche Geschwindigkeit, Anteil Schwerverkehr, Radverkehr, Unfallereignisse.
2. Anwohnerbefragung zur Aufenthalts- bzw. Wohnumfeldqualität, Bewertung der Umgestaltung, Empfinden der Verkehrssicherheit, Lärmempfinden.

Als begleitende Maßnahme erfolgt eine unspezifische Geräuschpegelmessung über einen längeren Zeitraum. Damit soll ein Mittelwert des Geräuschpegels vor und nach Umsetzung der Maßnahme gemessen werden. Um den Aufwand überschaubar zu halten, erfolgt keine Protokollierung der Geräuschquellen¹, daher ist kein Rückschluss auf den Anteil des Verkehrs am Geräuschpegel möglich.

Die Ergebnisse der Evaluation werden nach Abschluss der Beobachtungsphase vorgestellt.

Kosten

Die Kosten für die Evaluation werden auf ca. 15.000 € geschätzt. Haushaltsmittel sind unter Haushaltsstelle 1200-6018 „konzeptionelle Verkehrsplanung“ eingestellt.

Die Kosten für die modellhafte Umsetzung werden auf ca. 20.000 € geschätzt. Haushaltsmittel sind unter Haushaltsstelle 6300-9512/230 „Umgestaltung Bahnhofstraße“ sowie 6300-9511/224 „Tempo 30 auf innerörtl. HVS, Umsetzung VEP“ eingestellt.

Die notwendigen Maßnahmen und damit verbundenen Kosten für die zukünftigen Fahrradstraßen werden im Bauausschuss abgestimmt.

Einordnung der Maßnahme in den regionalen Kontext

Aktuelle Entwicklungen in der Raumschaft machen es sinnvoll, auch den Kontext zu dort vorgesehenen Verkehrsprojekten zu suchen.

In verschiedenen Umlandgemeinden wurden bereits aktiv Maßnahmen zur Temporeduzierung bzw. zur Verkehrslenkung ergriffen, um dort das Verkehrsaufkommen verträglicher abzuwickeln und Anreize zu verstärken, Umgehungsstraßen oder auch Alternativrouten zu nutzen. Beispiele hierfür sind:

- Tempo 30 in Kernen/Stetten
- Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Hegnach
- Lkw-Durchfahrtsverbote (Umweltzonen) in Stuttgart, Ludwigsburg, etc.
- Lkw-Durchfahrtsverbot Neckarrems zur Verbesserung der Luftqualität (geplant)
- Tempo 40 auf der Nürnberger Straße, Stuttgart (geplant)
- Betrieb der Lichtsignalanlage an der Stadtgrenze Stuttgart/Beskidenstraße als Pförtnerrampel und Verlagerung des Rückstaus nach Fellbach (wird diskutiert)

¹ Zwei gutachterlich verwertbare Messungen des Verkehrslärms mit Protokollierung der Geräuschquelle und Bereinigung der Messergebnisse würde Kosten i.H. von rund 20.000 Euro verursachen.

- Pfortnerung des motorisierten Individualverkehrs in der Schmidener Straße in Stuttgart-Sommerrain (wird diskutiert)
- Fortschreibung des Regionalverkehrsplans unter Beibehaltung der Forderung zum Bau des „Nordostrings“ (geplant)

Die Entwicklungen werden durch die Verwaltung intensiv beobachtet und soweit eine Beteiligung möglich ist, kritisch hinterfragt. In Fellbach ist es auf den vorhandenen Ortsrand- und Umgehungsstraßen mit den signalisierten Knotenpunkten in gewissen Grenzen möglich, den Verkehrszufluss auf den Einfallstraßen selbst zu steuern und gegebenenfalls auch in der Zuflussmenge zu begrenzen. *Gleichzeitig ist es wichtig, innerstädtische Bereiche für den dort unerwünschten Durchgangsverkehr erkennbar zu machen und Umfahrungen hervorzuheben. Tempo 30 in Verbindung mit Neugestaltungen des Straßenraums sind hierfür ein wichtiges Mittel.*

Bezug zu STAFFEL'25 und VEP, sowie weitere geplante Maßnahmen

Der VEP und der gesamte Stadtentwicklungsprozess STAFFEL'25 wurden in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitet, der für Fellbach beispielhaft ist und auch überregional immer wieder Erwähnung findet. Für den VEP wurde zunächst eine Bestandsanalyse mittels Bürgerbefragung, Unternehmensbefragung und zahlreichen Veranstaltungen angefertigt.

Davon ausgehend wurde der **Basisfall 2025** definiert. Er stellt dar, wie der Verkehr im Jahr 2025 ablaufen wird, unter der Annahme dass einige Maßnahmen aufgrund der bestehenden Defizite umgesetzt werden müssen. Zu den dabei „gesetzten Maßnahmen“ zählt auch Tempo 30 in der Nördlichen Bahnhofstraße!

Viele weitere Maßnahmen dienen der **Verkehrssteuerung**, um eine gewünschte Entwicklung bis 2025 zu erreichen. Sie sind sozusagen „flankierende Maßnahmen“. Um diese Maßnahmen zu formulieren, einigte man sich zunächst auf ein realistisches Ziel-Szenario, das sogenannte **Fellbach-Szenario**, dessen Eigenschaften in der Anlage 3 aufgeführt sind.

Festzuhalten bleibt, dass Tempo 30 in der Nördlichen Bahnhofstraße aufgrund der realen Defizite des Straßenraums bei der Erarbeitung des VEP zwar nicht unstrittig, aber im Konsens als ‚Muss-Maßnahme‘ gesetzt wurde. Tempo 30 im Teilabschnitt der Eisenbahnstraße und in der Nördlichen Esslinger Straße steht aufgrund absehbarer Verdrängungseffekte² in unmittelbarem Zusammenhang.

In welchen Straßenabschnitten im VEP zukünftig Temporeduktionen geplant sind, wird in Anlage 4 dargestellt, ergänzt um eine zeitliche Einordnung der Umsetzung („Priorität“). Zusätzlich hielt Professor Hartmut Topp, der die Erstellung des VEP als externer Experte begleitete, im Rahmen der Vorberatung einen Vortrag zu Tempo 30 als stadtverträgliche Geschwindigkeit.

Aus den bisherigen Diskussionen ergab sich als Konfliktpunkt die Beeinträchtigung ehrenamtlicher Rettungsdienste bei der Erfüllung ihrer Aufgaben, durch längere Anfahrts- bzw. Ausrückzeiten. Eine Abwägung der Belange ehrenamtlicher Rettungsdienste und ihrer wertvollen Arbeit für das Gemeinwohl findet sich in Anlage 5.

Als weiterer zentraler Konfliktpunkt wurde die Sicherheit des Radverkehrs bei der Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 diskutiert. Es sei hier nochmals darauf verwiesen, dass diese Führung anderenorts üblich und erprobt ist. Zusätzlich werden die Fahrradstraßen als komfortable Ausweichstrecken angeboten, gerade auch für Schulkinder, die ab dem 11. Lebensjahr nicht mehr die Gehwege befahren dürfen.

² Die Verdrängungseffekte wurden bei der Erarbeitung des VEP mit dem Verkehrsmodell berechnet

Geplante Umsetzung

2015 – erfolgte Schritte

	<ul style="list-style-type: none"> • mündliche Information Bauausschuss • 1. Stadtspaziergang: Nördliche Bahnhofstraße • Internetauftritt Einzelhandel • 1. Expertengespräch Stadtmarketing und Gewerbeverein • Informationsvorlage + Beschlussvorlage BA
--	--

2016 – geplante Schritte

	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung Beratung in GR und GR-Klausur • Bürgerinformation Nördliche Bahnhofstraße (Verkehrsthemen) • 2. Stadtspaziergang: zwischen Stuttgarter und Cannstatter Platz
	Vorbereitung der modellhaften Umsetzung von Tempo 30 im Quartier Nördliche Bahnhofstraße (zzgl. Radverkehrsführung, Fahrradstraßen)
	Weiterbearbeitung Einzelhandelsgutachten - Fortschreibung

2017

	<ul style="list-style-type: none"> • 3. Stadtspaziergang: Altstadt Fellbach und Rathauscarrée • 2. Expertengespräch Stadtmarketing/Handels- und Gewerbeverein • Bürgerdialog/Planungscafé zu bisherigen Ergebnissen
	Umsetzung der modellhaften Umsetzung im Quartier Nördliche Bahnhofstraße (1. Anliegerbefragung, Tempo 30, Radverkehrsführung)
	Beschlussvorlage Einzelhandelsgutachten - Fortschreibung

2018

	<ul style="list-style-type: none"> • Beobachtungsphase, Öffentlichkeitsarbeit • Vorstellung Abschlussevaluation
	<ul style="list-style-type: none"> • Abschließende Einrichtung Tempo 30 und Fahrradstraßen, • Beobachtungsphase (Verkehrsablauf, Lärm) • 2. Anliegerbefragung • Vorstellung Abschlussevaluation • Umsetzung baulicher Maßnahmen möglich, HH-Mittel vorhanden.

2019

	<ul style="list-style-type: none"> • Beteiligung bei abschnittsweiser Umgestaltung von Knotenpunkten
	Abschnittsweise städtebauliche Aufwertung weiterer Knotenpunkte

Finanzielle Auswirkungen:

- keine
- einmalige Kosten von ca. 35.000 €
einmalige Erträge von _____ €
- lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.
Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei HHSt. 6300-9511/224, 6300-9512/230 und 1200-6018 vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig
- Sonstiges:

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Christoph Palm
Oberbürgermeister

Anlagen:

~~Anlage 1: Gegenüberstellung vorhandener und regelkonformer Straßenraumbreiten~~

Anlage 2: Übersichtsplan Tempo 30 in der Nördlichen Bahnhofstraße

Anlage 3: Kennzeichen des Fellbach Szenario (VEP)

Anlage 4: VEP-Tabelle Konfliktlösung Kfz-Geschwindigkeit und Priorisierung

Anlage 5: Abwägung der Belange ehrenamtlicher Rettungsdienste

Anlage 6: Visualisierung