

Stuttgart, 24.02.2020

Verkehrskonzept SynergiePark Vaihingen/Möhringen
- Vorplanung zur Umgestaltung der mittl. Industriestr. Ruppmannstr. u. Schockenriedstr.
- Vorplanung zur Umgestaltung der Knotenpunkte an der Nord-Süd-Str.

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	10.03.2020
Bezirksbeirat Vaihingen	Beratung	öffentlich	23.06.2020
Bezirksbeirat Möhringen	Beratung	öffentlich	24.06.2020
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	07.07.2020
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	09.07.2020

Beschlussantrag

1. Der Vorplanung zur Umgestaltung der mittleren Industriestraße im Abschnitt Industriestraße 23 bis Ruppmannstraße, der Ruppmannstraße zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße sowie der Schockenriedstraße zwischen Ruppmannstraße und Am Wallgraben gemäß Anlage 1 wird zugestimmt.
2. Der Vorplanung zur Umgestaltung der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Heilbrunnenstraße, Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Zusestraße gemäß Anlage 3 wird zugestimmt.

Begründung

Das größte Gewerbegebiet in Stuttgart, der SynergiePark ist in einem rasanten Transformationsprozess. Die Anzahl der Beschäftigten wird sich bis 2030 auf dann ca. 40.000 annähernd verdoppeln. Eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten sowie eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmodi ist erforderlich. Neben längerfristigen Maßnahmen wie dem Ausbau der Nord-Süd Straße, dem Ausbau des schienen- oder auch seilgebundenen ÖPNV sowie dem Ausbau des P+R-Angebots sind insbesondere auch kurz- und mittelfristige Maßnahmen erforderlich. Diese Maßnahmen wurden auch im Zuge des Gewerbegebietsmanagements diskutiert und vor allem Handlungsbedarf zur Umgestaltung

des Straßenraums im SynergiePark abgeleitet. Dabei sollen folgende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum umgesetzt werden:

- Neues Linienkonzept Buslinie 80.
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der Industriestraße, Ruppmannstraße, Schockenriedstraße.
- Lückenschluss der Hauptradroute 10.2 zwischen Vaihingen und Möhringen.
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur am Knotenpunkt Liebknechtstraße/Robert-Koch-Straße.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Heilbrunnenstraße, Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Zusestraße innerhalb des bestehenden Planrechts.
- Ausbau der Radabstellanlagen und Sharingangebote am Bahnhof Vaihingen auf Seite des SynergieParks.
- Verbesserung der Fußgängersicherheit durch neue Querungsmöglichkeiten in der Industriestraße, Ruppmannstraße und Schockenriedstraße.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten Ruppmannstraße / Industriestraße und Ruppmannstraße / Schockenriedstraße.
- Einrichtung von Linksabbiegestreifen an den hochbelasteten Tiefgaragenzufahrten sowie der Parkhauszufahrt des Office V der Firma Daimler.
- Sowie vorbehaltlich der verkehrsrechtlichen Prüfung der Voraussetzungen die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im SynergiePark sowie einer Bewohnerparkregelung in den angrenzenden Wohngebieten.

Von diesen kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen hat der Gemeinderat bereits auf Basis der GRDRs 220/2019 die Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße mehrheitlich beschlossen. Seit Dezember 2019 verkehrt die Buslinie 80 bereits gemäß dem neuen Linienkonzept.

Im Rahmen dieser Vorlage werden nun die Vorplanungen zur Umgestaltung der mittleren Industriestraße im Abschnitt Industriestraße 23 bis Ruppmannstraße, der Ruppmannstraße zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße sowie der Schockenriedstraße zwischen Ruppmannstraße und Am Wallgraben sowie die Vorplanung zur Umgestaltung der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Heilbrunnenstraße, Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Zusestraße zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Umsetzung der Maßnahmen soll im Zeitraum 2021-2023 erfolgen.

Vorplanung zur Umgestaltung der mittleren Industriestraße, Ruppmannstraße und Schockenriedstraße (Anlage 1)

Mit der Umgestaltung der mittleren Industriestraße, Ruppmannstraße und Schockenriedstraße werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Durchgängige Radverkehrsanlagen auf Radfahrstreifen bzw. Radschutzstreifen im Planungsbereich.
- Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger durch zusätzliche Fußgängerüberwege in der Schockenriedstraße sowie an den Knotenpunkten Ruppmannstraße / Schockenriedstraße und Ruppmannstraße / Industriestraße. Verbreiterung der Gehwege in der Schockenriedstraße und der Ruppmannstraße.

- Gestalterische Aufwertung der Seitenräume durch zusätzliche Baumpflanzungen in der Ruppmannstraße, Neuordnung des Baumbestandes in der Schockenriedstraße und Ausbildung der Seitenräume in Sickerpflasterbauweise inkl. Unterbauflur-Baumsystem.
- Verbesserung der Verkehrsqualität durch Ausbildung der Knotenpunkte Ruppmannstraße / Schockenriedstraße und Ruppmannstraße / Industriestraße als Minikreisverkehre und Einrichtung von Linksabbiegestreifen an der Tiefgaragenzufahrt und der Parkhauszufahrt des Office V in der Schockenriedstraße.

Knotenpunktumgestaltungen:

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die Querschnittsbelastungen im Planungsbereich gemäß dem Analysezustand 2016 des Verkehrsstrukturplans sowie dem Prognose-Bezugsfall 2030.

	Querschnittsbelastung [Fz/Tag]		
	Ruppmannstraße	Schockenriedstraße	Industriestraße
Analyse 2016	6.500	2.000	10.200
Bezugsszenario 2030	10.700	5.200	12.200

Tabelle 1

Aufgrund der erwarteten Verkehrszunahmen sowie der derzeitig unbefriedigenden Führung des Fuß- und Radverkehrs ist die Umgestaltung der nicht signalisierten Kreuzungen Ruppmannstraße / Schockenriedstraße und Ruppmannstraße / Industriestraße erforderlich. Beide Knotenpunkte sind gekennzeichnet durch vergleichsweise geringe Flächenverfügbarkeiten. Im Rahmen der Vorplanung wurde für beide Knotenpunkte jeweils die Umgestaltung zum lichtsignalgeregelten Knoten als auch zum Minikreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel untersucht. Eine Umgestaltung zum kleinen Kreisverkehr würde einen Mindestaußendurchmesser von 26 m erfordern und scheidet daher von vornherein aus.

Die lichtsignalgeregelten Knotenvarianten zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Auslegung auf das Bemessungsfahrzeug Lastzug/Sattelzug.
- In der Industriestraße und Ruppmannstraße sind Linksabbiegestreifen erforderlich.
- Aufgrund der drei notwendigen Kfz-Fahstreifen wäre die Radverkehrsführung in den Knotenpunktz- und Abfahrten nur auf Schutzstreifen möglich.
- Der stark genutzte nördliche Gehweg in der Industriestraße könnte nur mit einer Breite von 2,50 m ausgebildet werden.
- Die Verkehrsqualität wäre für alle Verkehrsteilnehmer schlechter als bei der Variante Minikreisverkehr. Durch die Lichtsignalanlage wäre aber eine Bevorrechtigung der Buslinie 80 möglich.
- Aufgrund fehlender Rechtsabbiegestreifen sind die Fußgängerfurten bedingt verträglich zum Kfz-Verkehr zu schalten.
- Aufgabe der Grundstückszufahrt Industriestraße 15 zur Ruppmannstraße. Es verbleibt die Zufahrt zur Industriestraße.

Die Varianten Minikreisverkehr zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Gute Verkehrsqualität mit geringen Wartezeiten für alle Verkehrsarten.
- Fußgängerüberwege an allen Knotenarmen.
- Auslegung auf das Bemessungsfahrzeug Lastzug/Sattelzug unter Mitnutzung der überfahrbaren Mittelinsel.
- Fahrbahnteiler sind aufgrund der beengten Platzverhältnisse und dem zu berücksichtigenden Bemessungsfahrzeug nur in einzelnen Zufahrten möglich. Die Querungen über die Ruppmannstraße werden am stärksten durch Fußgänger frequentiert, weshalb hier die Fahrbahnteiler angeordnet werden.
- Aufgabe der Grundstückszufahrt Industriestraße 15 zur Ruppmannstraße. Es verbleibt die Zufahrt zur Industriestraße.
- Auflösung der Radverkehrsführung gemäß technischem Regelwerk vor dem Knoten.

Insgesamt schneiden die Varianten Minikreisverkehr deutlich besser ab. Für beide Knoten wird daher die Umgestaltung zum Minikreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel empfohlen. Die Ausgestaltung der Kreisverkehre ist noch im Detail mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Radverkehrsführung:

In der Industriestraße liegt bereits heute die Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde bei ca. 1000 Kfz/h. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollte die Radverkehrsführung in der Industriestraße daher auf eigenständigen Radverkehrsanlagen erfolgen. Aufgrund der großen Anzahl an hochbelasteten Grundstückszufahrten wird eine fahrbahnseitige Radführung auf Radfahrstreifen empfohlen. Die gleiche Führungsform wird aufgrund der starken Verkehrszunahmen auch für die Ruppmannstraße vorgeschlagen. Demgegenüber liegt die Verkehrsbelastung in der Schockenriedstraße auch zukünftig in einem Bereich bei dem die Führung auf Radschutzstreifen als eine geeignete Führungsform empfohlen wird. Die Planung sieht für sämtliche Radverkehrsanlagen mindestens die Regelbreite vor, in der Ruppmannstraße ist sogar ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen möglich. Die erforderlichen Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen sollen den Forderungen des Radentscheids entsprechend mit 0,75 m etwas breiter als gemäß dem technischen Regelwerk erforderlich (0,50 m) ausgebildet werden. Durch die Neuordnung der Parkplätze sowie die Ausbildung des Sicherheitstrennstreifens können zukünftig die erforderlichen Sichtweiten an allen stark belasteten Grundstückszufahrten eingehalten werden und somit die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden.

Parkraumbilanz und Auswirkungen auf das Parkraummanagement:

Im Planungsbereich entfallen durch die Maßnahme 120 Parkplätze und es verbleiben 78 Parkplätze. Hiervon entfallen 20 Parkplätze aufgrund der Zufahrten zum Office V, 90 Parkplätze aufgrund der Radverkehrsmaßnahmen und 10 Parkplätze aufgrund der beiden neuen Kreisverkehre.

Zwischenzeitlich liegen die Ergebnisse der Voruntersuchungen zum Parkraumkonzept für den SynergiePark sowie die angrenzenden Wohngebiete Dürrolewang und Höhenrand vor. Wesentliche Ziele des Konzepts sind die Bewirtschaftung des öffent-

lichen Parkraums und die Einführung einer Bewohnerparkregelung in den angrenzenden Wohngebieten. Während im SynergiePark die Parkraumauslastung tagsüber im Bereich von 100% liegt sind in den angrenzenden Wohngebieten zwar einzelne Straßenzüge stark ausgelastet, der für die Einführung einer Bewohnerparkregelung gemäß § 45 (1b) StVO erforderliche Nachweis des erheblichen Parkraum Mangels für zusammenhängende Gebietsumgrenzungen kann hier auf Basis der Voruntersuchungen derzeit jedoch noch nicht geführt werden. Aufgrund des hohen Handlungsdrucks im Stadtbezirk Vaihingen ist für das Parkraumkonzept angedacht erstmalig auch die (negative) Parkraumbilanz von bereits durch den Gemeinderat beschlossenen Umgestaltungsprojekten bei der Beurteilung des erheblichen Parkraum Mangels einfließen zu lassen. Zum Parkraumkonzept wird in diesem Jahr separat berichtet, die Umsetzung könnte vorbehaltlich der verkehrsrechtlichen Prüfung der Voraussetzungen und der Beschlussfassung durch den Gemeinderat ab 2022 erfolgen.

Baumbilanz:

Durch die Planung entfallen in der Schockenriedstraße 20 Bäume, hiervon wurden 9 bereits aufgrund des Bauvorhabens Office V der Firma Daimler entfernt. Im Gegenzug können in der Schockenriedstraße und der Ruppmannstraße 31 Bäume neu gepflanzt werden. Da die Seitenraumbreiten teilweise nur ca. 3,50 m betragen sollen die Baumstandorte als begehbare Baumroste ausgeführt werden.

Im Rahmen der Vorplanung wurde auch untersucht ob die derzeit noch in der Schockenriedstraße vorhandenen Baumstandorte erhalten werden könnten. Dies hätte folgende Auswirkungen:

- Eine Variante mit Radschutzstreifen wäre möglich, bedingt jedoch die Verkleinerung der Pflanzbeete der Bäume. Eine Schädigung der Bäume kann hier nicht ausgeschlossen werden.
- Die Parkplatzbilanz der Variante mit Erhalt der noch vorhandenen Bäume ist deutlich schlechter, da der Parkstreifen auf der Nordseite zugunsten der Schutzstreifen entfällt. Auch in dieser Variante werden die Senkrechtparkstände auf der Südseite zu Längsparkständen umgewandelt.

Optimierte Radverkehrsvariante zur Umgestaltung der mittleren Industriestraße, Ruppmannstraße und Schockenriedstraße (Anlage 2)

Auf Grundlage der Beschlüsse des Gemeinderats zum Radentscheid hat die Verwaltung auch eine „Bestlösung für den Radverkehr“ erarbeitet. Diese sieht in der Schockenriedstraße ebenfalls durchgängig Radfahrstreifen sowie in der Industriestraße eine Verbreiterung der Radfahrstreifen von 1,85 m auf 2,00 m vor. Um die erforderlichen Flächen zu gewinnen, entfallen in der Schockenriedstraße zusätzlich 38 sowie in der Industriestraße 17 Parkplätze. Von 198 Bestandsparkplätzen würden in dieser Variante somit 175 entfallen. Durch die Aufgabe der Parkplätze in der Industriestraße kann ein mit 6 Bäumen bestandener grüner Mittelstreifen realisiert werden, der im Bereich von stärker belasteten Grundstückszufahrten unterbrochen wird. In der Schockenriedstraße können dagegen 3 Bäume weniger als in der Variante 1 gepflanzt werden.

Seitens der Fachverwaltung wird empfohlen diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Vorplanung zur Umgestaltung der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Heilbrunnensstraße, Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Zusestraße (Anlage3)

Aufgrund der erwarteten Siedlungsentwicklung in Vaihingen und Möhringen kommt einer funktionsfähigen Nord-Süd-Straße eine zentrale Bedeutung zu. Bereits umgesetzt wurde der Vollanschluss Breitwiesenstraße. Die Planungen des Regierungspräsidiums Stuttgart zur Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Stuttgart-Möhringen sind weit vorangeschritten. Die Voruntersuchung zum langfristig geplanten Ausbau der Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Breitwiesenstraße wurde auf Grundlage der GRDRs 698/2019 zwischenzeitlich an ein Planungsbüro vergeben.

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die Belastung der einzelnen Streckenabschnitte der Nord-Süd-Straße für die Spitzenstunden zum Analysezeitpunkt 2016. Die Kapazitätsgrenze auf freier Strecke liegt bei ca. 1800 Kfz/h. Bis auf die Belastung in der Morgenspitzenstunde im Streckenabschnitt zwischen Heilbrunnensstraße und Breitwiesenstraße bestehen noch gewisse Kapazitätsreserven auf der Nord-Süd-Straße, die aber aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte derzeit nicht genutzt werden können.

Streckenabschnitt	Spitzenstundenbelastung [Kfz/h]			
	Morgenspitze Fahrtrichtung B14	Morgenspitze Fahrtrichtung A8	Nachmittagsspitze Fahrtrichtung B14	Nachmittagsspitze Fahrtrichtung A8
Hengstäckertunnel	1210	1380	1400	1100
Vaihinger Straße / Industriestraße	830	960	880	750
Breitwiesenstraße / Heilbrunnensstraße	1540	690	670	1210
Heilbrunnensstraße / A8	1290	830	730	1190

Tabelle 2: Fahrstreifenbelastung Nord-Süd-Straße Analyse 2016

Mit der Umgestaltung der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Heilbrunnensstraße, Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Zusestraße werden nun folgende Planungsziele verfolgt:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des gesamten Streckenzugs durch Ertüchtigung der Knotenpunkte innerhalb der bestehenden Verkehrs(grün-)flächen.
- Umsetzung des geplanten Radschnellwegs Leinfelden-Echterdingen – Vaihingen – Stuttgart im Bereich der Querung der Stadtbahnstrecke Vaihingen – Möhringen.

Die Planungen in Bezug auf die Ertüchtigung der Nord-Süd-Straße können bis auf die Radwegeunterführung mit der „Auffahrtsschleife“ auf die Ernsthaltenstraße im Rahmen des geltenden Planrechtes realisiert werden. Eidechsen sind nicht betroffen. Die Auffahrtsrampe auf Flurstück 6190/2 liegt im Außenbereich. Hier resultiert aus der Planung ein Eingriff in Natur und Landschaft, der kompensiert werden muss.

Darüber hinaus gehende Kapazitätssteigerungen im Zuge der Nord-Süd-Straße erfordern einen Ausbau auch zwischen den Knotenpunkten um zusätzliche Fahrstreifen wo für neues Planrecht notwendig ist. Ein Ausbau ist im Hinblick auf das Bezugsszenario 2030 für den Abschnitt zwischen A8 und Breitwiesenstraße mittel- bis langfristig erforderlich.

Vorplanung Knotenpunkt Nord-Süd-Straße / Heilbrunnenstraße

Die Planung sieht folgende Maßnahmen vor:

- Umwandlung des Rechtsabbiegestreifens aus der Nord-Süd-Straße in die Heilbrunnenstraße in einen kombinierten Geradeaus-Rechtsfahrstreifen. Verflechtung der beiden Fahrstreifen in Fahrtrichtung SynergiePark in der Knotenpunktausfahrt.
- Einrichtung eines Einfädelstreifens für die Linksabbieger aus der Heilbrunnenstraße in der Knotenpunktausfahrt in Fahrtrichtung A8.
- Einrichtung einer Mittelinsel in der Nord-Süd-Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkürzung der Räumzeiten der Fuß- und Radwegfurt.

Durch die Maßnahme kann die Leistungsfähigkeit insbesondere in Fahrtrichtung A8 deutlich gesteigert werden. Für die Maßnahme ist auf der Südseite des Knotens die Verkehrsgrünfläche zu befestigen.

Vorplanung Knotenpunkt Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Schulzentrum

Die Planung sieht folgende Maßnahmen vor:

- Beginn der Zweistreifigkeit in Fahrtrichtung Vaihinger Straße direkt nach dem Tunnelportal des Hengstäckertunnels. Übergang des zweiten Fahrstreifens in den Linksabbiegestreifen zur Vaihinger Straße.
- Herausnahme des Geradeausfahrstreifens in Fahrtrichtung Hengstäckertunnel aus der Knotenpunktsignalisierung am Schulzentrum. Dies wird ermöglicht durch die Aufgabe der sehr schwach genutzten Linksabbiegemöglichkeit aus dem Schulzentrum in Richtung Hengstäckertunnel.
- Aufgabe des zweiten Linksabbiegestreifens vom Hengstäckertunnel kommend zur Vaihinger Straße zugunsten einer zweistreifigen Knotenpunktausfahrt in Fahrtrichtung Hengstäckertunnel.
- Zweistreifige Führung der Nord-Süd-Straße in Fahrtrichtung Hengstäckertunnel, Übergang des zweiten Fahrstreifens in den Linksabbiegestreifen zum Schulzentrum.
- Zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen von der Rampe Vaihinger Straße in Fahrtrichtung Hengstäckertunnel.
- Pflanzung von zwei neuen Bäumen im Mittelstreifen der Rampe Vaihinger Straße.
- Kreuzungsfreie Führung des Radverkehrs im Bereich der Stadtbahnstrecke Vaihingen – Möhringen unter Ausnutzung der bestehenden Durchlassbreite von 12,00 m. Der Radweg wird dabei gegenüber der Nord-Süd-Straße leicht erhöht geführt.

Für die Maßnahme sind in geringem Umfang Eingriffe in Verkehrsgrünflächen erforderlich. Die Rampenanschlüsse des neuen Radwegs liegen außerhalb bestehender Verkehrsflächen. Für die Realisierung des Radwegs ist voraussichtlich eine einfache naturschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Hierfür notwendige Artenschutzuntersuchungen wurden in 2019 bereits durchgeführt. Die nicht für die Radwegführung benötigten Flächen des Grundstückes sollen zur Kompensation genutzt werden. Das vom Radweg tangierte Flurstück 6190/2 ist bereits im städtischen Besitz.

Zugunsten des Radschnellwegs und unter Berücksichtigung der hier noch vorhandenen Kapazitätsreserven wird der noch im Entwurf des Verkehrsstrukturplans angedachte, durchgehend dreistreifige Ausbau der Nord-Süd-Straße im Abschnitt Industriestraße bis Vaihinger Straße nicht mehr weiterverfolgt.

Für den Knotenpunkt am Schulzentrum wurden in 2019 aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Linksabbiegemöglichkeit aus dem Schulzentrum nur sehr schwach mit 240 Linksabbiegern in 12 Stunden genutzt wird. Durch die Aufgabe dieser Fahrbeziehung kann die Hauptrichtung der Nord-Süd-Straße in Richtung Norden aus der Knotenpunktsignalisierung herausgelöst und somit die Kapazität deutlich gesteigert werden.

Im Zusammenhang mit der Maßnahme plant das Tiefbauamt die Sanierung der Grundwasserwanne zwischen der Stadtbahnstrecke und der Vaihinger Straße. Die hierfür erforderlichen Sanierungsmittel wurden für die Haushaltsplanberatungen 2020/21 angemeldet aber nicht beschlossen.

Vorplanung Knotenpunkt Nord-Süd-Straße / Zusestraße

Die Planung sieht die Einrichtung eines separaten Rechtsabbiegestreifens in der Zufahrt Zusestraße durch Verschiebung des Mittelstreifens und Aufgabe des Verflechtungsfahrestreifens in der Ausfahrt Zusestraße vor. Der Rechtsabbiegestreifen kann somit gleichzeitig zu den Linksabbiegern der Zusestraße und neu auch gleichzeitig zu den aus dem Hengstäckertunnel kommenden Linksabbiegern freigegeben werden. Durch eine Umverteilung der Grünzeiten kann auch die Kapazität der Hauptrichtung im Zuge der Nord-Süd-Straße verbessert werden.

Finanzielle Auswirkungen

Für die Umsetzung der Maßnahmen im SynergiePark stehen im Doppelhaushalt 2020/2021 Mittel in Höhe von 3.800.000 € zur Verfügung. Die darüber hinaus notwendigen Haushaltsmittel für den Doppelhaushalt 2022/2023 werden vom Tiefbauamt zu den kommenden Haushaltsplanberatungen angemeldet. Im Bereich des Office V trägt zudem die Firma Daimler die durch ihr Vorhaben ausgelösten Kosten.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

GR-Antrag Nr. 223/2017 Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Neues Verkehrskonzept für Stuttgart-Vaihingen
Modalsplit mit Nachdruck verändern geht nur durch push & pull!

Erledigte Anfragen/Anträge:

Keine

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

1. Vorplanung zur Umgestaltung der mittleren Industriestraße, Ruppmannstraße und Schockenriedstraße
2. Optimierte Radverkehrsvariante zur Umgestaltung der mittleren Industriestraße, Ruppmannstraße und Schockenriedstraße
3. Vorplanung zur Umgestaltung der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Heilbrunnenstraße, Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße und Nord-Süd-Straße / Zusestraße

