

**Beschlussvorlage**
**Nr. 057/2023/1**

Federführung	Dezernat III Stadtplanungsamt Ehlert, Cornelius  Stabsstelle Radmobilität Orner, Birgit
--------------	--

<b>AZ./Datum:</b>	III/61/CE/17.03.2023		
<b>Gremium</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Sitzungsart</b>	<b>Sitzungsdatum</b>
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	28.03.2023

**Ausbau der Stadtbahnhaltestellen der U1/ U16 im Zuge der Verlängerung auf 80m-Züge  
hier: Radverkehrsführung an der Haltestelle Esslinger Straße**

**Bezug:**

BVKA vom 14.07.2022 n.ö. (Vorlage 150/2022)  
 GR vom 26.07.2022 ö. (Vorlage 150/2022)  
 NUKA vom 23.11.2022 n.ö. (Vorlage 249/2022)  
 GR vom 29.11.2022 ö. (Vorlage 249/2022/1)  
 Ortstermin des BVKA am 19.01.2023  
 BVKA vom 15.02.2023 n.ö. (Vorlage 039/2023)  
 NUKA vom 16.03.2023 n.ö. (Vorlage 057/2023)

*Prüfauftrag von Fr. Stadträtin Ilmurzynska im NUKA vom 16.03.2023*

*Der Beschlusstext wurde nach Vorberatung im Natur-, Umwelt und Klimaschutzausschuss überarbeitet.*

*Ergänzungen sind kursiv gekennzeichnet.*

**Beschlussantrag:**

Der Gemeinderat

1. nimmt die Erkenntnisse zu den verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs an der Stadtbahnhaltestelle Esslinger Straße zur Kenntnis;
2. beschließt Variante 1A zur Führung des Radverkehrs, verbunden mit dem Bau einer zusätzlichen Querungsanlage für den Fuß- und Radverkehr nördlich der Zufahrt zum

Einkaufsmarkt Pflanzen Kölle; die in der Grobplanung dargestellten Ecken werden in der Feinplanung entschärft (abgerundet), um eine flüssigere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten.

3. beschließt die in Variante 1A dargestellte Verbreiterung der Verkehrsinsel in der Esslinger Straße;
4. nimmt die Hinweise zum Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Abschnitt zwischen Kölle-Zufahrt und Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Esslinger Straße und westlich der Stadtbahnhaltestelle) zur Kenntnis.

### **Sachverhalt/Antragsbegründung:**

Durch die Umstellung auf 80-Meter-Züge wird der Umbau der Stadtbahnhaltestellen in Fellbach notwendig (siehe Vorlagen 203/2021/1, 150/2022, 248/2022, 249/2022/1). Für den Umbau der Haltestelle Esslinger Straße wurden am 23.11.2022 und am 29.11.2022 die Planungen der SSB in den gemeinderätlichen Gremien diskutiert und beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, verschiedene Varianten für eine direktere Führung des Radverkehrs entlang der Westseite der Esslinger Straße zu untersuchen und erneut zur Beratung in die gemeinderätlichen Gremien einzubringen. Zur Vorbereitung der Planungsvarianten fand am 19.01.2023 ein Ortstermin des BVKA statt.

### **Radverkehrsführung an der Haltestelle Esslinger Straße**

Mit dem Umbau und der Erweiterung der Stadtbahnhaltestelle Esslinger Straße wird eine Änderung der Radverkehrsführung in Nord-Süd-Richtung erforderlich. Durch den Umbau entsteht eine 1,80m breite Engstelle am westlichen Gehweg an der Esslinger Straße auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle. Damit kann der Radverkehr dort zukünftig nicht mehr gemeinsam mit dem Fußverkehr im Seitenraum geführt werden.

Die Verwaltung hatte daher in der NUKA-Sitzung vom 23.11.2022 eine Verlagerung der Radverkehrsführung vorgeschlagen. Der Vorschlag war mit der SSB, dem ADFC und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Er sah vor, den Radverkehr ab der Kreuzung Stuttgarter Straße - Esslinger Straße westlich der Stadtbahngleise zu führen (siehe Anlage 1). Im Rahmen eines Ortstermins wurden verschiedene Varianten für eine direktere Führung des Radverkehrs besprochen. Einvernehmlich wurde festgehalten, dass hierfür der Ausbau der bisherigen Stadtbahnquerung auf Höhe der Einfahrt des Gartenfachmarktes Kölle geprüft und mit der SSB abgestimmt werden soll.

Die möglichen Varianten zur Führung des Radverkehrs (s. Anlage 1 – Variante 1a „bisheriger Vorschlag“) wurden im BVKA am 15.02.2023 vorgestellt. Folgende Lösungsansätze wurden besprochen:

### **Variante 1A (Vorzugsvariante) - Radverkehr im Seitenraum an der Esslinger Straße und im weiteren Verlauf westlich der Stadtbahngleise:**

Variante 1A sieht eine neu zu schaffende Radverkehrsquerung auf Höhe des Gartenfachmarktes Kölle (nördlich davon) vor. Damit entsteht nur ein sehr geringer Umweg für die Radfahrenden, die im weiteren Verlauf den westlichen der Stadtbahngleise gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen.

Der dort bestehende gemeinsame Geh- und Radweg kann optional auf eine befahrbare Breite von 2,50 m ausgebaut werden. Für die verlagerte Radverbindung besteht in Ost-West-Richtung der Anschluss an die Sebastian-Bach-Straße. Hierfür muss jedoch ge-

meinsam mit dem Fußverkehr die Querung über den Zebrastreifen an der Esslinger Straße genutzt werden.

Der Gehweg zwischen Esslinger Straße und Stadtbahnhaltestelle steht zukünftig ausschließlich den Fußgängern (und für kleinere Kinder ohne Fahrradprüfung) zur Verfügung.

Für die Vorzugsvariante 1A wurde innerhalb des BVKA am 15.02.23 neben der neuen Führung des Radverkehrs im Seitenraum auch eine Radführung im Mischverkehr angesprochen. Dieses zusätzliche Angebot für die Fahrradfahrer wurde mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Neben den baulichen Voraussetzungen (Straßenbreite, Abbiegespuren etc.) sind die zulässige Höchstgeschwindigkeit und das Verkehrsaufkommen die wichtigsten Kriterien bei der Abwägung zur Führung des Radverkehrs. Auf der Esslinger Straße sind im Abschnitt der Stadtbahnhaltestelle 50 km/h erlaubt. Es gibt ein Verkehrsaufkommen von rund 15.600 Kfz/Tag (ca. 1.560 Kfz in der Spitzenstunde). Gemäß der Richtlinie für Radverkehrsanlagen ist bei diesen Parametern entweder eine Führung auf eigenen Radwegen, mit Radfahrstreifen oder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum zu empfehlen (siehe Anlage 2). Die Führung im Mischverkehr wird damit ausgeschlossen und nicht weiterverfolgt.

### **Untervariante 1B - Getrennte Radverkehrsquerung:**

Die Untervariante 1B führt den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung genau wie Variante 1A, sieht aber in Ost-West-Richtung auf der Esslinger Straße eine Anpassung vor. Für eine getrennte Querung des Radverkehrs über die Esslinger Straße wird bei Variante 1B die aus Norden kommende Kfz-Abbiegespur in die Sebastian-Bach-Straße in eine geteilte Mittelinsel umgewandelt. Der Radverkehr kann dann zukünftig direkt (ohne Zebrastreifen) und getrennt vom Fußverkehr die Esslinger Straße queren.

Durch den Wegfall der Linksabbiegespur sind größere bauliche Eingriffe in den Straßenraum notwendig. Zusätzlich sind Auswirkungen auf die KfZ-Leistungsfähigkeit zu erwarten. Die Umsetzung von Variante 1B wird daher **nicht empfohlen**.

### **Variante 2 - Radverkehr mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn:**

Variante 2 sieht eine Führung des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung mit 1,50m breiten Schutzstreifen direkt auf der Fahrbahn vor. Hierfür sind Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs erforderlich. Eine Kfz-Abbiegespur müsste entfallen, eine Abbiegespur müsste gekürzt werden und die aus Norden kommende KfZ-Abbiegespur in Richtung der Sebastian-Bach-Straße würde in eine geteilte Mittelinsel umgewandelt werden.

In Variante 2 ergeben sich wiederum größere bauliche Maßnahmen und dementsprechend höhere Kosten. Auch hier sind durch den Verlust der Linksabbiegespur in die Sebastian-Bach-Straße Auswirkungen auf die KfZ-Leistungsfähigkeit zu erwarten. Die Umsetzung von Variante 2 wird **nicht empfohlen**.

### **Weiteres Vorgehen**

Der Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Esslinger Straße erfolgt ab Juni 2024. Innerhalb der Bauzeit wird auch der zusätzliche Überweg am Pflanzen Kölle hergestellt. Die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs westlich der Haltestelle ist im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme ebenfalls möglich. Die Fertigstellung der Haltestelle Esslinger Straße ist für Oktober 2024 vorgesehen.

Die Kosten und Finanzierung zur Herstellung des Überwegs an der Kölle-Zufahrt wird in der Präsentation in der Sitzung am 16.03.2023 vorgestellt, da diese derzeit noch von der SSB konkretisiert werden müssen.

Zusätzlich wurde im BVKA am 15.02.23 angeregt, den gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen neuem Überweg und Knotenpunkt an der Stuttgarter Straße / Esslinger Straße zu verbreitern. An der schmalsten Stelle besitzt der gemeinsame Geh- und Radweg eine Breite von etwa 2,70 m. Der Weg ist damit ausreichend breit. Nach Auskunft der Stabstelle Radmobilität und Straßenverkehrsbehörde sind keine Konflikte bekannt; daher wird eine entsprechende Aufweitung auch nicht empfohlen. Eine Verbreiterung des Weges um 0,50 m wäre jedoch grundsätzlich möglich. *Die Kostenschätzung durch das Tiefbauamt beläuft sich für den Ausbau auf rund 60.000 EUR.*

Die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen den beiden Baumreihen westlich der Stadtbahnhaltestelle ist möglich. Der Weg kann auf eine Breite von 2,50 m ausgebaut werden. Nach Schätzung des Tiefbauamts ergeben sich durch den baulichen Eingriff Kosten in Höhe von 30.000 - 50.000 EUR. Aufgrund der Entflechtung der Fußverkehrsströme westlich der Haltestelle und des relativ kurzen Abschnitts entlang der Bäume ist dies aus Sicht der Stadtverwaltung jedoch nicht zwingend notwendig und wird daher auch im Sinne des Wurzelschutzes nicht empfohlen.

*Sollte es zukünftig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern entlang der neuen Führung geben wird die Stadtverwaltung die Verbreiterung der gemeinsamen Geh- und Radwege entlang der Esslinger Straße und der beiden Baumreihen erneut in die Gremien einbringen.*

*Mit dieser Vorlage ist der o.g. Prüfauftrag abschließend bearbeitet.*

### **Finanzielle Auswirkungen:**

- keine
- einmalige Kosten von \_\_\_\_\_ €  
einmalige Erträge von \_\_\_\_\_ €
- lfd. jährliche Kosten von \_\_\_\_\_ €  
lfd. jährliche Erträge von \_\_\_\_\_ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil. Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto \_\_\_\_\_ vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von \_\_\_\_\_ € notwendig
- Sonstiges: Erste Kostenschätzungen werden im Rahmen der Präsentation im NUKA am 16.3. vorgestellt werden.

gez.  
Beatrice Soltys  
Bürgermeisterin

gez.  
Gabriele Zull  
Oberbürgermeisterin

**Anlagen:**

Anlage 1: Varianten Radverkehrsführung Esslinger Straße  
Anlage 2: Empfehlung für Radverkehrsanlagen