



LANDESHAUPTSTADT STUTTGART

Verkehrskonzept

zum

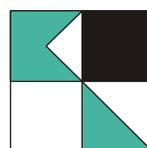
Sanierungsgebiet

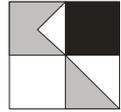
Botnang 1

-Abschlussbericht-

Karlsruhe, im Juni 2021

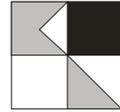
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

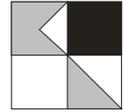
	Seite
1. Ausgangssituation und Zielsetzung	1
2. Grundsätze der Verkehrskonzeption	2
3. Verkehrsanalyse	4
3.1 Verkehrszählung	4
3.2 Durchgangsverkehr	6
3.3 Ruhender Verkehr	8
3.4 Weitere Bestandsaufnahme Infrastruktur	10
4. Schlussfolgerung Verkehrsanalyse	13
5. Allgemeine Zielsetzung	14
6. Verkehrskonzeption	14
6.1 Mängelanalyse	15
6.2 Konzepte zur Änderung der Verkehrsführung	16
6.3 Variantenabwägung - Vorzugsvariante	21
7. Kurzfristige Umsetzung von Einzelmaßnahmen	26
8. Zusammenfassung	31



ANLAGENVERZEICHNIS

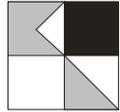
Anlage

- | | |
|---------------|---|
| 1 | Übersichtslageplan |
| 2 | Lage der Zählstellen am 10.10.2019 |
| 3 und 4 | Belastungen der Knotenpunkte am 10.10.2019 |
| 5 | Werktägliches Gesamtverkehr aus Knotenpunktzählung am 10.10.2019 |
| 6 bis 11 | Durchgangsverkehr am 10.10.2019 von 6:00 bis 8:00 und 16:00 bis 18:00 Uhr |
| 12 | Erfassung Ruhender Verkehr – Einteilung der Bereiche am 20.02.2020 |
| 13 | Parkraumerhebung Bestand am 20.02.2020 |
| 14 | Erfassung Ruhender Verkehr – Auslastung der Bereiche am 20.02.2020 |
| 15 | Parkraumerhebung Auslastung am 20.02.2020 |
| 16 | Zulässige Höchstgeschwindigkeiten |
| 17 | Straßenbreiten |
| 18 | Mangelanalyse Anwohner |
| 19.1 | Schriftliche Anmerkungen der Bürger nach Auftaktveranstaltung
Botnang 1 – Verkehr vom 27.11.2019 |
| 19.2 und 19.3 | Maßnahmenplan / Mängelliste – Ergebnisse Bürgerbeteiligung |
| 20 bis 22 | Varianten für das Sanierungsgebiet Botnang 1 |
| 23.1 und 23.2 | Ergebnisse Bürgerbeteiligung vom 04.03.2020 |



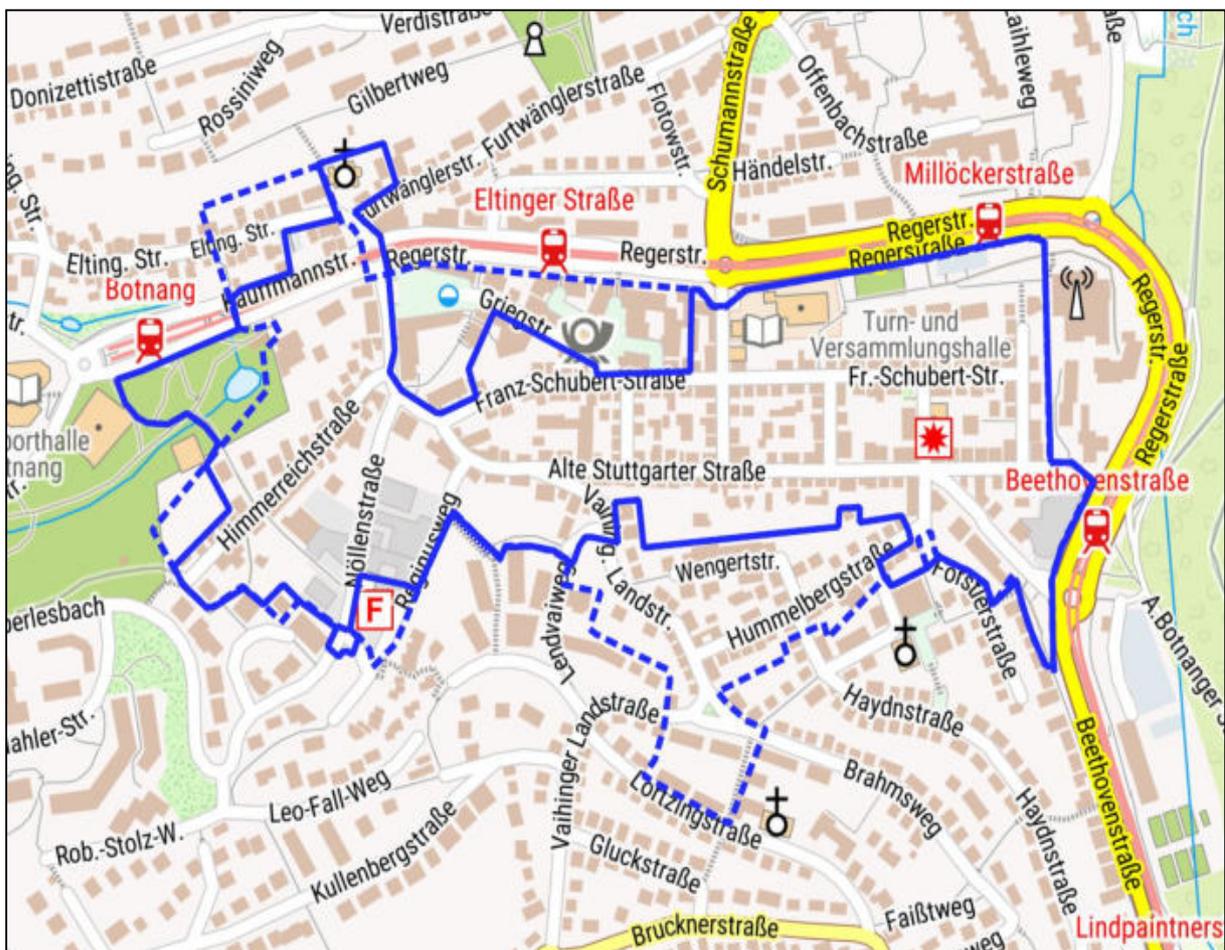
Anlage

24	Flächengewinn Gehwege
25	Stellplatzzahlen im Vergleich
26	Lageplan Vorzugsvariante
27 bis 30	Kurzfristige Maßnahme

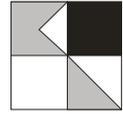


1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Von der Stadt Stuttgart wurde die Erstellung eines Verkehrskonzeptes entsprechend Angebot vom 29.05.2019 beauftragt. Botnang ist ein Stadtbezirk der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart und liegt im westlichen Bereich von Stuttgart. Botnang ist vornehmlich ein Wohnbezirk. Um die aktuellen Verkehrsbelastungen im motorisierten Verkehr erfassen zu können, wurden im Jahr 2019 Verkehrszählungen in Auftrag gegeben. Diese sind grundsätzlich Bestandteil des hier vorgelegten Verkehrskonzeptes. Aufgrund aktueller Verkehrsprobleme und dem Bedarf an einer Optimierung des Verkehrsraums, will der Stadtbezirk Botnang ein Verkehrskonzept für die verkehrliche Ausrichtung des Sanierungsgebietes „Botnang 1“ unter besonderer Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger. Nachstehend ist das engere Untersuchungsgebiet in Botnang dargestellt.



Die Lage des Stadtbezirks Botnang im Netz der klassifizierten Straßen und der umliegenden Stadtbezirke ist in **Anlage 1** dargestellt.



2. Allgemeine Grundsätze der Verkehrskonzeption

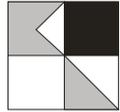
Die Verkehrskonzeption ist eine unverzichtbare und kontinuierliche kommunale bzw. regionale Basisaufgabe weiterer formeller Planungen. Dies beinhaltet insbesondere die strategisch konzeptionelle Planung von Mobilität und Verkehr. Die Verkehrskonzeption ermöglicht die Ableitung einer Maßnahmenplanung aus einer konzeptionellen, an integrierten Zielen orientierten Strategie für die Verkehrs- und Raumentwicklung. Grundsätzlich ist die Verkehrskonzeption das zentrale Instrument zur Entwicklung eines effizienten Verkehrssystems und beachtet dabei alle relevanten Verkehrsmittel in ihrer gegenseitigen Ergänzung und Arbeitsteilung (Multi- und Intermodalität). Neben dem motorisierten Individualverkehr werden im Rahmen eines Verkehrskonzeptes auch sämtliche weiteren Verkehrsarten berücksichtigt. Hierzu gehören insbesondere der nicht motorisierte Verkehr durch Fußgänger und Radfahrer, der öffentliche Verkehr und besondere Mobilitätskonzepte für unterschiedliche Verkehrsträger und Nutzer.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungsplanung auch die notwendige Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen bzw. Knotenpunkten beurteilt. Zudem können im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes auch Möglichkeiten zur Stärkung der Innenstadtentwicklung, wie Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs, Verkehrsberuhigung, Platz- und Straßenraumgestaltung Teil der Bearbeitung sein. Es können hierbei auch Rad- und Fußgängerverkehrskonzepte optimiert bzw. erstellt werden.

Für die weitere Bearbeitung wird zudem, wie bereits erwähnt, auf die Ergebnisse der begleitenden Verkehrszählungen und Befragungen sowie das aktuelle Verkehrsmodell im Untersuchungsgebiet zurückgegriffen. Hierüber können zukünftige Planungskonzepte hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr und eventueller Änderungen im Modal-Split entsprechend dargestellt und abgebildet werden.

Seit dem 24. Oktober 2020 ist zudem die Novelle des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg in Kraft. Zentrales Element des Klimaschutzgesetzes sind die Klimaschutzziele für die Jahre 2020, 2030 und 2050. Diese geben die Richtung für die Klimapolitik des Landes vor.

In diesem werden klare Ziele definiert, um den Treibhausgasausstoß des Landes zu reduzieren. Demnach soll bis zum Jahr 2030 die Gesamtemissionen um mindestens 42 % gesenkt werden. Das Klimaschutzgesetz möchte die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels begrenzen. In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen zu sehen, die die Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich dauerhaft senken. Die CO₂-Emissionen im



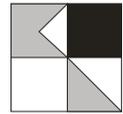
Bezugsraum bis zum Jahr 2030 sollen um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 2010 reduziert werden.

Nachstehend sind die allgemeinen Ziele 2030 für Klimaschutz und Verkehrswende des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg dargestellt.

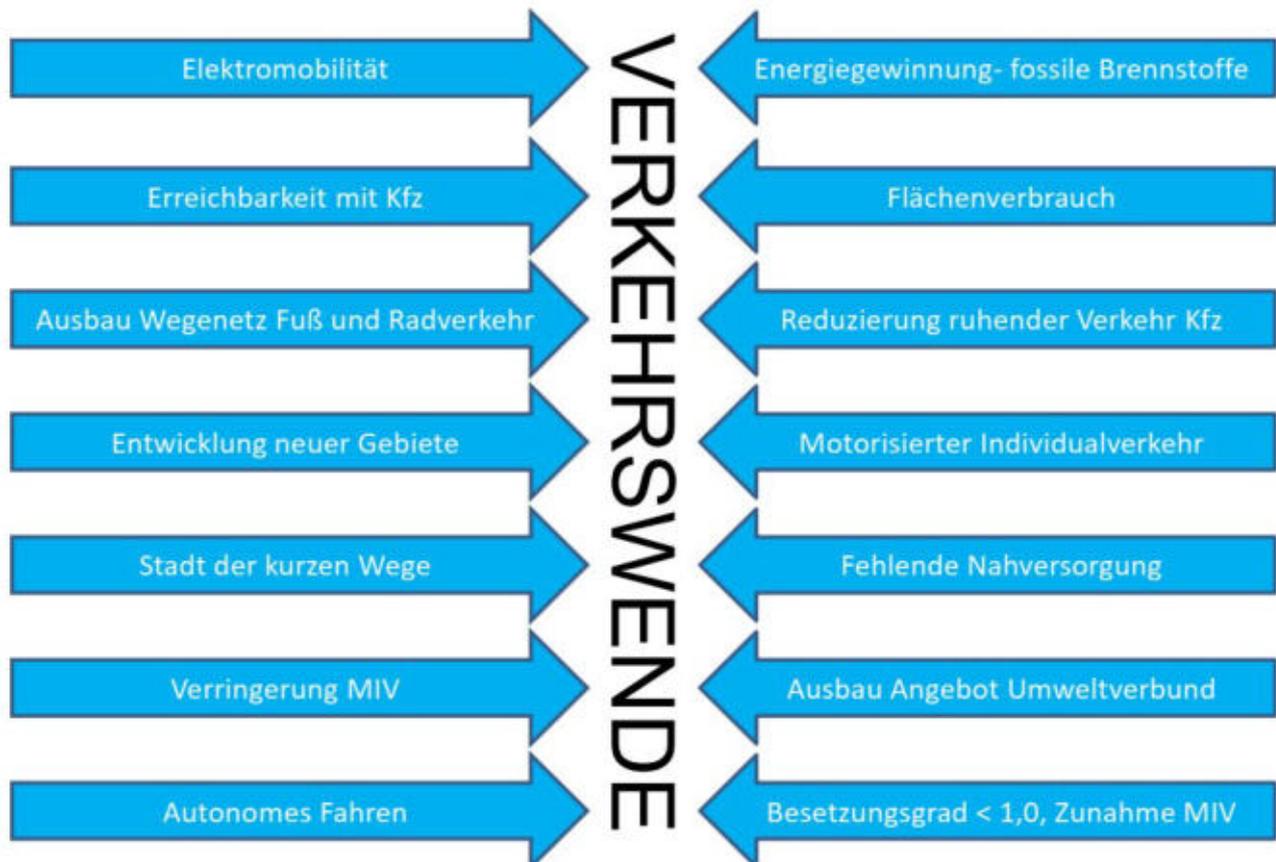


Demnach soll der öffentliche Verkehr verdoppelt werden. Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr soll in den Städten unterwegs sein. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn deutliche Anstrengungen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und des öffentlichen Verkehrs gemacht werden. Ein „Weiter so“ ist daher nicht mehr möglich. Um jedoch das Ziel, ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten erreichen zu können, muss ein erhebliches Umdenken im Zusammenhang mit Mobilität und der Nutzung des Straßenraums erfolgen. Um die Zielsetzung zu erreichen, dass jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad, Tretroller, E-Scooter oder zu Fuß zurückgelegt werden wird, muss die entsprechende Infrastruktur ausgebaut werden. Gleiches trifft auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) zu, der bis 2030 verdoppelt werden soll.

Diese allgemeinen Zielsetzungen, die unweigerlich zu Zielkonflikten führen, sollten auch auf das Verkehrskonzept Sanierungsgebiet Botnang 1 zumindest teilweise übertragen werden.



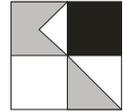
Nachstehend sind unterschiedliche Zielkonflikte, die sich im Rahmen der notwendigen Förderung nachhaltiger Mobilität und planerischen Maßnahmen im Bestand ergeben können. Insbesondere ein Ausbau des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer führt meistens zu einer Reduzierung der Stellplätze für den motorisierten Verkehr.



3. Verkehrsanalyse

3.1 Verkehrszählung

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen und der Verkehrsströme in Botnang wurden am 10.10.2019 Verkehrszählungen im Bereich des Sanierungsgebietes Botnang 1 durchgeführt. Gezählt werden die Spitzenstundenbereiche morgens von 6:00 bis 8:00 Uhr und nachmittags von 16:00 bis 18:00 Uhr. Der entsprechende Zählstellenplan ist in **Anlage 2** aufgetragen. In den **Anlagen 3** und **4** sind die Ergebnisse der Verkehrszählung als Strombelastungsplan der jeweiligen Erfassungszeiträume dargestellt. Es ergibt sich hieraus, dass über die Eltinger Straße sowohl morgens als auch abends mehr Fahrzeuge in das Untersuchungsgebiet fahren als in die entgegengesetzte Richtung zur Regerstraße. Dies kann zum Teil auf die Einbahnstraßenregelungen zurückgeführt

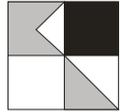


werden, die dazu führen, dass über die Schumannstraße ein gegenläufiges Ungleichgewicht mit stärkeren Verkehrsbelastungen zur Regerstraße resultiert. Die aktuellen Einbahnstraße im Sanierungsgebiet sind nachstehend dargestellt.



In **Anlage 5** ist der hochgerechnete werktägige Gesamtverkehr aus den Knotenpunktzählungen dargestellt. Die höchsten Verkehrsbelastungen liegen mit ca. 12.300 Kfz/24h im Zuge der Regerstraße vor. Relativ hohe Verkehrsbelastungen innerorts sind weiterhin im Zuge der Vaihinger Landstraße, mit ca. 8.600 Kfz/24 h und in der südlichen Vaihinger Landstraße nördlich des Knotenpunktes mit der Brucknerstraße mit ca. 5.300 Kfz/24 h zu verzeichnen. Etwas geringer belastet ist die Brucknerstraße mit Verkehrsbelastungen von ca. 3.900 Kfz/24 h. Die Eltinger Straße ist werktags mit ca. 4.100 Kfz/24h und die Schumannstraße auf Höhe der Franz-Schubert-Schule mit ca. 3.500 Kfz/24h jeweils im Querschnitt belastet.

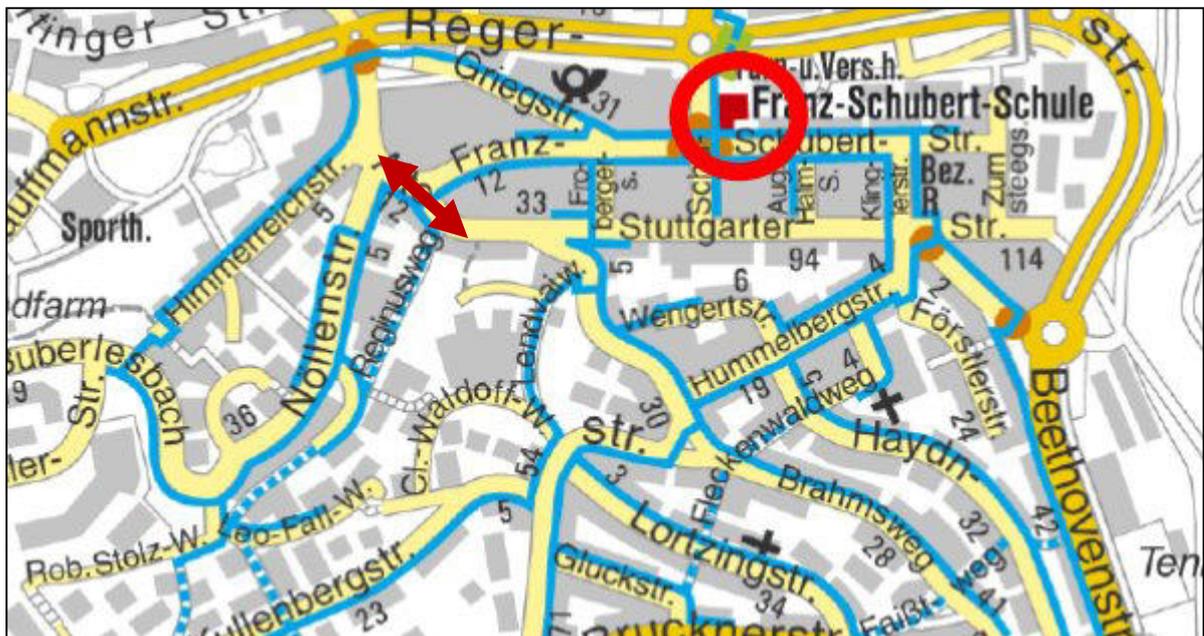
Darüber hinaus sind in oben genannter **Anlage 5** die prozentualen Anteile des werktägigen Schwerverkehrs >3,5 t aufgetragen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass in den Schwerverkehrsbelastungen auch Linienbusse enthalten sind. Es zeigt sich, dass im gesamten Sanierungsgebiet sehr niedrige Anteile im Schwerverkehr festzustellen sind. Die Vaihinger Landstraße südlich der Brucknerstraße hat eine relative Schwerverkehrsbelastung von ca. 1,2 %. Auf der Brucknerstraße östlich der Vaihinger Landstraße liegt diese bei ca. 2,0%. Den höchsten Schwerverkehrsanteil weist die Regerstraße mit ca. 2,4 % auf. Im Sanierungsgebiet selbst liegen die Schwerverkehrszahlen zwischen 0,5 % in der Vaihinger Landstraße und 0,8% auf der Eltinger Straße.

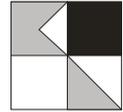


3.2 Durchgangsverkehr

Am 10.10.2019 wurden an sämtlichen Einfahrtsstraßen nach Botnang Verkehrserhebungen zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs während der Spitzenzeiten durchgeführt. Die Ergebnisse können **Anlage 4 bis 9** entnommen werden. Insgesamt zeigt sich, dass zwar ein relativ hoher Anteil an Quell- bzw. Zielverkehr in Botnang vorliegt, der Durchgangsverkehr über die Vaihinger Landstraße zur Eltinger Straße und Schumannstraße bzw. umgekehrt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet führt. Diesem sollte mit planerischen Maßnahmen entgegengewirkt werden.

Relevanter Durchgangsverkehr konnte über die Zählstelle im Zuge der Eltinger Straße festgestellt werden. In der Summe der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten wurden in südlicher Fahrtrichtung ca. 270 Fahrzeuge in 4 Stunden im Abschnitt der südlichen Vaihinger Landstraße wiedergefunden. Dies entspricht einem relativen Anteil an Durchgangsverkehr von ca. 36 %. Aufgrund der baulichen Situation der Vaihinger Landstraße, insbesondere im Abschnitt zwischen Alte Stuttgarter Straße und Hummelbergstraße ist dieser Durchgangsverkehr auch im Zusammenhang mit dem querenden Schulweg während der Spitzenzeiten als kritisch anzusehen (siehe **Anlage 6**). Nachstehend ist der relevante Ausschnitt des aktuellen Schulwegeplanes mit der Konfliktstelle Querung Alte Stuttgarter Straße dargestellt.



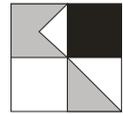


Demgegenüber konnten über die Schumannstraße einwärts nur relativ geringe Anteile im Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung festgestellt werden (siehe **Anlage 7**). Aufgrund der Einbahnstraßensituation im Sanierungsgebiet ergeben sich unterschiedliche Routen in Nord-Süd-Richtung in Abhängigkeit der jeweiligen Tageszeit. Dies betrifft vor allem die Vaihinger Landstraße und die Alte Stuttgarter Straße.

Aus diesem Grund wurde auch eine Zählstelle im Zuge der Regerstraße nördlich der Einmündung der Alten Stuttgarter Straße eingerichtet (**Anlage 8**). Im Vergleich zum Durchgangsverkehr von der Eltinger Straße zur Vaihinger Landstraße ergibt sich auf der eigentlichen Hauptroute über die Regerstraße somit ein deutlich geringerer Verkehr zur Vaihinger Landstraße. Dies bedeutet, dass der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung fast ausschließlich über Eltinger Straße, Alte Stuttgarter Straße und Vaihinger Landstraße durch das Untersuchungsgebiet verläuft.

Anlage 9 zeigt die Verteilung der in das Untersuchungsgebiet einfahrenden Kraftfahrzeuge über vier Stunden über die südliche Vaihinger Landstraße. Es ergibt sich hieraus, dass der zuvor in der Eltinger Straße ermittelte Durchgangsverkehr in südliche Richtung nun auf anderer Route in Fahrtrichtung Nord wieder festgestellt werden kann. In der Summe zur Schumannstraße bzw. über Hummelbergstraße und Regerstraße ergibt sich ein absoluter Durchgangsverkehr von ca. 310 Kfz/4 h. Dieser liegt in relativ guter Übereinstimmung zu den südlichen Durchgangsverkehren über Eltinger Straße und Schumannstraße mit insgesamt ca. 300 Kfz/4 h. Insbesondere der Durchgangsverkehr zur Schumannstraße, der über die Hummelbergstraße und Franz-Schubert-Straße zur Regerstraße festgestellt werden konnte ist mit ca. 130 Kfz/4h jedoch städtebaulich nicht zielführend.

Trotz des relativ hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr in Botnang konnte ein deutlicher Durchgangsverkehr im Sanierungsgebiet über die Vaihinger Landstraße zur Regerstraße und umgekehrt festgestellt werden. Somit muss im Rahmen der weiteren Bearbeitung bzw. der konzeptionellen Entwicklung des Sanierungsgebietes versucht werden, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und diesen verstärkt auf die klassifizierten Straßen, insbesondere die L 1187 und weiterführend Beethovenstraße / Regerstraße, zu verlagern. Diese stellen eine Verbindung zur L 1180 her, die jedoch länger ist als die Verbindung über die Vaihinger Landstraße zur Regerstraße. Somit müssen auch außerhalb des hier untersuchten Sanierungsgebietes Maßnahmen getroffen werden, diesen Durchgangsverkehr auf die klassifizierten Straßen zurück zu verlagern.



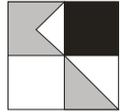
3.3 Ruhender Verkehr

Zur Ermittlung des zur Verfügung stehenden Parkraumes und der jeweiligen Auslastung im Vormittagsverlauf, wurden am 20.02.2020 Zählungen des ruhenden Verkehrs zwischen 07:00 Uhr und 11:00 Uhr durchgeführt. Die entsprechenden Bereiche, die dabei erfasst wurden, sind nachstehend dargestellt und in **Anlage 12** aufgetragen.



Neben der Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze wurden in drei Rundgängen die jeweilige Auslastung der Parkierungsflächen erfasst.

Dass eine Erfassung des ruhenden Verkehrs als Grundlage zur Erstellung des Verkehrskonzeptes notwendig wird, ergab sich erst im Laufe der Bearbeitung und der Bürgerbeteiligung. Grundsätzlich konnte bereits bei den ersten Ortsbegehungen erkannt werden, dass der hohe Parkdruck im Sanierungsgebiet zu Problemsituationen für den Fuß- und Radverkehr führt. Zudem wurde sich auf den vormittäglichen Zeitbereich beschränkt. Während der ersten Runde um 7:00 Uhr kann über die Auslastung der Bedarf der Anwohner ermittelt werden. Während der Rundgänge um 9:00 und 11:00 Uhr ergeben sich zusätzlich Überlagerungen im ruhenden Verkehr durch Berufstätige im Untersuchungsgebiet. Auf eine Ausweitung auf den nachmittäglichen Bereich wurde diesbezüglich verzichtet, da durch die Struktur des Untersuchungsgebietes ohne größere Betriebe bzw. gewerblichen Einheiten mit maßgeblichem Besucherverkehr bereits vormittags eine maßgebende Auslastung ermittelt werden konnte.

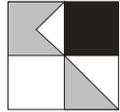


Nachstehendes Foto zeigt die grundsätzliche Situation im ruhenden Verkehr und die hieraus resultierenden Einschränkungen für Fußgänger.



Die tabellarische Bestandserfassung mit Unterteilung in entsprechende Stellplätze ist in **Anlage 13** aufgetragen. Die Anzahl an Stellplätzen wurde über die Länge der Abschnitte ermittelt. Zudem muss nach Straßenverkehrsordnung auch eine Restfahrbahnbreite von ca. 3,10m für Rettungsfahrzeuge auf Straßenabschnitten mit ruhendem Verkehr noch vorhanden sein. Auch dies wurde bei der Ermittlung der Bestandsparkplätze berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben konnten in der Summe 367 Stellplätze in den Parkbereichen ermittelt werden.

Anlagen 14 und 15 zeigen die jeweilige Auslastung für die einzelnen Teilbereiche entsprechend Bestandsplan. Es zeigt sich, dass insbesondere der Bereich Alte Stuttgarter Straße eine relativ hohe Auslastung aufweist. Während des Rundganges um 11:00 Uhr zeigte sich auch eine hohe Auslastung im Bereich der Griegstraße. Dies kann wohl auf die dort liegenden Einzelhandelsgeschäfte zurückgeführt werden. Die Alte Stuttgarter Straße ist über den gesamten Erhebungszeitraum nahezu vollständig belegt. Gleiches gilt für die Beethovenstraße und Teile der Franz-Schubert-Straße. Es zeigt sich somit, dass im Sanierungsgebiet ein sehr hoher Parkdruck herrscht.



Zudem liegen zwei private Tiefgaragen im Untersuchungsgebiet. Diese sind den Einzelhandelsnutzungen EDEKA und Lidl zugeordnet. Nachstehend ist die Lage der Tiefgaragen und das bestehende Angebot dargestellt.

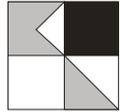
Tiefgarage EDEKA	Öffentliche Stellplätze	65
	EDEKA Kunden	35
	Private Stellplätze	Keine Angaben
Tiefgarage LIDL / Neue Stadtmitte	LIDL Kunden	30
	Bürgerhaus Besucher	10
	Private Stellplätze	Keine Angaben



Auch die weiter funktionierende Erreichbarkeit der Einzelhändler muss im Verkehrskonzept entsprechend berücksichtigt werden

3.4 weitere Bestandsaufnahmen Infrastruktur

Neben den Zählungen im fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr wurden auch weitergehende Analysen der verkehrlichen Infrastruktur durchgeführt. In **Anlage 16** sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Sanierungsgebiet aufgetragen. Die südwestliche Vaihinger Landstraße, die Brucknerstraße sowie die Beethovenstraße und Regerstraße waren zum Zeitpunkt der Verkehrsanalyse mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgeschildert. Der gesamte Bereich Sanierungsgebiet Botnang 1 liegt in einer Tempo 30 Zone. Daher scheiden zur Führung des Radverkehrs im Sanierungsgebiet, auch wenn dies ohne besondere Prüfung eventuell möglich sein könnte, separate Anlagen wie beispielsweise Schutzstreifen aus. Diese werden in der STVO in T30 Zonen ausgeschlossen.

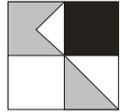


Um neben den zur Verfügung gestellten Unterlagen zur Vorplanung der Verkehrswege (georeferenziertes Luftbild, Kataster) zusätzliche Angaben zu erhalten, wurden an exemplarischen Stellen im Untersuchungsgebiet die Verkehrsräume mit Laufrad ausgemessen. Die sich hierüber ermittelten Straßenbreiten sind in **Anlage 17** dargestellt. Es zeigt sich hieraus sehr gut, dass vor allem der öffentliche Raum in der Alte Stuttgarter Straße sehr begrenzt ist und vor allem im westlichen Abschnitt maßgebliche Verbesserungen ohne massive Eingriffe in das Angebot des ruhenden motorisierten Verkehr nur bedingt umsetzbar sind. Zudem zeigt sich auch, dass die Vaihinger Landstraße zumindest in Teilabschnitten zu schmal ist, um einfache richtlinienkonforme Angebote für den motorisierten Verkehr und die Fußgänger umsetzen zu können.

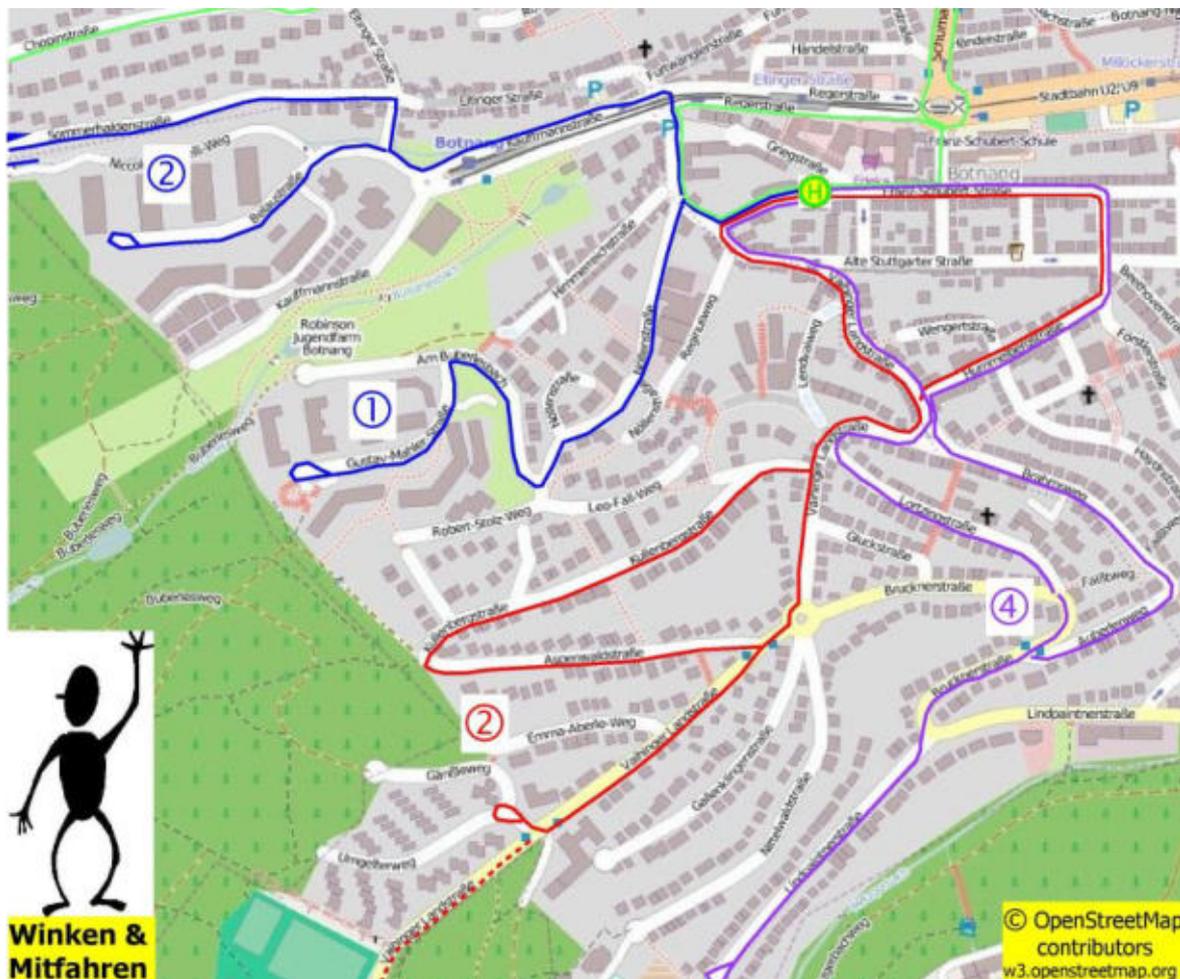


Im Rahmen der Verkehrsanalyse wurde auch der öffentliche Verkehr betrachtet. Im Untersuchungsgebiet fährt der Botnanger Ortsbus, der im Verkehrskonzept besonders berücksichtigt werden muss. Die Planungen müssen ein ordnungsgemäßes Befahren durch den Ortsbus auch weiterhin ermöglichen. Die Schleppkurven in den Einmündungsbereichen sind entsprechend zu bemessen.

Der Ortsbus fährt in vier Linien durch den Stadtteil. Es gibt keine festen Haltestellen, Zustieg erfolgt durch Winken. Der Schwerpunkt liegt auf den Vormittagen. Gefahren wird im Stundentakt.

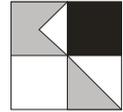


Nachstehend ist ein Auszug des Linienplanes des VWS dargestellt.

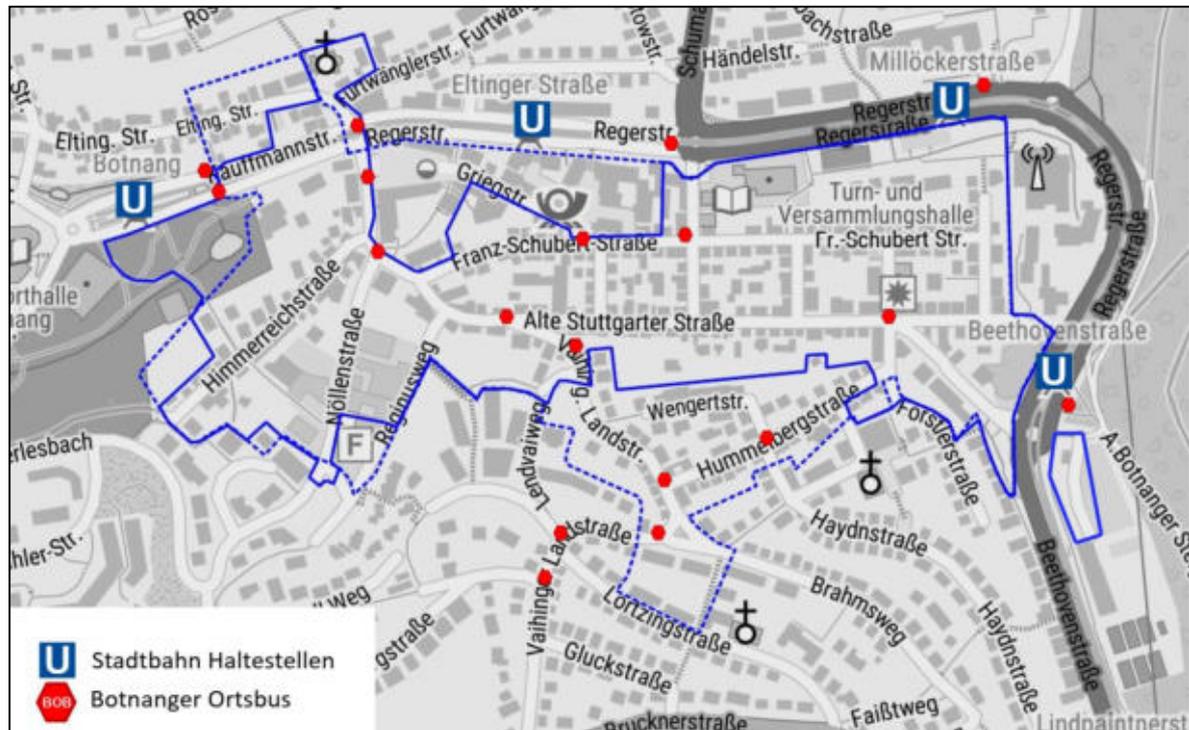


Der Ortsbus verbindet vor allem die weiter entfernt liegenden Gebiete mit dem Zentrum von Botnang und ermöglicht auch das Umsteigen auf den Schienennahverkehr.

Neben dem Ortsbus ist Botnang auch mit der U 2 an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angeschlossen. Die Linie U 2 endet in Botnang. Im Zuge der Regerstraße liegen die Haltestellen Millöckerstraße und Eltinger Straße in fußläufiger Entfernung bezogen auf das Sanierungsgebiet Botnang 1. Das Sanierungsgebiet Botnang 1 wird somit auch im öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Die Erschließung von Botnang insgesamt muss jedoch als unzureichend bezeichnet werden, da der Ortsbus, der mit der U 2 verbindet nur unregelmäßig und zudem in 1-Stunden-Takt verkehrt.



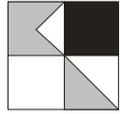
Nachstehend sind die Haltestellen der U 2 und virtuelle Haltestellen des Botnanger Ortsbusses dargestellt.



4. Schlussfolgerung Verkehrsanalyse

Als Ergebnis der Verkehrsanalyse ist festzustellen, dass für die weitere Bearbeitung des Verkehrskonzepts die Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs, unter besonderer Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer), besonders im Fokus steht. Somit ist auf die zukünftige Barrierefreiheit der Verkehrswege besonders zu achten. Zudem muss die Problematik des ruhenden Verkehrs berücksichtigt werden. Gleiches gilt für die Vermeidung des Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung.

Grundsätzlich können zudem starke Zielkonflikte zwischen dem Angebot im ruhenden motorisierten Verkehr und den Zielen zur Aufwertung und Erweiterung der Flächen für die Fußgänger erwartet werden. Aufgrund der vorhandenen Bebauung und des öffentlichen Verkehrsraumes kann in Teilabschnitten wohl nicht allen Anforderungen zur Aufwertung und richtlinienkonformen Umsetzung nachgekommen werden.



5. Allgemeine Zielsetzung

Folgende Ziele sollten durch das Verkehrskonzept parallel gefördert bzw. erreicht werden:

Verbesserung Nahmobilität / nachhaltige Mobilität

Hierbei sind Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer bei gleichzeitiger Reduzierung der Anteile am motorisierten Individualverkehr zu verstehen.

Stärkung Umweltverbund

Sofern möglich, kann im weiteren eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitiger Erweiterung des Angebotes durch begleitende Maßnahmen wie bspw. Carsharing erfolgen.

Barrierefreie Verkehrsanlagen

Wie bereits erwähnt, ergibt sich aufgrund der Alterspyramide in den zukünftigen Jahren die besondere Anforderung, die Verkehrswege barrierefrei und auch für sehbehinderte Bewohner zu gestalten.

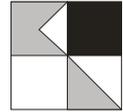
Erhöhung der Verkehrssicherheit

Durch geeignete Maßnahmen sollen nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer leichter die Straßen queren können, bzw. das gleichberechtigte Benutzen der Verkehrswege mit dem motorisierten Individualverkehr ermöglicht werden.

6. Verkehrskonzeption

Im Rahmen des Verkehrskonzepts werden unterschiedliche Maßnahmen angegeben. Der motorisierte Verkehr soll zukünftig verkehrssicher und stadtverträglich abgewickelt werden können. Zudem können detaillierte Maßnahmen dazu führen, dass eine Verlagerung der Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf den nicht motorisierten Individualverkehr erfolgt. Gleiches gilt für eine Verbesserung des Anteils am öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Abnahme des motorisierten Individualverkehrs.

Insgesamt ist jedoch nicht davon auszugehen, dass durch die im Sanierungsgebiet möglichen Maßnahmen zur Verlagerung des MIV (motorisierter Verkehr) auf andere Verkehrsträger eine deutliche Entlastung des Kfz-Verkehrs stattfinden wird. Somit müssen sämtliche Maßnahmen auch die weitere Erreichbarkeit bei jedoch stadtverträglichen Belastungen durch Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigen.



Zudem muss aufgrund der demographischen Entwicklung und zukünftig mehr Einwohnern mit Mobilitätseinschränkungen auf die Barrierefreiheit besonderer Wert gelegt werden. Bereits heute müssen somit generationsgerechte und weitestgehend barrierefreie Verkehrsräume erstellt werden. Neben Gehbehinderungen müssen dabei auch Beeinträchtigungen des Sehvermögens einbezogen werden und eine verschlechterte Wahrnehmung bzw. Reaktionsfähigkeit von zunehmend älteren Personen im Rahmen der weiteren Verkehrsplanungen und des Verkehrskonzepts entsprechend Rechnung getragen werden.

Grundsätzlich wird im weiteren Verkehrskonzept eine verkehrliche Optimierung angestrebt und ein Verkehrsnetz erstellt, das die zukünftigen Anforderungen bestmöglich abbildet. Die aktuelle Situation spielt dabei ebenfalls eine besondere Rolle, insbesondere die vorhandenen Ansprüche des ruhenden motorisierten Verkehrs.

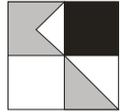
Bei allen Veränderungen der verkehrlichen Infrastruktur muss zudem auch die Zielsetzung des Landes Baden-Württemberg zur Reduzierung der Luftschadstoffe und der hieraus resultierenden Auswirkungen auf die Mobilität berücksichtigt werden. Entsprechende Anpassungen im Verkehrskonzept Sanierungsgebiet Botnang 1 können auch in der weiteren Bearbeitung vorgenommen werden, soweit diese von der Stadt Stuttgart entsprechend gewünscht und formuliert werden.

6.1 Mängelanalyse

Im Bereich von Botnang wurde anhand einer eingehenden Ortsbegehung eine Mängelanalyse vorgenommen. Zusätzlich konnten Bürger in einer Bürgerbeteiligung im November 2019 auf vorhandene Probleme bezüglich der Verkehrsinfrastruktur hinweisen. Die gesammelten Hinweise hierzu können den **Anlagen 18** und **19.1 bis 19.3** entnommen werden.

Besonders aufgefallen ist :

- der hohe Parkdruck im gesamten Sanierungsgebiet
- geringe Straßenraumbreiten
- zu schmale Gehwegflächen
- wenig Aufenthaltsqualität und Begleitgrün
- keine geschwindigkeitsreduzierenden Elemente im Sanierungsgebiet
- Knotenpunkte mit unklarer Markierung
- Knotenpunkte ohne ausreichende Sichtweiten auf Grund von parkenden Kfz
- Ungünstige Topografie
- Keine Berücksichtigung von Radfahrern



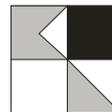
Nachstehend sind exemplarisch einige der analysierten Mängel aus der Bürgerbeteiligung 2019 mit Vorschlägen zur Beseitigung dargestellt.



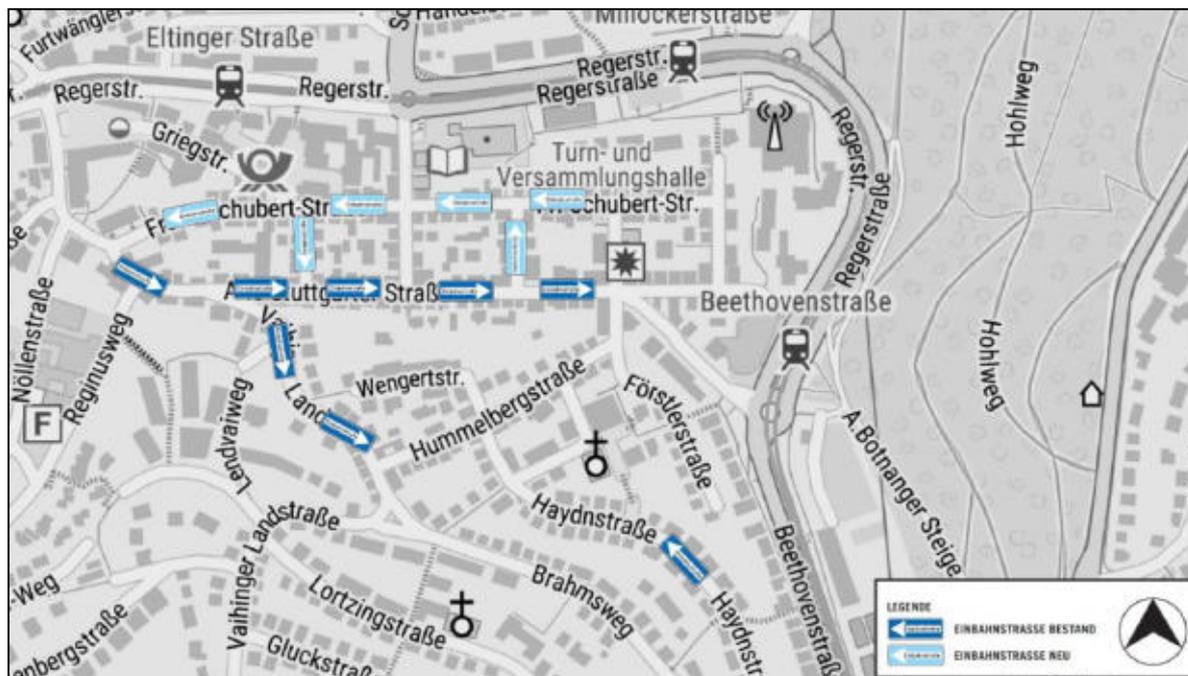
Vor allem die aufgeworfenen Probleme in den Bereichen außerhalb des Sanierungsgebietes werden in einem zweiten Bericht zur Verkehrskonzeption behandelt. Für diese werden teilweise aktuelle Erhebungen notwendig, die aktuell aufgrund des Lockdowns bedingt durch die Corona Pandemie nicht durchgeführt werden können. Daher wird nachstehend nur auf die Möglichkeiten zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Sanierungsgebiet Botnang 1 eingegangen.

6.2 Konzepte Änderung Verkehrsführung Sanierungsgebiet

Um den zur Verfügung stehenden beengten Verkehrsraum besser nutzen zu können und insbesondere auch mehr Raum für Fußgänger aber auch für Radfahrer zu Verfügung zu stellen, wurde bereits eine Lösung mit Einbahnstraßensystem durch das Büro Wick & Partner entwickelt. Die Erweiterung des Einbahnstraßensystems in Botnang, insbesondere im Sanierungsgebiet, würde zwar zu längeren Wegen und Fahrzeiten für die Anwohner führen, kann jedoch auch zu einer insgesamt Reduzierung des Durchgangsverkehrs bei gleichzeitiger Umgestaltung der vorhandenen Verkehrsflächen beitragen.

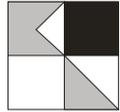


Nachstehend ist das konzipierte Einbahnstraßensystem, Wick & Partner, aufgetragen.



Aufbauend auf diesen bereits vorliegenden Überlegungen wurden im Weiteren unterschiedliche Konzeptionen unter Berücksichtigung eines zumindest teilweisen Einbahnstraßensystems entwickelt, die auch konzeptionelle Umgestaltungen vorhandener Knotenpunkte beinhalten. Die Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung mit Zweirichtungsverkehr im Bereich der Franz-Schubert-Straße würde zu keinen nennenswerten Möglichkeiten zur Aufwertung bzw. Verbesserung der Situation für die schwächeren Verkehrsteilnehmer führen, da auch hier der ruhende Verkehr im Straßenraum abgebildet werden müsste. Dies haben die Erhebungen der Straßenbreiten und die notwendige Abbildung unterschiedlicher Bedarfe ergeben.

Die nachfolgend vorgestellten Varianten für das Sanierungsgebiet Botnang 1 wurden aus den Ergebnissen verschiedenen Analysephasen entwickelt. Die einzelnen Varianten sind hierbei so zu verstehen, dass sich auch Maßnahmen aus verschiedenen Varianten zu einer endgültigen Variante kombinieren lassen. Die bisherigen Vorschläge müssen im Weiteren mit den zuständigen Behörden noch detailliert abgestimmt werden. Gleiches gilt für die Problempunkte außerhalb des Sanierungsgebietes, die vorerst nicht Bestandteil der Untersuchung sind.



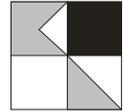
Aus den Varianten, die im Laufe der Bearbeitung entwickelt wurden, wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung eine Vorzugsvariante erarbeitet, die den weiteren Planungen zugrunde gelegt werden soll. Zur Verdeutlichung der Herangehensweise werden auch die Zwischenvarianten abgebildet, um die entsprechenden Unterschiede erläutern zu können.

In allen Varianten wird eine Mindestfahrbahnbreite von 5,50 m im Zweirichtungsverkehr und 3,50 m im Einrichtungsverkehr berücksichtigt. Mit Zweirichtungsverkehr erlaubt dies einen Begegnungsverkehr von PKW und LKW. Dies muss für das Befahren des Ortsbusses und der Müllabfuhr sichergestellt werden.

Variante 1 (Anlage 20):

Die wichtigsten Merkmale dieser Variante sind:

- Schumannstraße von Regerstraße bis Franz-Schubert-Straße:
 - o Umgestaltung des Knotenpunktes Franz-Schubert-Straße / Schumannstraße mit Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduzierung
 - o Schumannstraße als Einbahnstraße in Richtung Süden
- Franz-Schubert-Straße / Griegstraße: Neugestaltung des Knotenpunktsbereichs hin zum Platzcharakter
- Vaihinger Landstraße: Aufpflasterung und vorgezogener Seitenraum zur Schulwegsicherung
- Knotenpunkt Alte Stuttgarter Straße / Hummelbergstraße / Beethovenstraße / Klinglerstraße: Umbau des Knotenpunktes in einen Minikreisverkehr
- Einbahnstraßensystem in Franz-Schubert-Straße östlich der Griegstraße, Vaihinger Landstraße, Alten Stuttgarter Straße, Frobergerstraße, Schumannstraße, August-Halm-Straße

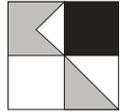


Das modifizierte Einbahnstraßensystem ist nachstehend dargestellt.



In Variante 1 wurde insbesondere der Abschnitt der Franz-Schubert-Straße zwischen Griegstraße und Alte Stuttgarter Straße im Zweirichtungsverkehr belassen. Dies ermöglicht weiterhin die Erreichbarkeit der Einzelhandelsnutzungen im Zuge der Griegstraße sowohl aus westlicher wie östlicher Richtung. Um jedoch in diesem Abschnitt der Franz-Schubert-Straße auch Verbesserungen im Verkehrsablauf und für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen, wurden exemplarisch die hier vorhandenen Stellplätze reduziert. Es wurde hierbei darauf geachtet, dass eine durchgängige Fahrbahnbreite von 5,50 m vorhanden ist und durch ruhenden Verkehr punktuelle Einengungen entstehen, mit jedoch ausreichenden Ausweichmöglichkeiten.

Durch die Einbahnstraße in der Schumannstraße kann nun der Durchgangsverkehr von der Vaihinger Landstraße zur Regerstraße unterbunden werden. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Schulwegsituation, nicht jedoch was den vorhandenen Bring- und Holverkehr betrifft. Dieser kann durch die Einbahnstraßenregelung zur Franz-Schubert-Straße weiterhin die Schule komfortabel anfahren. In dieser Variante wären im Bereich der Schumannstraße auch Poller notwendig, um Parken im Beruhigten Bereich zu verhindern.



Variante 2 (Anlage 21):

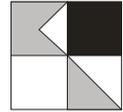
Neu hinzu kommen folgende Möglichkeiten zur Umgestaltung:

- Schumannstraße wird mittels Pollern für den motorisierten Verkehr zumindest zeitweise gesperrt, versenkbare Poller oder Schranken ermöglichen die Durchfahrt für Busse
- Klinglerstraße: Schrägparkplätze vor dem Rathaus
- Einbahnstraßensystem im gesamten Sanierungsgebiet

Das entsprechende Einbahnstraßensystem ist nachstehend aufgetragen



Vor allem die deutliche Ausweitung des Einbahnstraßensystem führt gegenüber Variante 1 zu einer schlechteren Erschließung der vorhandenen Nutzungen. Gegenüber Variante 1 können in der Alten Stuttgarter Straße östlich der Beethovenstraße jedoch mehr Stellplätze für den motorisierten Verkehr angelegt werden, da durch die Einbahnstraße mehr Fläche zur Verfügung steht.



Variante 3 (Anlage 22):

Neu hinzu kommen folgende Möglichkeiten zur Umgestaltung gegenüber der Variante 1, wobei die grundsätzliche Einbahnstraßenregelung beibehalten wird:

- Knotenpunkt Alte Stuttgarter Straße / Hummelbergstraße / Beethovenstraße / Klinglerstraße: Reduzierung der Knotenpunktsfläche, Rechts-vor-Links-Regelung

- Franz-Schubert-Straße:
 - o Alternierende Parkplätze westlich der Griegstraße
 - o Alternierende Parkreihen östlich der Griegstraße

Vor allem die Reduzierung der Stellplätze mit alternierendem Parken in der westlichen Franz-Schubert-Straße führt zu einer deutlichen Verbreiterung der Gehwege. Die alternierenden Stellplätze werden nun vollständig im Bereich der Fahrbahn abgebildet und führen zu Engstellen mit 3,50 m Breite. Die Engstellen wurden über Schleppkurvennachweise auf Befahrbarkeit durch LKW überprüft.

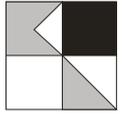
6.3 Variantenabwägung / Vorzugsvariante

Die oben dargelegten Varianten wurden im März 2020 in einer weiteren Bürgerbeteiligung vorgestellt und mit Bürgern diskutiert. Die Ergebnisse können in den **Anlagen 23.1** und **23.2** eingesehen werden. Es wurde insbesondere deutlich, dass das Verkehrskonzept die bestehende Route des Botnanger Ortsbusses (BOB) berücksichtigen sollte, insbesondere für die Schumannstraße.

Darüber hinaus kann in **Anlage 24** der jeweilige überschlägliche Flächengewinn für Fußgänger im Vergleich der jeweiligen Varianten eingesehen werden. **Anlage 25** zeigt die vorhandenen Stellplatzzahlen, sowie je Variante die Anzahl der zukünftig möglichen Stellplätze.

Die sich aus den Varianten 1 – 3 entwickelte und abgestimmte Vorzugsvariante ist in **Anlage 26** dargestellt.

Bei der Abwägung der unterschiedlichen Varianten und der Erarbeitung der Vorzugsvariante wurde aus verkehrlicher Sicht die Franz-Schubert-Straße zwischen Alte Stuttgarter Straße und Griegstraße im Zweirichtungsverkehr zur besseren Erreichbarkeit der Einzelhandelsnutzungen belassen. Unabhängig vom Parkdruck sollte in diesem Abschnitt jedoch eine Reduzierung der Stellflächen für den motorisierten Verkehr erfolgen, um hier

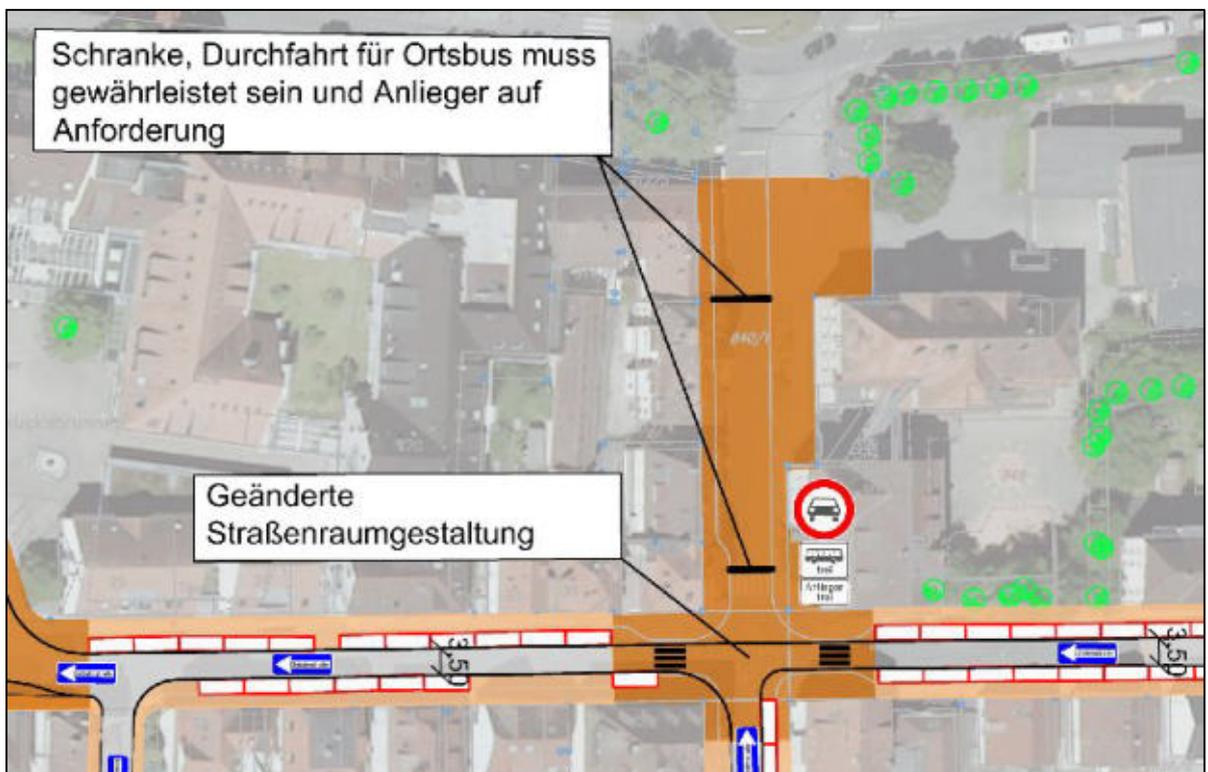


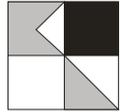
das Fahrradfahren zu erleichtern und zudem zumindest einseitig Parkplätze außerhalb der eigentlichen Fahrbahn realisieren zu können.

Nachstehend ist der relevante Abschnitt der Franz-Schubert-Straße dargestellt.



Wie bereits erwähnt, wird die Straßenbreite auf 5,50 m festgelegt. Nach Abstimmung mit den städtischen Ämtern soll in der Vorzugsvariante die Sperrung der Schumannstraße im Bereich der Franz-Schubert-Schule weiter untersucht werden.

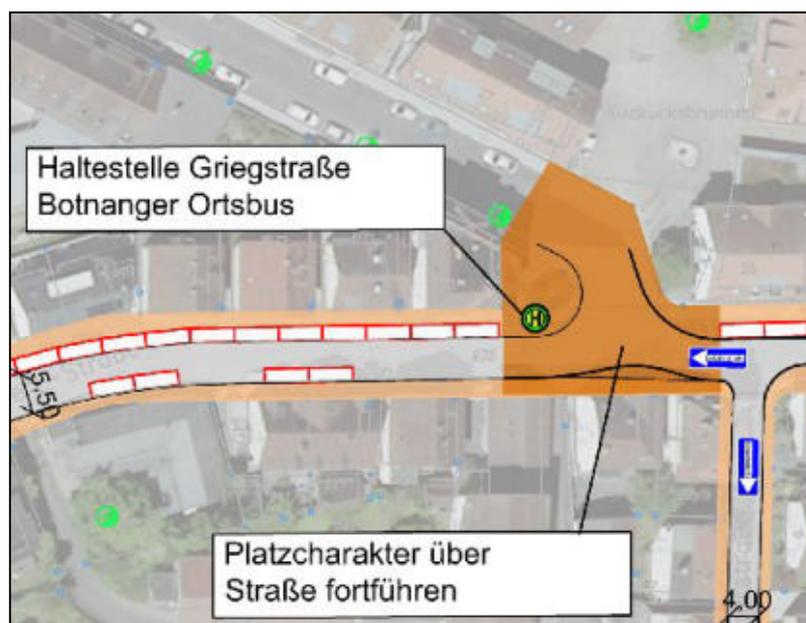


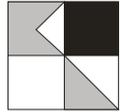


Gegenüber der zuerst angedachten Lösung mit versenkbaren Pollern, soll eine Schrankenlösung weiter verfolgt werden. Die Schranken sollen an beiden Seiten des Sperrbereiches angebracht und können von Berechtigten (Botnanger Ortsbus, Anlieger) mittels Fernbedienung geöffnet werden. Diese Lösung muss in der weiteren Planung noch detailliert geprüft und diskutiert werden. Sollte sich in der weiteren Bearbeitung ergeben, dass eine Sperrung nicht umsetzbar ist, sollte zur Reduzierung des Bring- und Holverkehrs die Schumannstraße zur Einbahnstraße umgestaltet werden. Gleichzeitig sollte dann auch die Fahrbahn entsprechend verschmälert und die Seitenbereiche für den Schülerverkehr deutlich verbreitert werden. Somit könnten auch die Vorbereiche der Schule abgesichert werden, was zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schüler führen würde.

Die heute vorhandenen Fußgängerüberwege im Kreuzungsbereich der Schumannstraße mit der Franz-Schubert-Straße müssten in diesem Zusammenhang ebenfalls auf aktuellen Stand entsprechend Leitfaden zum Anlegen von Fußgängerüberwegen des Landes Baden-Württemberg gebracht werden. Dazu gehört auch, dass ausreichende Sichtfelder im Zuge der Franz-Schubert-Straße geschaffen werden und hier das Parken durch Kfz verhindert wird.

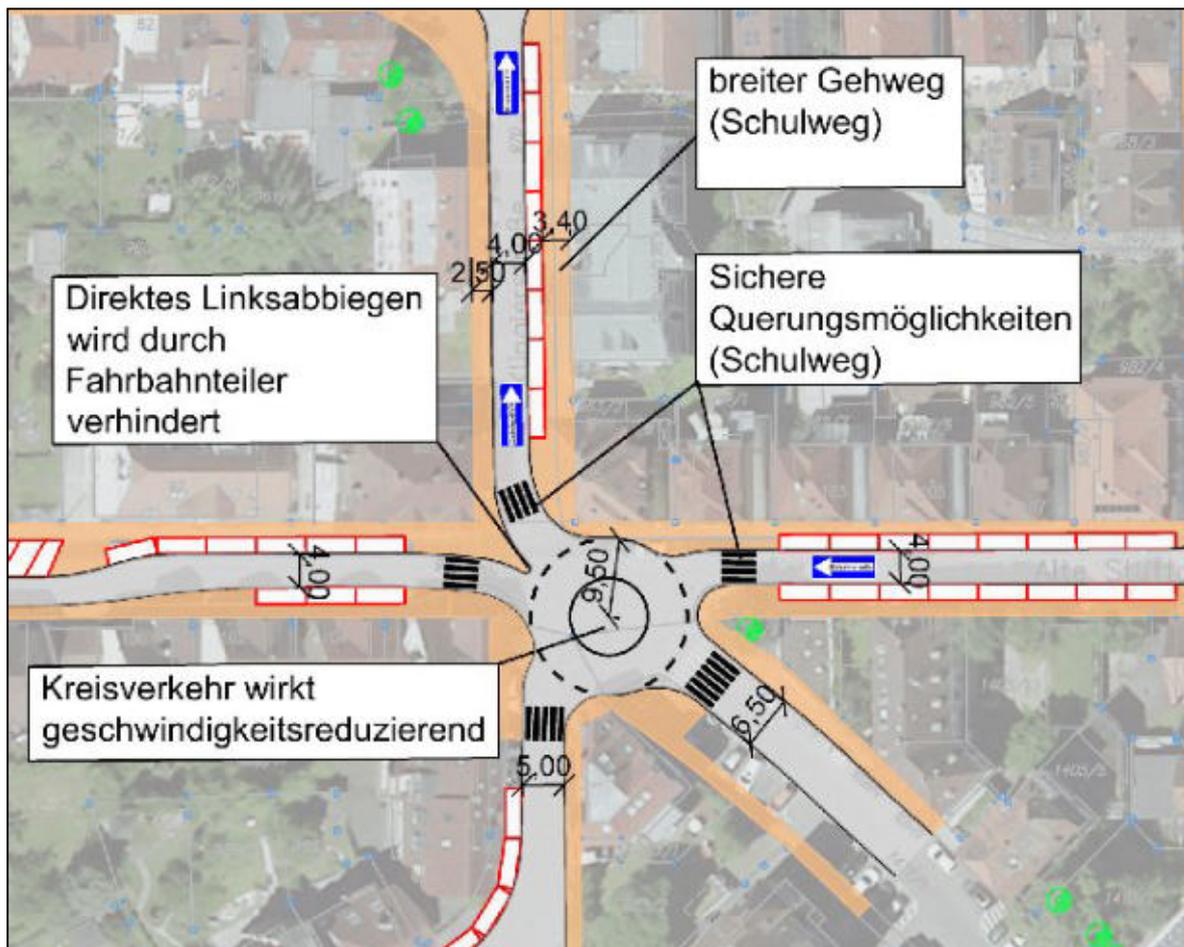
Um den städtebaulichen Aspekt des Platzes im Zuge der Griegstraße hervorzuheben, wurde in der Vorzugsvariante auch berücksichtigt, dass der vorhanden Platz auch über die Franz-Schubert-Straße hinausgeht und diese zumindest teilweise integriert. Hierüber soll der städtebauliche Übergang hervorgehoben werden.



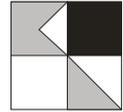


Unterschiedliche Straßenbeläge können zudem zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs beitragen. Die detaillierte Gestaltung und die Oberflächen müssen ebenfalls im weiteren Planungsverlauf genauer ausgearbeitet werden.

An der Kreuzung Alte Stuttgarter Straße / Hummelbergstraße wird die Konzeption mit Minikreisverkehr weiter verfolgt, da dieser einerseits zu einer deutlichen Verbesserung der Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer führt und zudem auch das Queren der Fahrbahnen für Fußgänger deutlich erleichtern wird.



Der Abschnitt der Franz-Schubert-Straße zwischen Klinglerstraße und Griegstraße wird in der Vorzugsvariante Einbahnstraße, da nur unter dieser Voraussetzung ausreichender Raum zur Verfügung steht, um einerseits den ruhenden Verkehr außerhalb des Straßenraums abbilden zu können und den Fußgängern ausreichend breite Gehwege zur Verfügung stellen zu können.



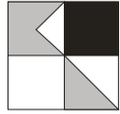
Die Anzahl der im Sanierungsgebiet weiterhin nachzuweisenden Stellplätze sollte sich zumindest in einem Bereich von ca. 180 bewegen, da entsprechend der Erhebung des ruhenden Verkehrs in der Auslastung um 7:00 Uhr für Bewohner ein Wert von 180 ermittelt wurde. Dies ist jedoch entsprechend Aussagen der Anwohner schon ein absoluter Mindestwert. Sollte hier eine nochmalige Reduzierung erfolgen, würde dies zu weitergehendem Parksuchverkehr und Ausweitung des Parkdrucks in benachbarte Areale führen. Die grundsätzliche Ausrichtung und der Umgang mit dem ruhenden motorisierten Verkehr bildet nur bedingt die allgemeinen Zielsetzungen zur Mobilitätswende ab.

Es muss in der weiteren und detaillierteren Ausarbeitung der Vorzugsvariante berücksichtigt werden, dass der Fahrbahnquerschnitt im Untersuchungsgebiet zumindest in Teilabschnitten reduziert wird, die vorhandenen Markierungen entfernt werden und sämtliche Übergänge barrierefrei bzw. barrierearm gestaltet werden.

Zusätzlich werden an vorhandenen Querungen außerhalb der Fußgängerüberwege, auch zur Förderung der Situation auf dem Schulweg, Engstellen für Kraftfahrzeuge geschaffen, die ein gefahrloseres Überqueren der Fahrbahn ermöglichen. Dies wird zudem auch zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen.

In der Vorzugsvariante muss berücksichtigt werden, dass die Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben werden sollten, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Aus diesem Grund wurde auch auf die Schrägparkplätze in der Klinglerstraße verzichtet. Durch die berücksichtigten Längsparkplätze kann zudem der Gehweg verbreitert werden. Dies ist auch positiv im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung zu sehen. In der weiteren konzeptionellen Betrachtung muss zudem die Schulwegsituation mit Bring- und Holverkehr detaillierter untersucht werden, um hier eventuell eine Reduzierung bzw. Verlagerung des Bring- und Holverkehrs erreichen zu können.

Zudem wird außerhalb des engeren Untersuchungsgebietes vorgeschlagen, den Knotenpunktsbereich Vaihinger Landstraße / Brahmweg umzugestalten. Die Vaihinger Landstraße ist von der Alten Stuttgarter Straße zur Hummelbergstraße Einbahnstraße in südliche Fahrtrichtung. Im Bereich der Einmündung Hummelbergstraße in die Vaihinger Landstraße ist dies jedoch für Verkehrsteilnehmer nicht unbedingt ersichtlich, sodass es vermehrt zu Fahrten entgegen der Einbahnstraßenrichtung kommt. Zudem ist der Knotenpunktsbereich Vaihinger Landstraße / Brahmweg sehr unübersichtlich und mit entsprechend großen Verkehrsflächen ausgestattet.



In nachstehendem Bild ist eine konzeptionelle Möglichkeit zur Umgestaltung des Knotenpunktsbereichs, einschließlich Verdeutlichung der Einbahnstraßensituation im Zuge der Vaihinger Landstraße dargestellt.

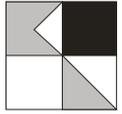


Die bauliche Einengung im Bereich der Einmündung der Hummelbergstraße in die Vaihinger Landstraße, einschließlich Änderung der Eckausrundung, führt zu einer Hervorhebung der Einbahnstraßensituation und Reduzierung der Falschfahrer.

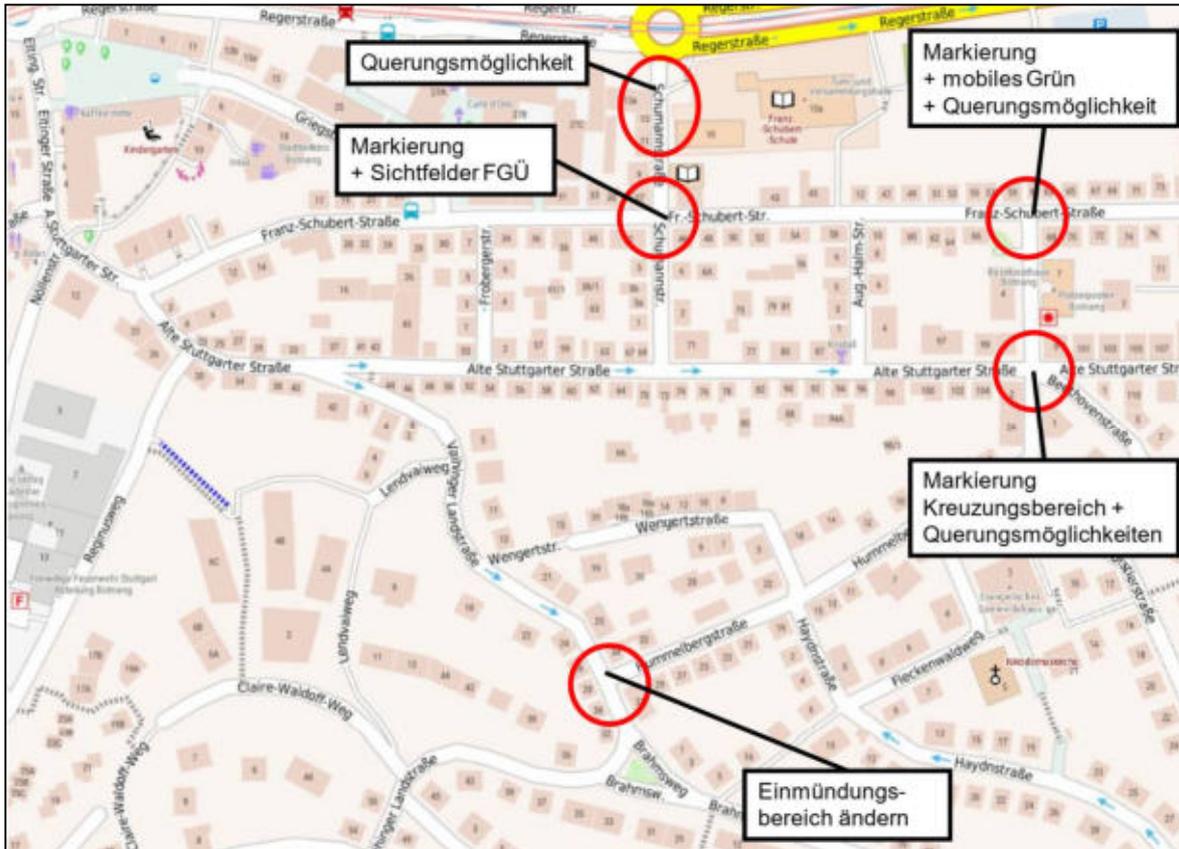
Der Knotenpunkt Vaihinger Straße / Brahmweg kann theoretisch deutlich verkleinert werden, wobei hier weitergehende Untersuchungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Topographie, erforderlich sind. Prinzipiell kann jedoch der Einmündungstrichter Brahmweg / Vaihinger Landstraße deutlich reduziert werden. Auch dies würde wiederum zu einer Verbreiterung der Gehwegflächen führen und das Queren der Fahrbahn auf kürzerem Weg ermöglichen.

7. Kurzfristige Umsetzung von Einzelmaßnahmen

Um auch eine kurzfristige Entlastung der Bewohner im Sanierungsgebiet zu erreichen, werden nachfolgend einige Ideen vorgestellt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind zum Teil auch in der baulich umgesetzten Variante enthalten, können jedoch relativ schnell und mit einfachen Mitteln bereits jetzt provisorisch aufgebracht werden.



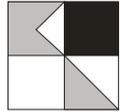
Nachstehend sind die Möglichkeiten zur Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen verortet.



Als kurzfristig umzusetzende Maßnahmen können dabei folgende Maßnahmen gesehen werden:

- Vaihinger Landstraße / Hummelbergstraße: Durch einen baulich ausgeführten vorgezogenen Seitenraum kann an dieser Stelle das Einfahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung verhindert werden.





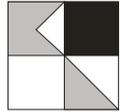
- Hummelbergstraße / Beethovenstraße / Alte Stuttgarter Straße / Klinglerstraße: Die Reduzierung des vorhandenen Knotenpunktes auf die wirklich notwendigen Flächen sichert Fußgänger beim Queren und verdeutlicht die Vorfahrtsregelung.



Das kann auch im Vorgriff einer baulichen Umgestaltung zum Kreisverkehr umgesetzt werden. Den Minikreisverkehr bereits im Vorfeld provisorisch umzusetzen, kann zwar durchaus überlegt werden.

Da jedoch eine bauliche Anpassung der Mittelinsel, die überfahrbar sein muss, nicht belastbar erfolgen kann, wird von einer provisorischen Umsetzung abgeraten. Dies provisorische Umsetzung könnte nur über Markierungen erfolgen und würde unter Umständen zu neuen Sicherheitsdefiziten führen.

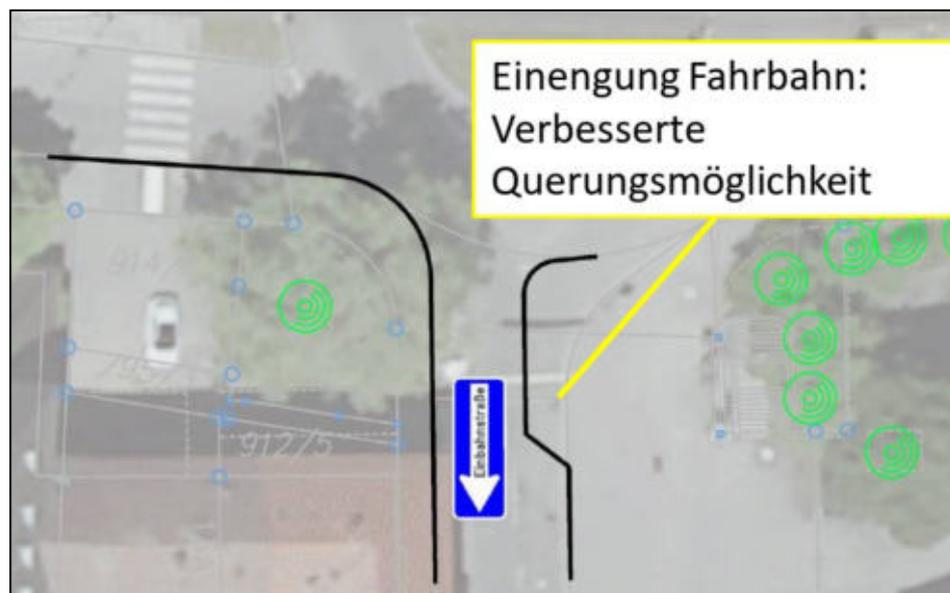
- Franz-Schubert-Straße / Klinglerstraße: Durch eine provisorische Einengung des inneren Kurvenradius werden die Kfz-Geschwindigkeiten reduziert und durch die kürzere Fahrbahnbreite wird das Queren der Fahrbahn für Fußgänger sicherer.

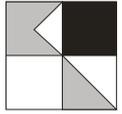


Im östlichen Knotenpunktsbereich soll ein vorgezogener Gehweg entstehen, so dass Schulkinder die Straße sicher queren können.

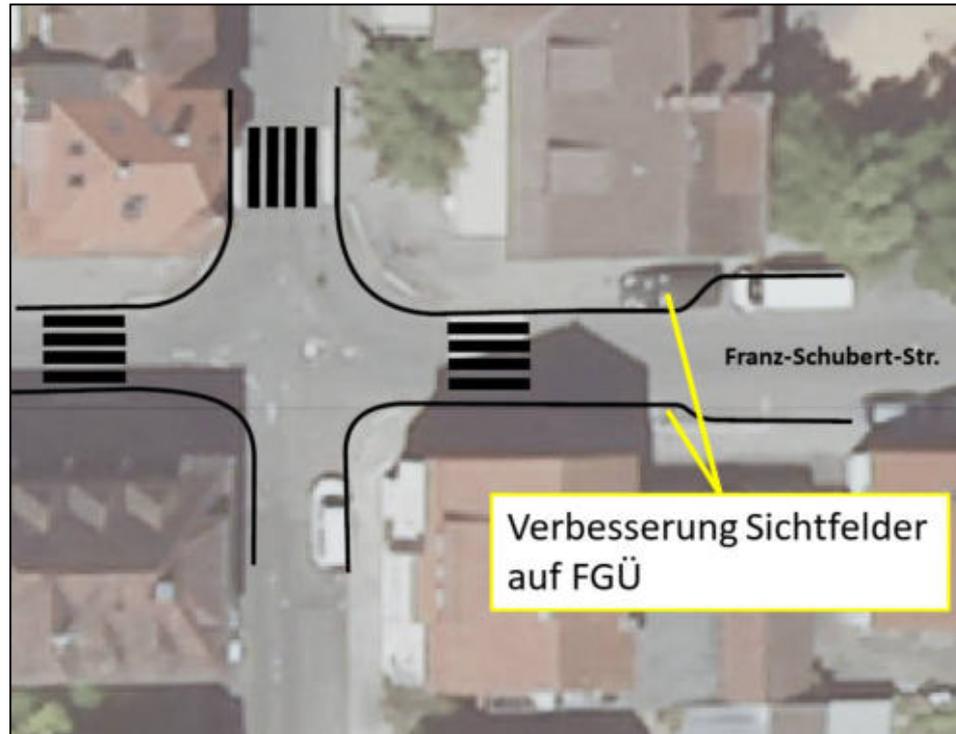


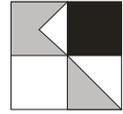
- Schumannstraße / Regerstraße: In der Schumannstraße kann durch einen vorgezogenen Gehweg der Schulweg besser abgesichert werden. Zusätzlich wird durch die Einrichtung einer Einbahnstraße der Durchgangsverkehr reduziert werden.





- Franz-Schubert-Straße / Schumannstraße: Verlängerung der Sichtfelder auf den Fußgängerüberweg mit absolutem Halteverbot.





8. Zusammenfassung

Um die aktuellen Verkehrsbelastungen im motorisierten Verkehr erfassen zu können, wurden im Jahr 2019 Verkehrszählungen in Auftrag gegeben.

Aufgrund aktueller Verkehrsprobleme und dem Bedarf an einer Optimierung des Verkehrsraums, will der Stadtbezirk Botnang ein Verkehrskonzept für die verkehrliche Ausrichtung des Sanierungsgebietes „Botnang 1“ aufstellen, das den zukünftigen Anforderungen gerecht wird.

Neben dem motorisierten Individualverkehr werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes auch sämtliche weiteren Verkehrsarten berücksichtigt. Hierzu gehören der nicht motorisierte Verkehr durch Fußgänger und Radfahrer, der öffentliche Verkehr und besondere Mobilitätskonzepte für unterschiedliche Verkehrsträger und Nutzer.

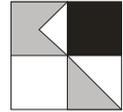
Als Ergebnis der Verkehrsanalyse ist festzustellen, dass auf die Abwicklung des motorisierten Ziel- und Quellverkehrs, unter besonderer Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer), besonders geachtet werden muss.

Der motorisierte Verkehr soll zukünftig verkehrssicher und stadtverträglich abgewickelt werden können. Zudem sollen detaillierte Maßnahmen dazu führen, dass eine Verlagerung der Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf den nicht motorisierten Individualverkehr erfolgt.

Sämtliche Maßnahmen müssen auch eine Erreichbarkeit bei jedoch stadtverträglichen Belastungen durch Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigen. Zudem muss aufgrund der demographischen Entwicklung und zukünftig mehr Einwohnern mit Mobilitätseinschränkungen auf die Barrierefreiheit besonderer Wert gelegt werden.

Detaillierte Einzelmaßnahmen sollen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Zudem sollen diese auch die Zielsetzung der Landesregierung zur Umsetzung der Mobilitätswende und Erreichen der Klimaziele unterstützen.

Im Bereich des Sanierungsgebiets soll eine Erweiterung der Einbahnstraßenregelung erfolgen, um den vorhandenen Verkehrsraum besser nutzen zu können. Dabei muss besonders auf den ruhenden Verkehr geachtet werden, der im Sanierungsgebiet einen erheblichen Parkdruck hervorruft. Zudem kann das Einbahnstraßensystem auch zu einer Reduzierung



des Durchgangsverkehrs bei gleichzeitiger baulicher Umgestaltung der maßgebenden Knotenpunkte führen.

Sämtliche baulichen Maßnahmen im Sanierungsgebiet werden mittelfristig die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen. Zudem berücksichtigt das Konzept auch eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten an Querungsstellen für Fußgänger, was insbesondere auf dem Schulweg zu einer klaren Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

Zudem sind weitere Maßnahmen auch außerhalb des Sanierungsgebietes erforderlich, um den heute vorhandenen Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung über Vaihinger Landstraße und Hummelbergstraße entsprechend zu reduzieren und zudem den Bring- und Holverkehr an der Schule einzudämmen.

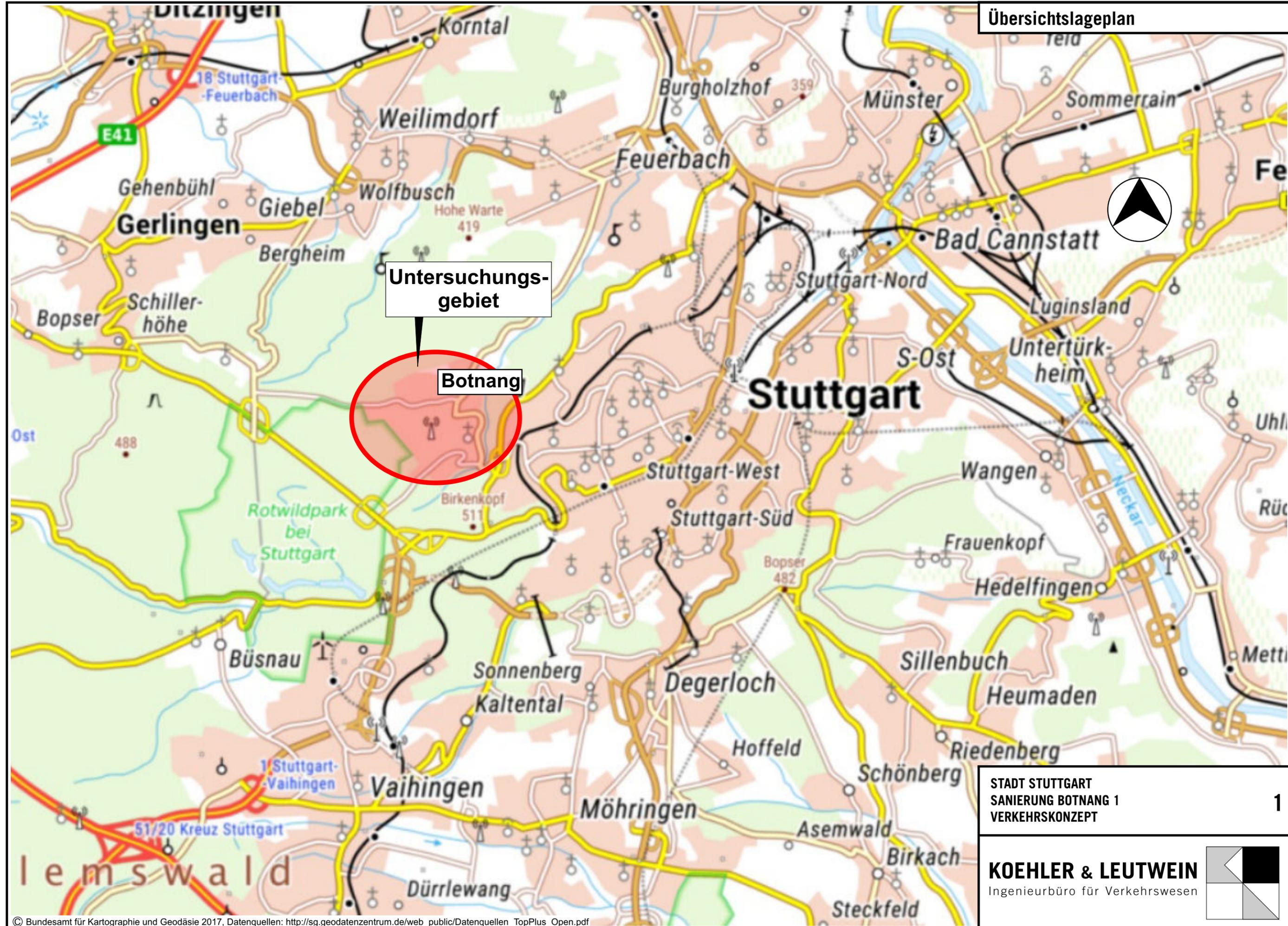
Die Radwegführung sollte nach aktuellen Richtlinien angepasst und ausgebaut werden. Gleiches gilt für die vorhandenen Fußgängerüberwege.

Aus unterschiedlichen Einzelmaßnahmen wurde eine Vorzugsvariante erarbeitet, die den weiteren Ausarbeitungen zugrunde gelegt wird. Diese wurde bereits mit der Stadtverwaltung abgestimmt, muss jedoch in der weiteren Planung detaillierter ausgearbeitet werden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden weitere Problemstellen außerhalb des Untersuchungsgebietes Botnang 1 angesprochen. Diese werden in einem zweiten Bericht untersucht. Hierfür notwendige Erhebungen können erst nach Beendigung des Lockdowns durchgeführt werden. Somit sind diese nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes zur Verkehrskonzeption Sanierungsgebiet Botnang 1.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK_Stuttgart_Sanierungsgebiet Botnang 1_Verkehrskonzept_2021-03-20
Datum: 20.03.2021



Untersuchungsgebiet

Botnang

STADT STUTTGART
 SANIERUNG BOTNANG 1
 VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

LEGENDE

-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6³⁰ BIS 8³⁰ UND VON 16⁰⁰ BIS 18⁰⁰ UHR
-  QUERSCHNITTSZÄHLSTELLE
VON 6³⁰ BIS 8³⁰ UND VON 16⁰⁰ BIS 18⁰⁰ UHR

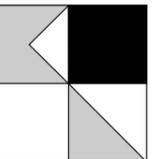
VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen
Am 10.10.2019



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

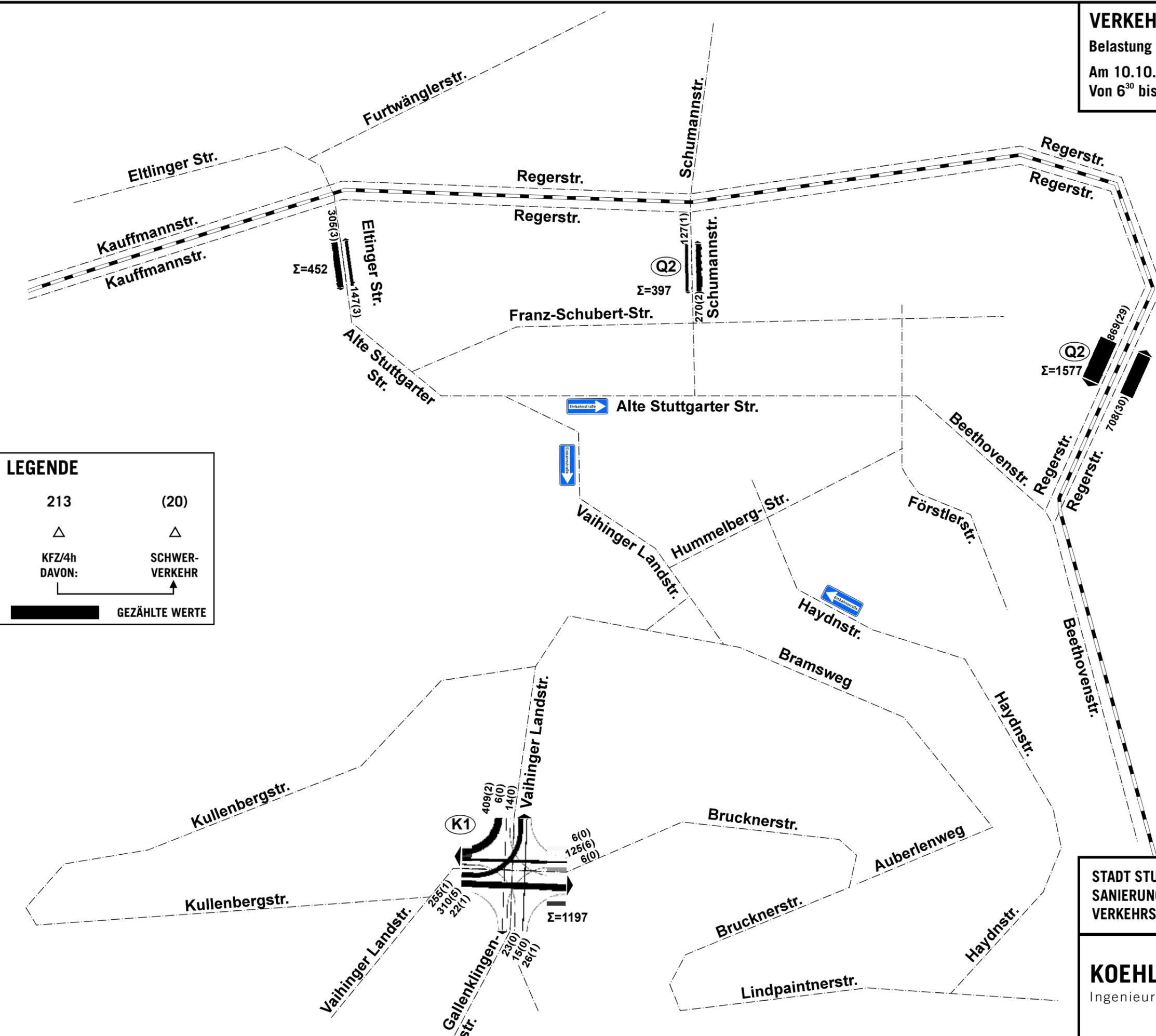


VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 10.10.2019

Von 6³⁰ bis 8³⁰ Uhr [Kfz/2h]



LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
GEZÄHLTE WERTE	

STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT 3

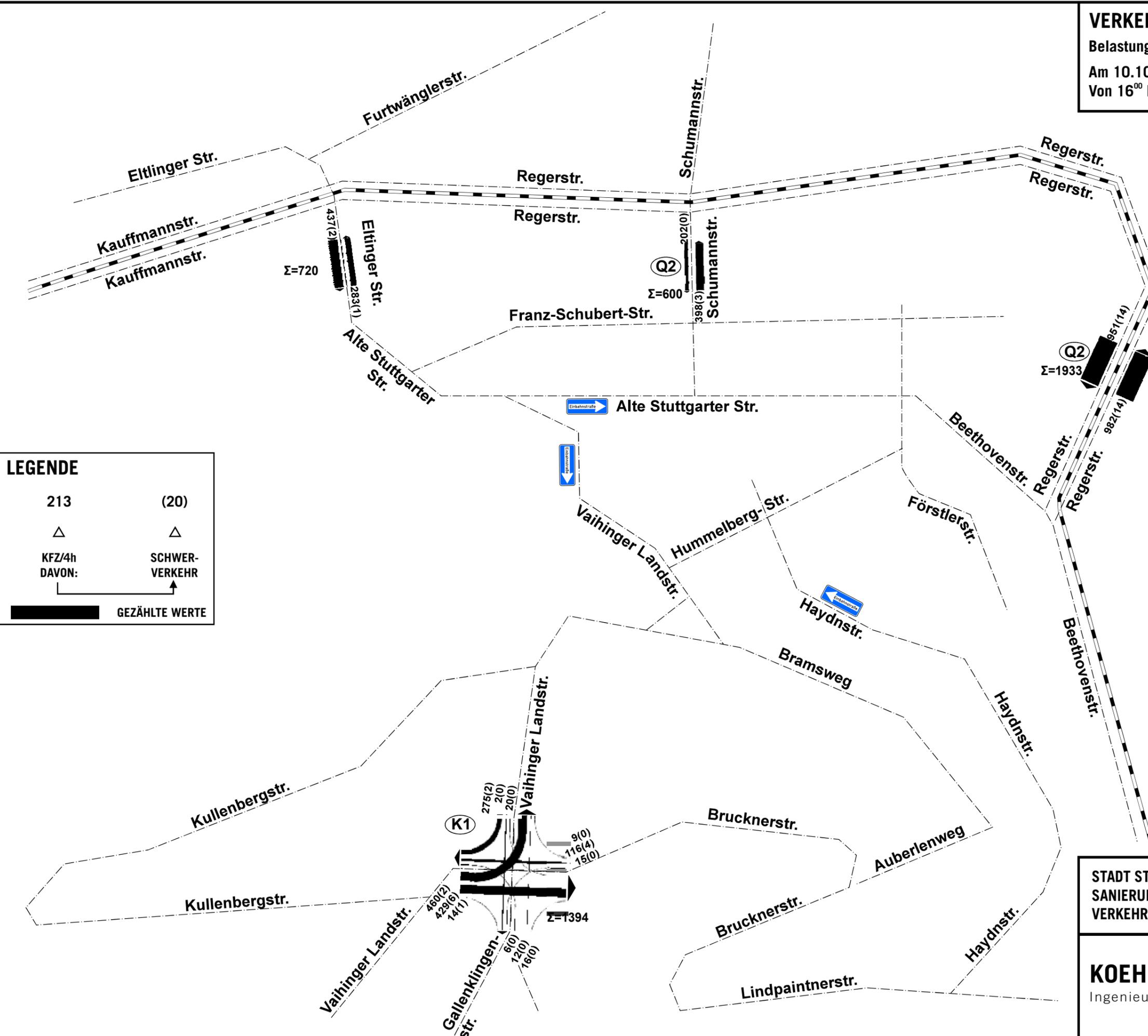
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 10.10.2019

Von 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/2h]



LEGENDE

213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
GEZÄHLTE WERTE	



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT 4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

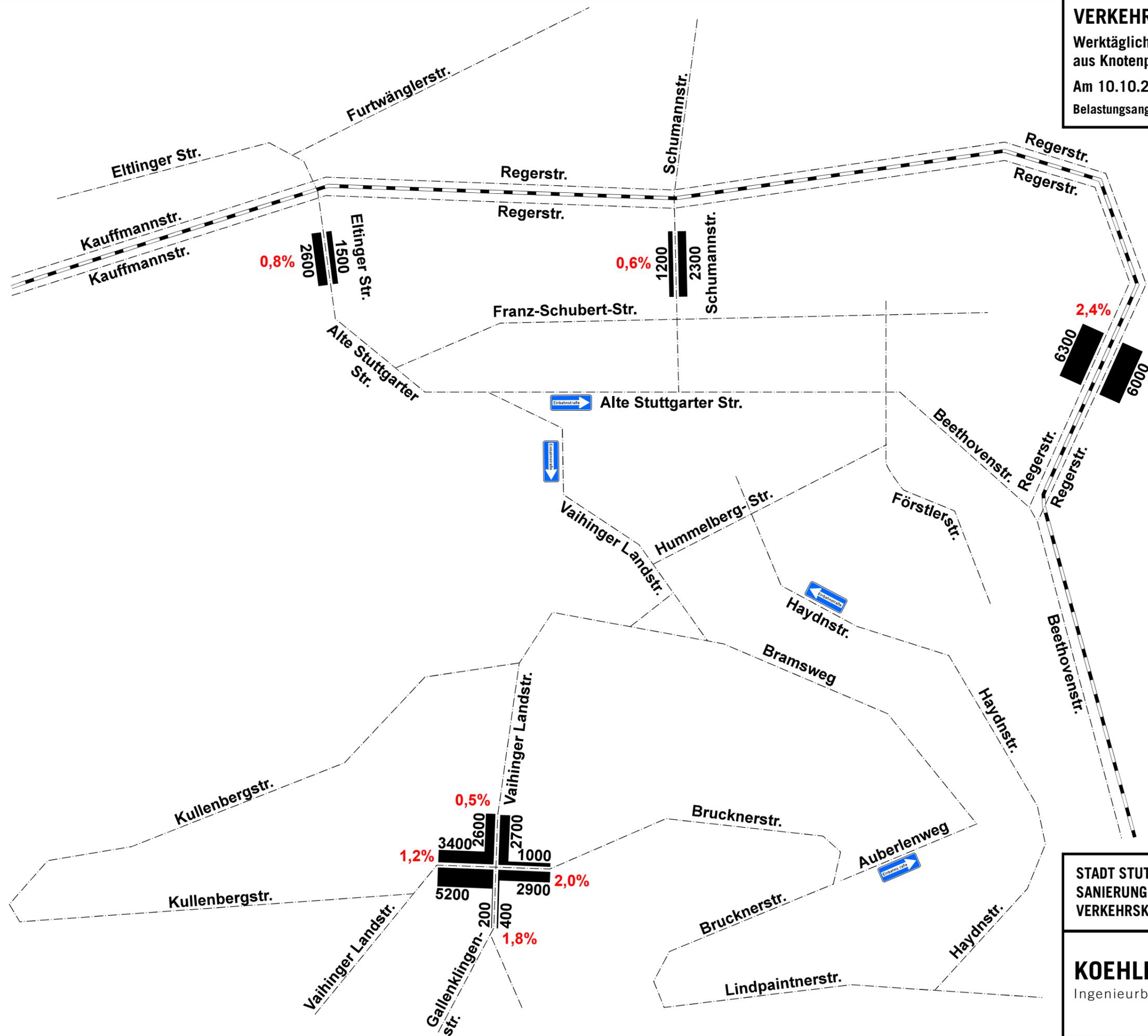
VERKEHRSANALYSE

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktzählungen

Am 10.10.2019

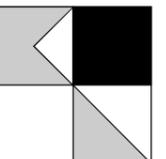
Belastungsangaben im Kfz/24h]

Prozentualer Schwerverkehrsanteil



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

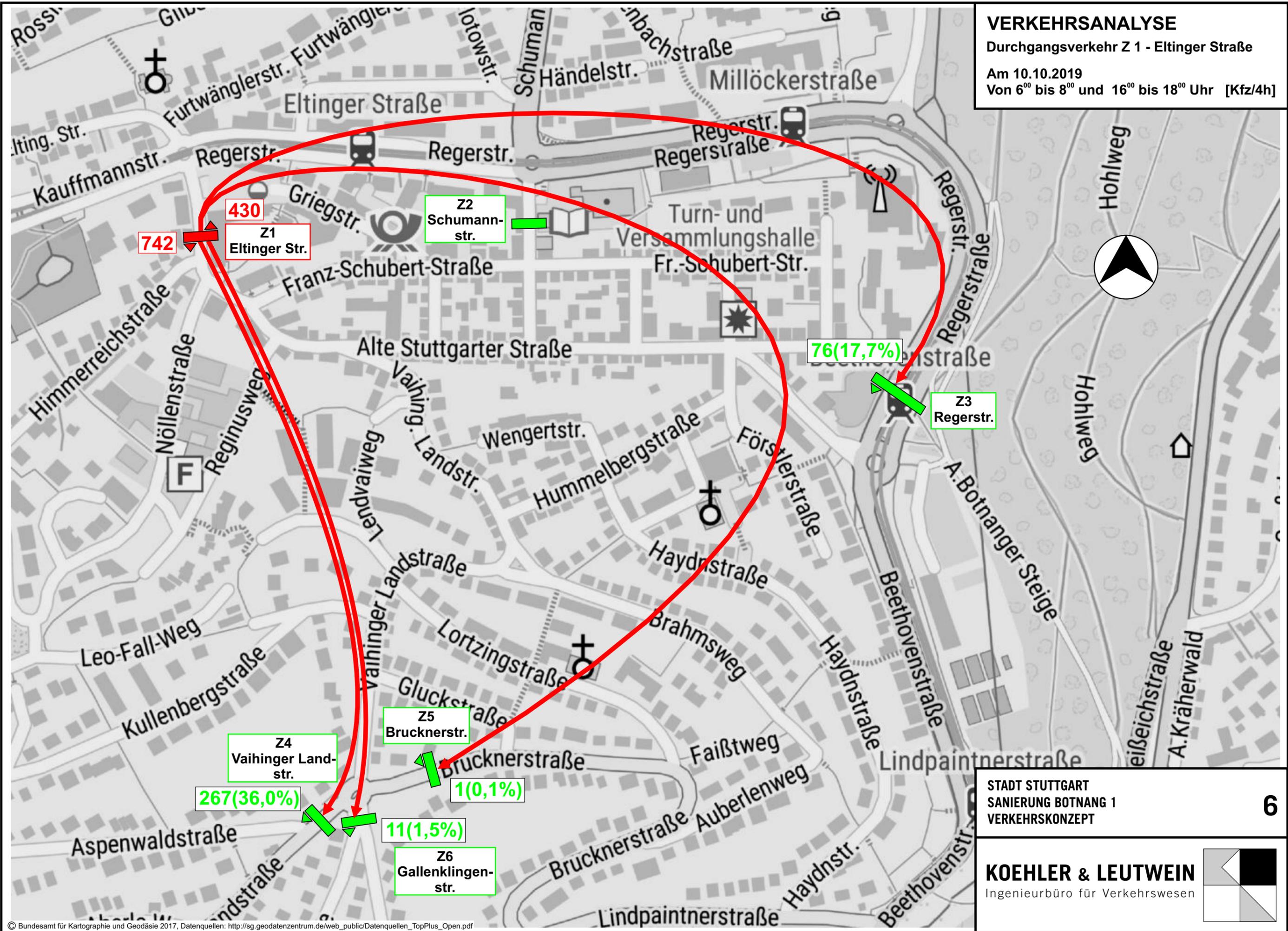


VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 1 - Eltinger Straße

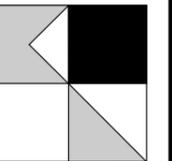
Am 10.10.2019

Von 6⁰⁰ bis 8⁰⁰ und 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

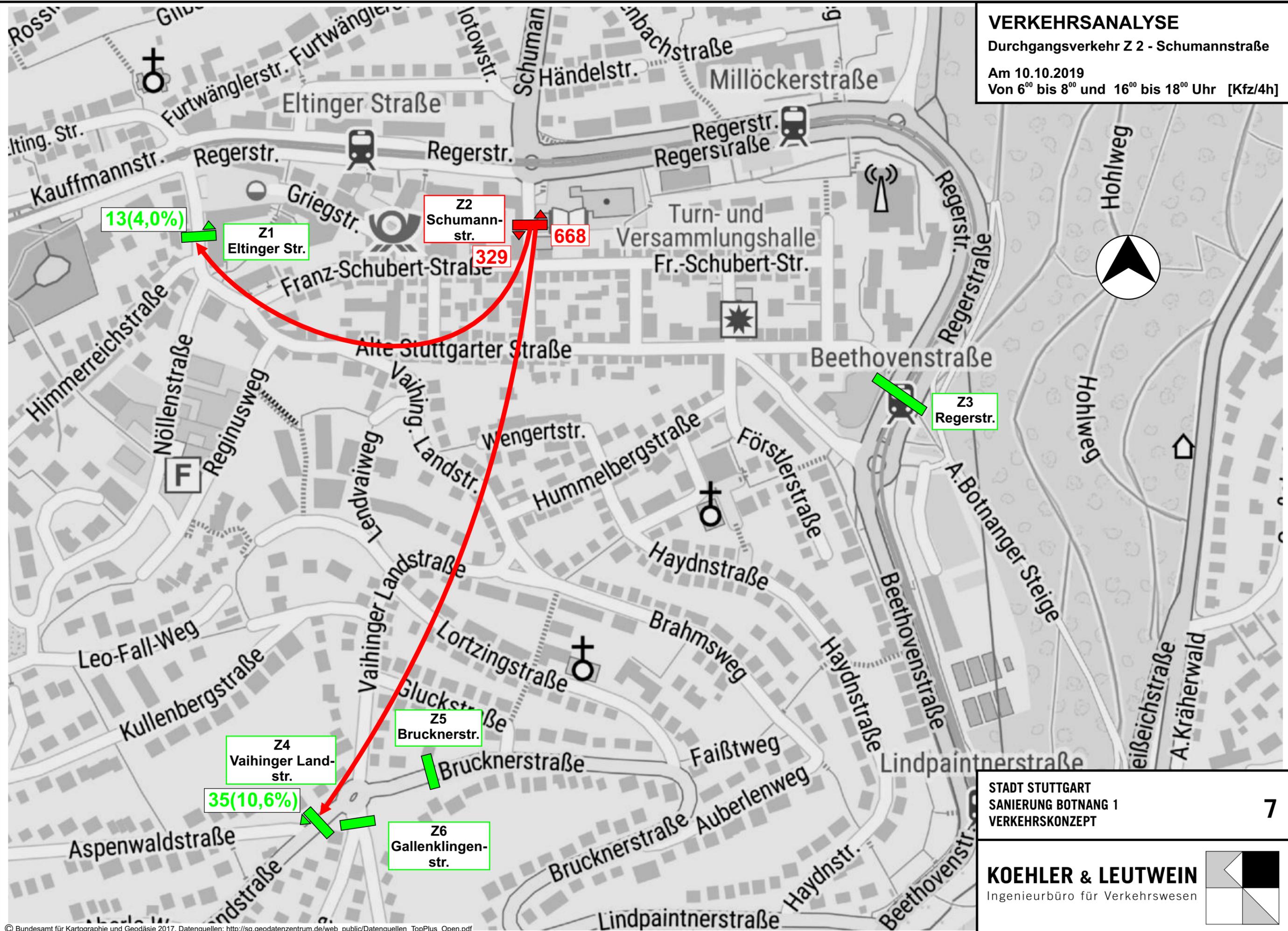


VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 2 - Schumannstraße

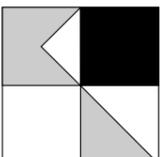
Am 10.10.2019

Von 6⁰⁰ bis 8⁰⁰ und 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



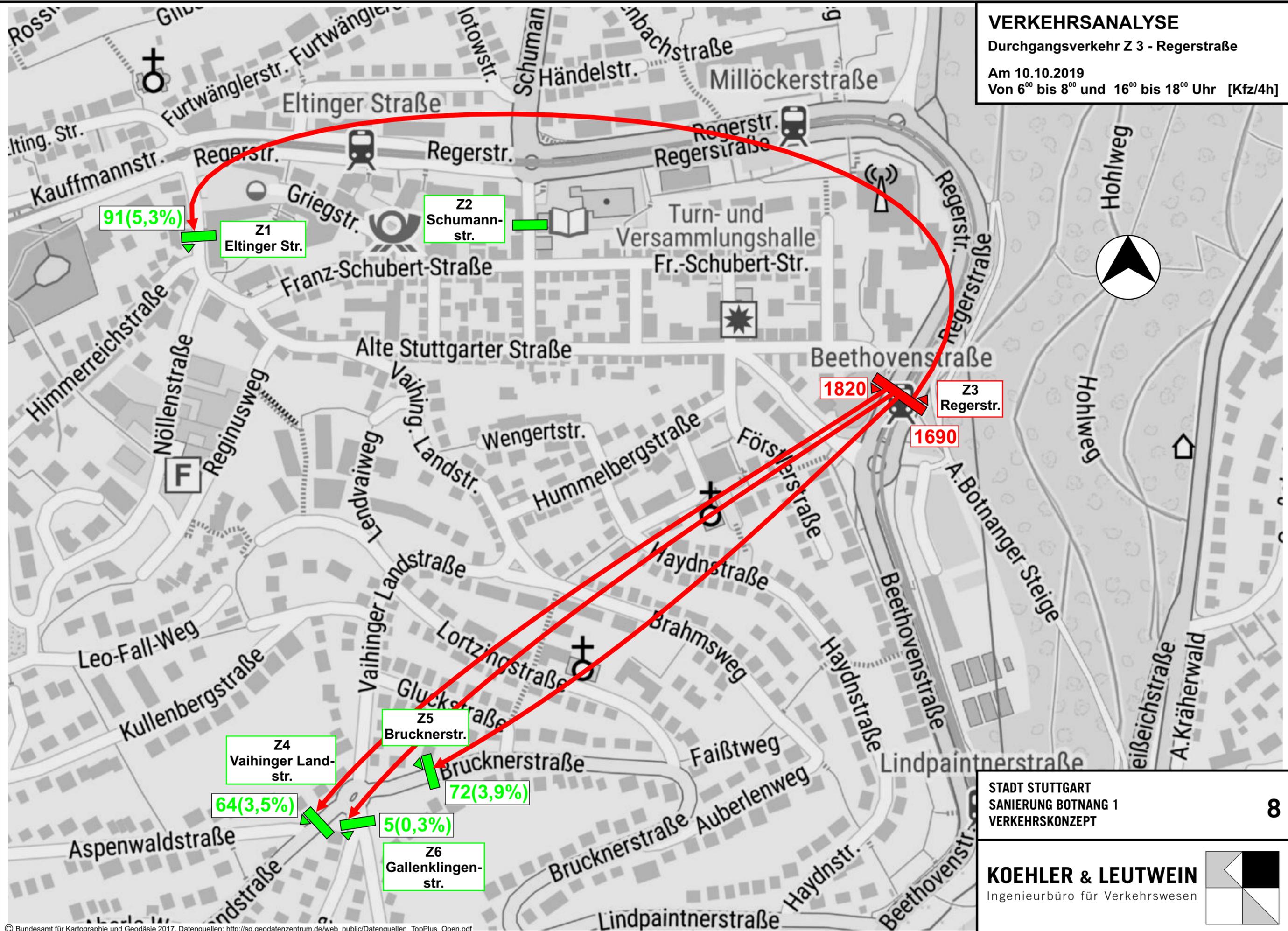
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 3 - Regerstraße

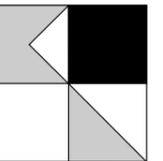
Am 10.10.2019

Von 6⁰⁰ bis 8⁰⁰ und 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

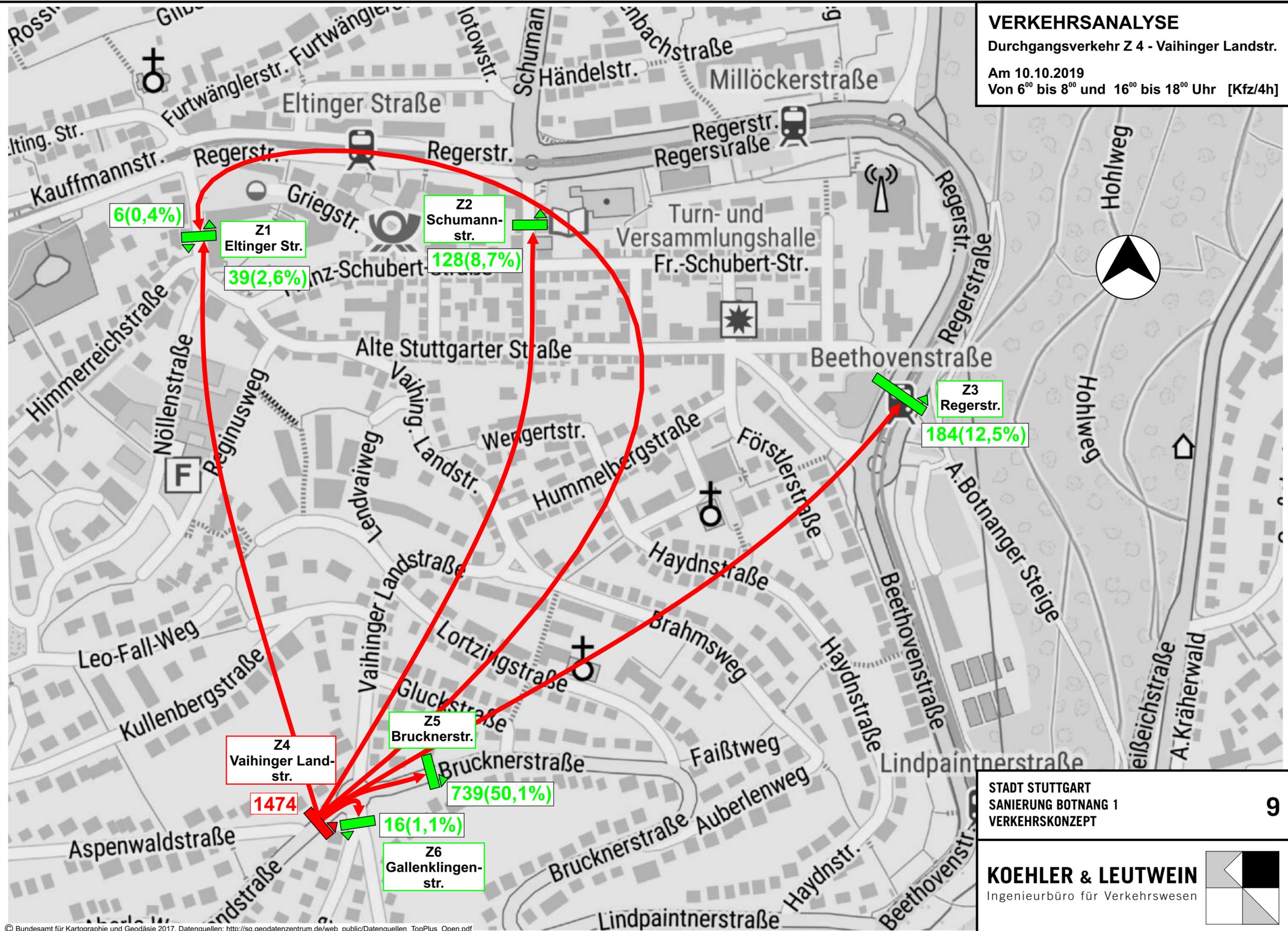


VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 4 - Vaihinger Landstr.

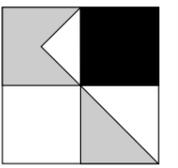
Am 10.10.2019

Von 6⁰⁰ bis 8⁰⁰ und 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



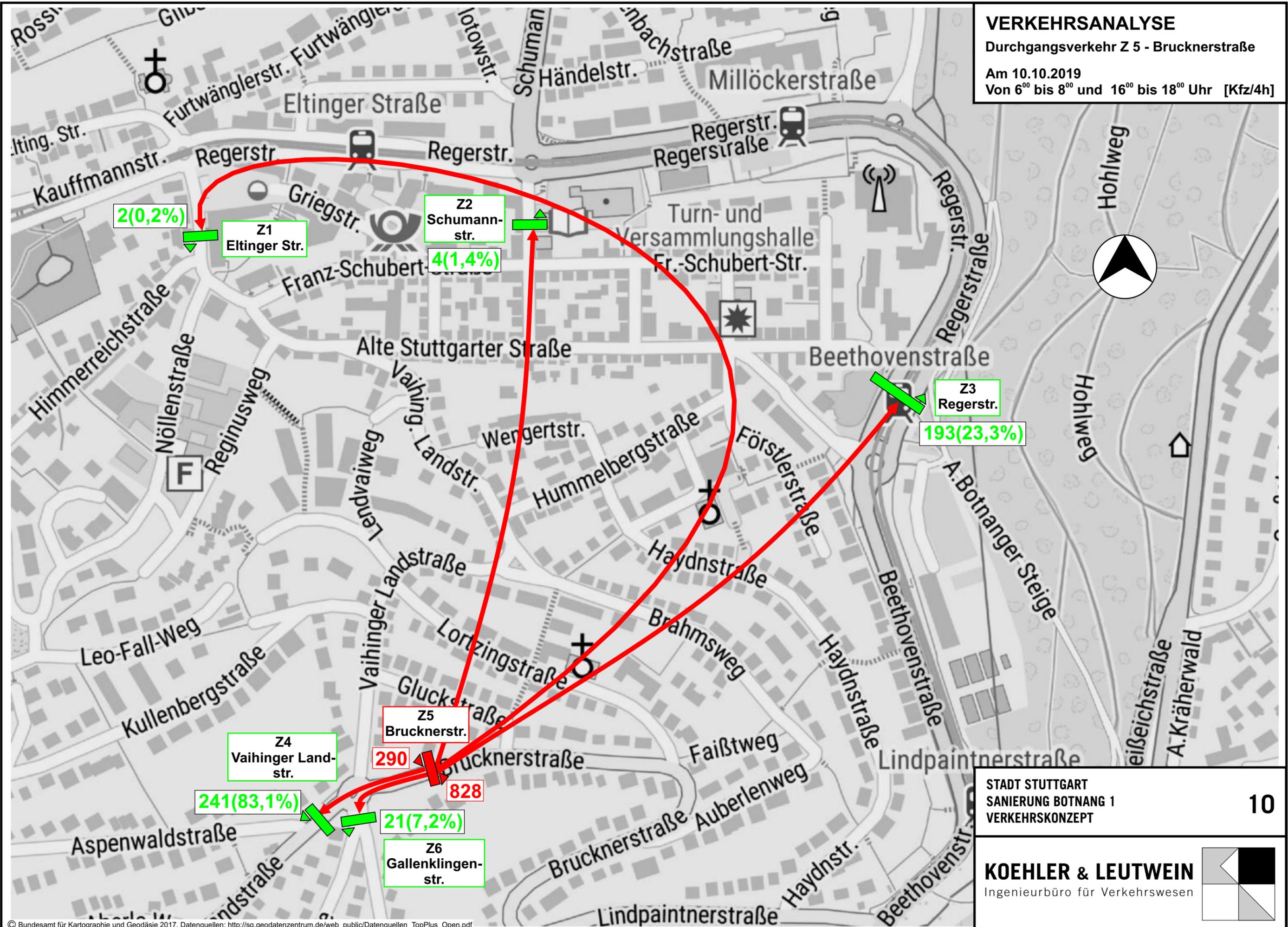
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Durchgangsverkehr Z 5 - Brucknerstraße

Am 10.10.2019

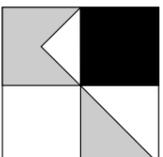
Von 6⁰⁰ bis 8⁰⁰ und 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



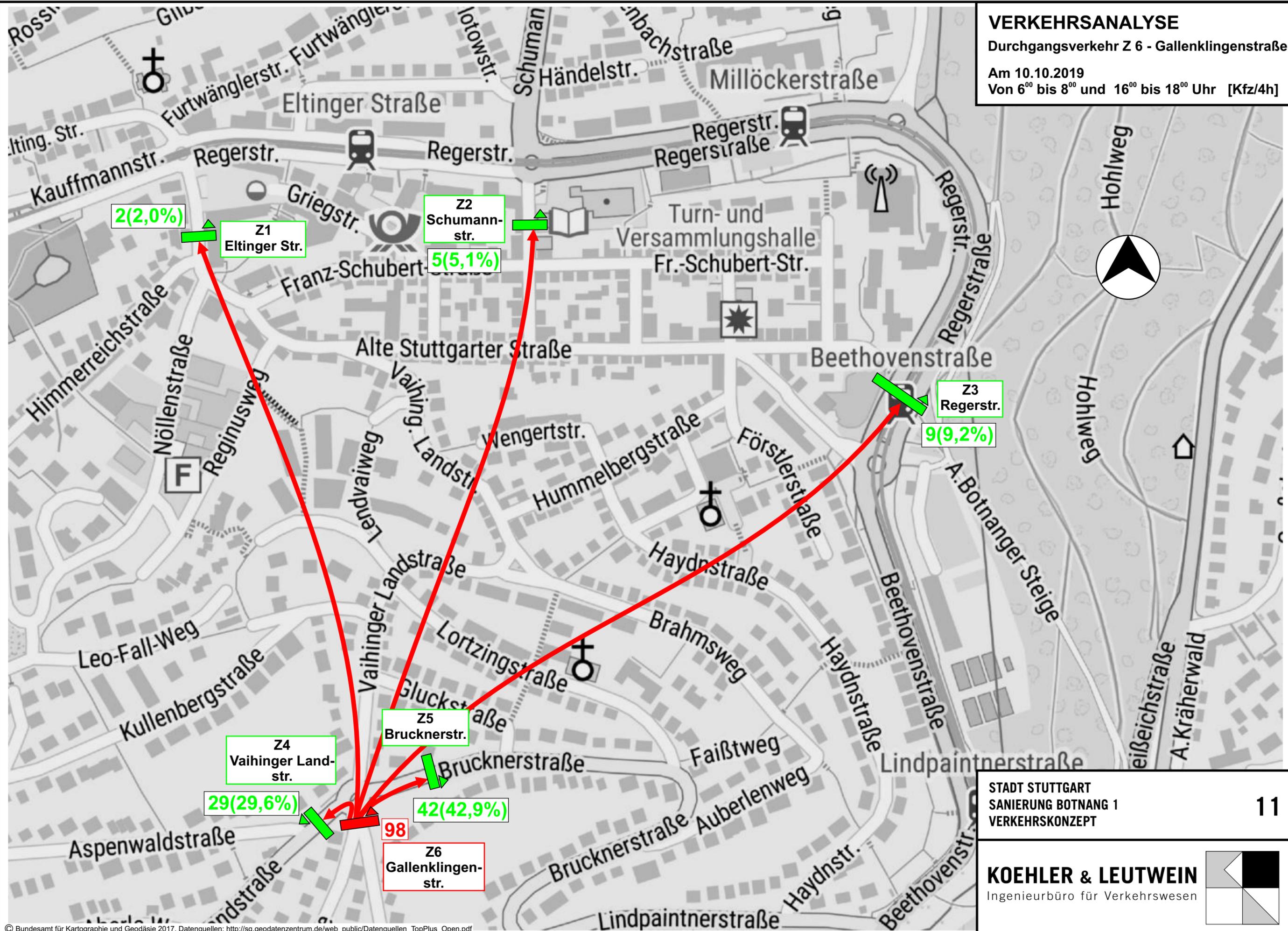
STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

10

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



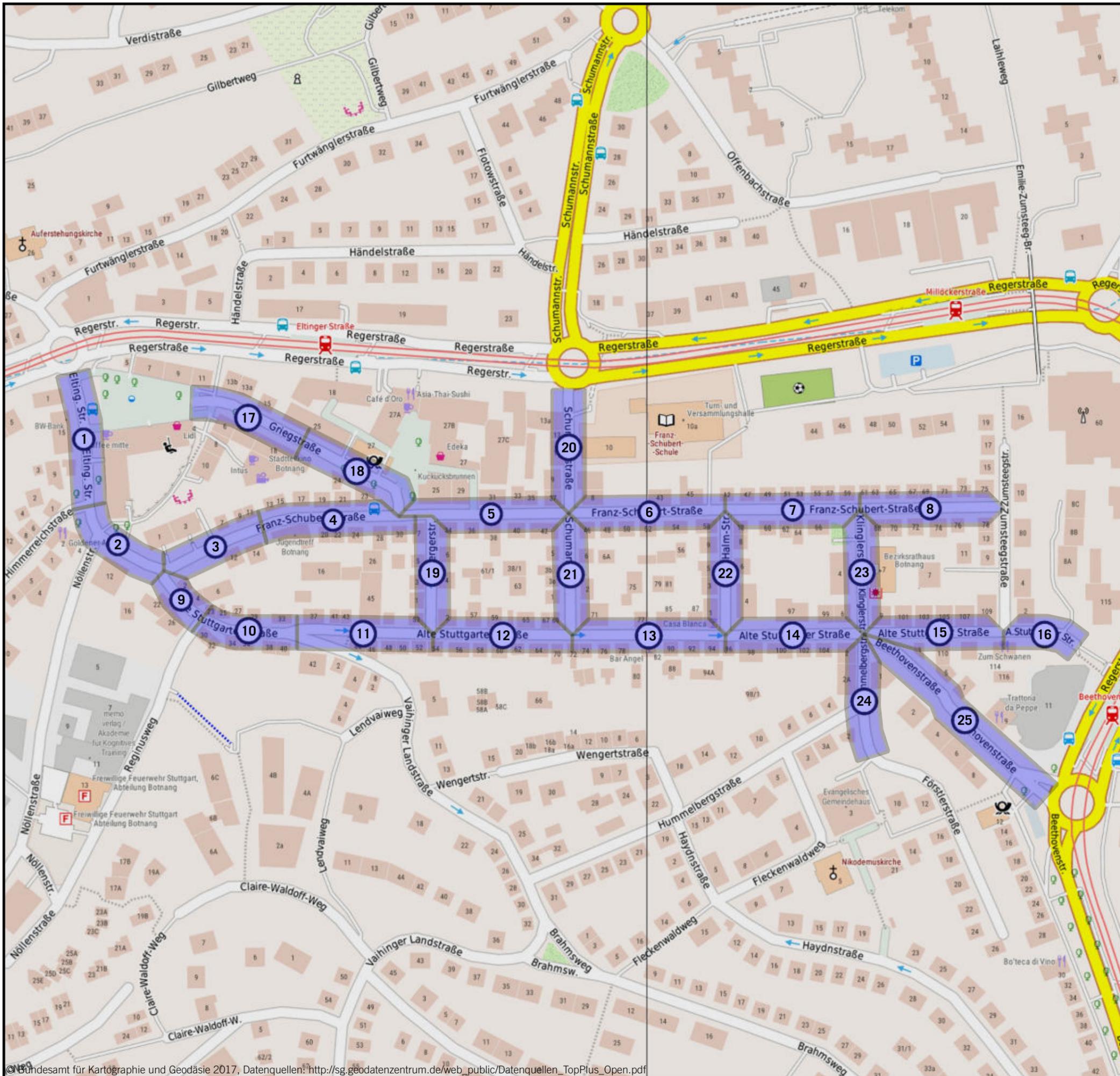
VERKEHRSANALYSE
 Durchgangsverkehr Z 6 - Gallenklingenstraße
 Am 10.10.2019
 Von 6⁰⁰ bis 8⁰⁰ und 16⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



STADT STUTTGART
 SANIERUNG BOTNANG 1
 VERKEHRSKONZEPT 11

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



VERKEHRSANALYSE
 Erfassung Ruhender Verkehr
 Am 20.02.2020

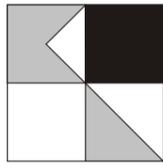
LEGENDE
 Bereiche der Erfassung



Auf DIN A3 in Maßstab 1:2.300 03/21

STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT **12**

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

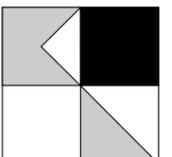
Bestand

Am 20.02.2020

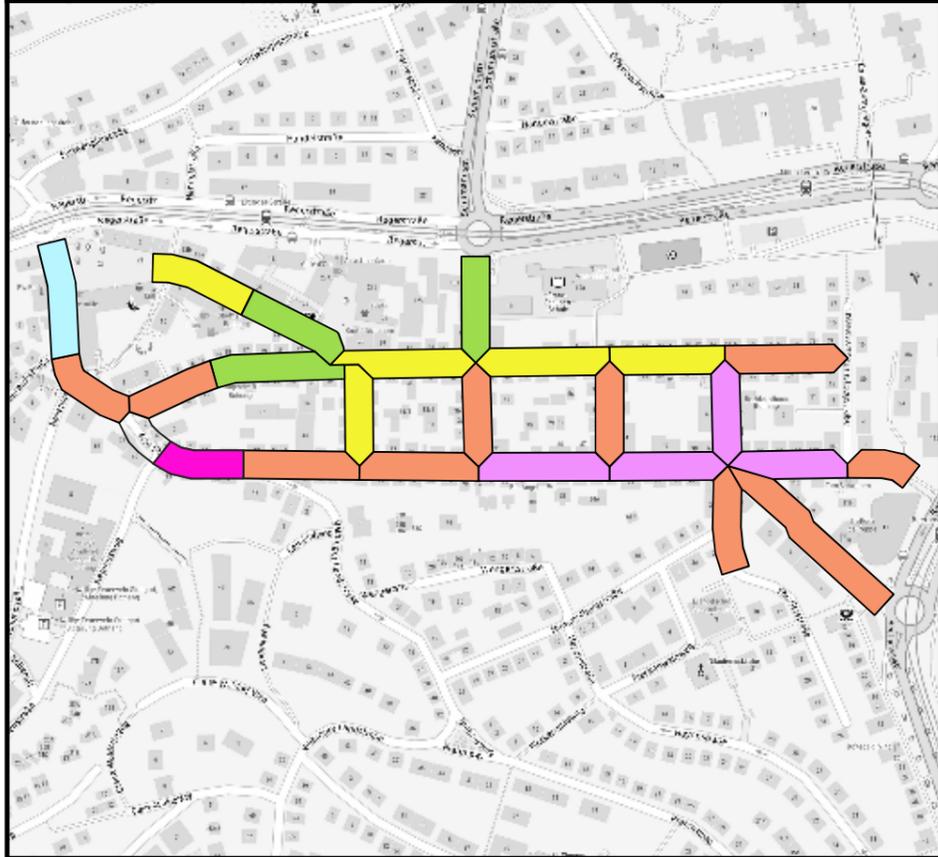
Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
1	Eltinger Straße	von Regerstraße bis Himmerreichstraße	0	14	0	0	14
2	Alte Stuttgarter Straße	von Himmerreichstraße bis Franz-Schubert-Straße	0	6	0	0	6
3	Franz-Schubert-Straße	von Alte Stuttgarter Straße bis Nr. 14	0	18	0	0	18
4	Franz-Schubert-Straße	von Nr. 14 bis Griegstraße	0	23	0	1	24
5	Franz-Schubert-Straße	von Griegstraße bis Schumannstraße	0	20	0	1	21
6	Franz-Schubert-Straße	von Schumannstraße bis August-Halm-Straße	0	18	0	0	18
7	Franz-Schubert-Straße	von August-Halm-Straße bis Klinglerstraße	0	26	0	0	26
8	Franz-Schubert-Straße	von Förstlerstraße bis Zumsteegstraße	0	27	0	0	27
9	Alte Stuttgarter Straße	von Franz-Schubert-Straße bis Reginusweg	0	0	0	0	0
10	Alte Stuttgarter Straße	von Reginusweg bis Vaihinger Landstraße	0	0	0	0	0
11	Alte Stuttgarter Straße	von Vaihinger Landstraße bis Frobergerstraße	0	14	0	0	14
12	Alte Stuttgarter Straße	von Frobergstraße bis Schumannstraße	0	7	0	0	7
13	Alte Stuttgarter Straße	von Schumannstraße bis August-Halm-Straße	0	11	0	0	11
14	Alte Stuttgarter Straße	von August-Halm-Straße bis Klinglerstraße	0	19	0	0	19
15	Alte Stuttgarter Straße	von Klinglerstraße bis Zumbergstraße	0	16	0	0	16
16	Alte Stuttgarter Straße	Sackgasse	5	0	0	0	5
17	Griegstraße	von Sackgasse bis Nr. 18	0	16	0	1	17
18	Griegstraße	von nr. 18 bis Franz-Schubert-Straße	0	18	2	0	20
19	Frobergerstraße		0	8	0	0	8
20	Schumannstraße	von Regerstraße bis Franz-Schubert-Straße	0	11	0	0	11
21	Schumannstraße	von Franz-Schubert-Straße bis Alte Stuttgarter Straße	0	18	0	0	18
22	August-Halm-Straße		0	16	0	0	16
23	Klinglerstraße		0	4	0	0	4
24	Hummelbergstraße / Förstlerstraße	von Alte Stuttgarter Straße bis Förstlerstr. Nr. 3	6	0	0	0	6
25	Beethovenstraße	von Alte Stuttgarter Straße bis Regerstraße	0	41	0	0	41
Summen			11	351	2	3	367

STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

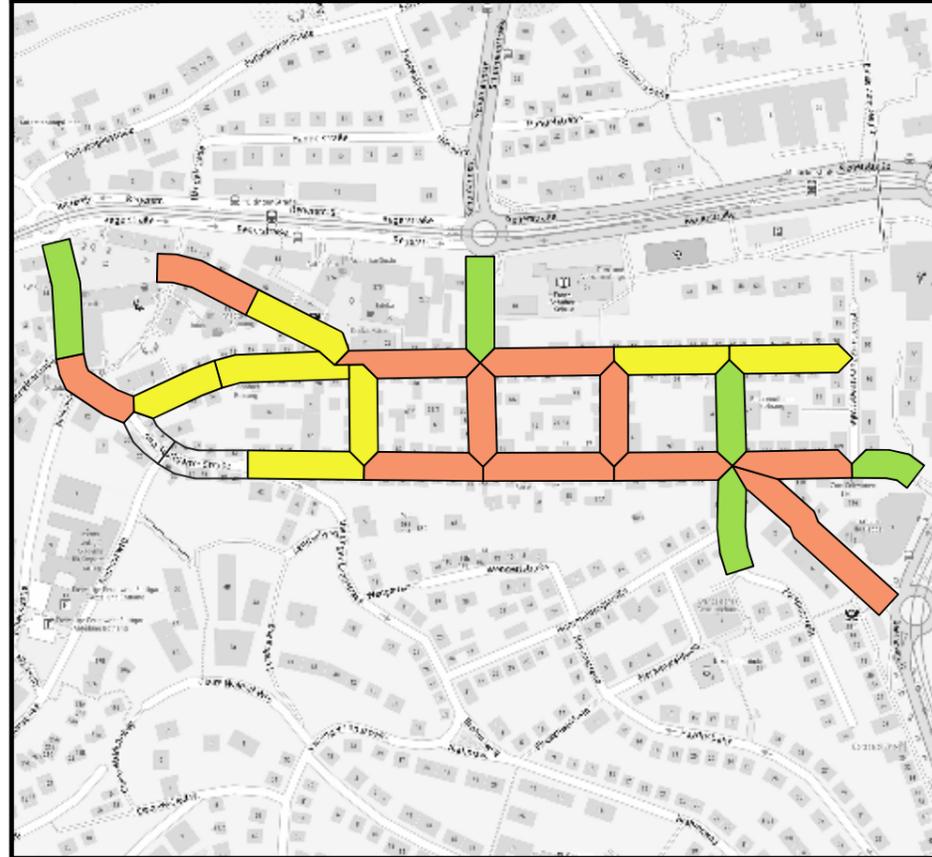
13

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

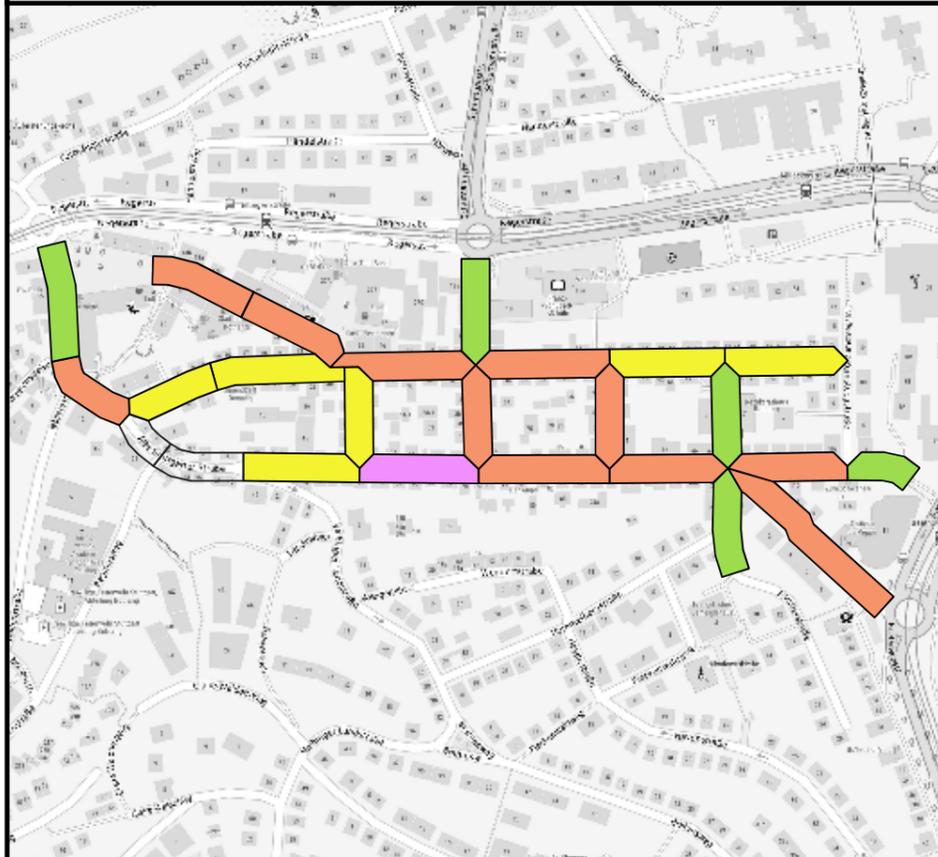
Rundgang: 7:00 Uhr



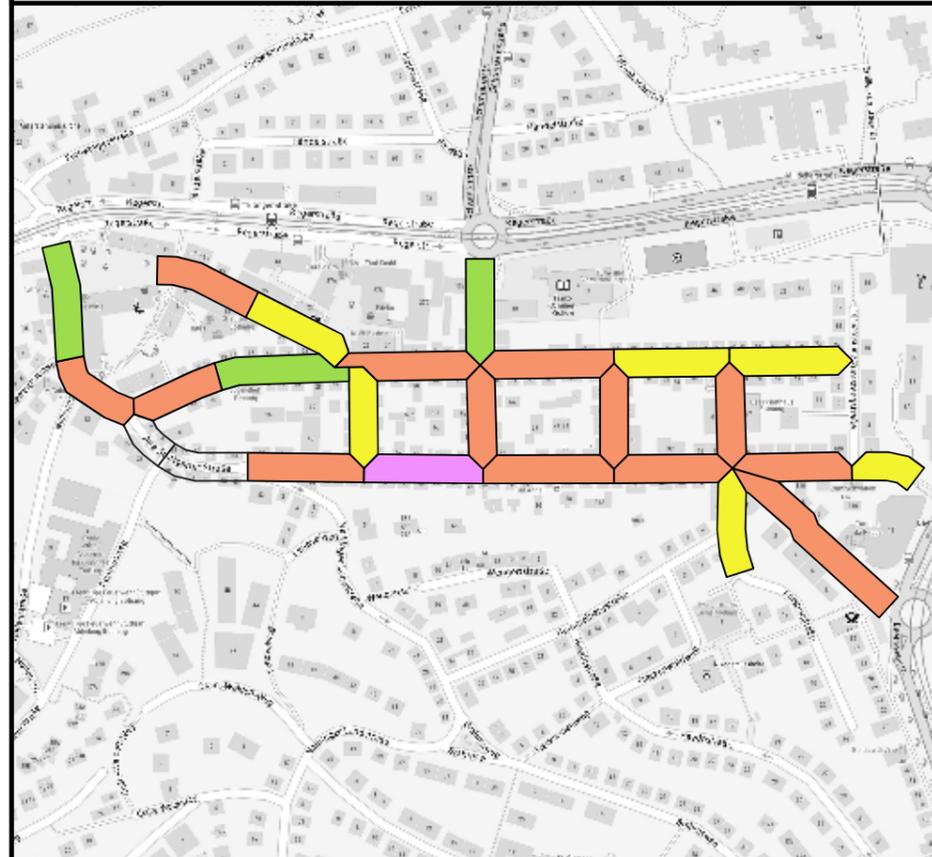
Rundgang: 9:00 Uhr



Rundgang: 11:00 Uhr



Tagesmittelwert



VERKEHRSANALYSE
Erfassung Ruhender Verkehr

Auslastung der Bereiche am 20.02.2020

LEGENDE

- <40%
- 40-60%
- 60-80%
- 80-100%
- >100%
- Keine Stellplätze vorhanden
- Belegung ohne Angebot



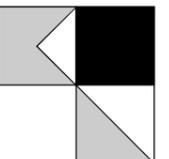
Auf DIN A3 in Maßstab 1:5000

03/21

STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

14

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

Auslastung

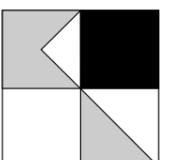
Am 20.02.2020

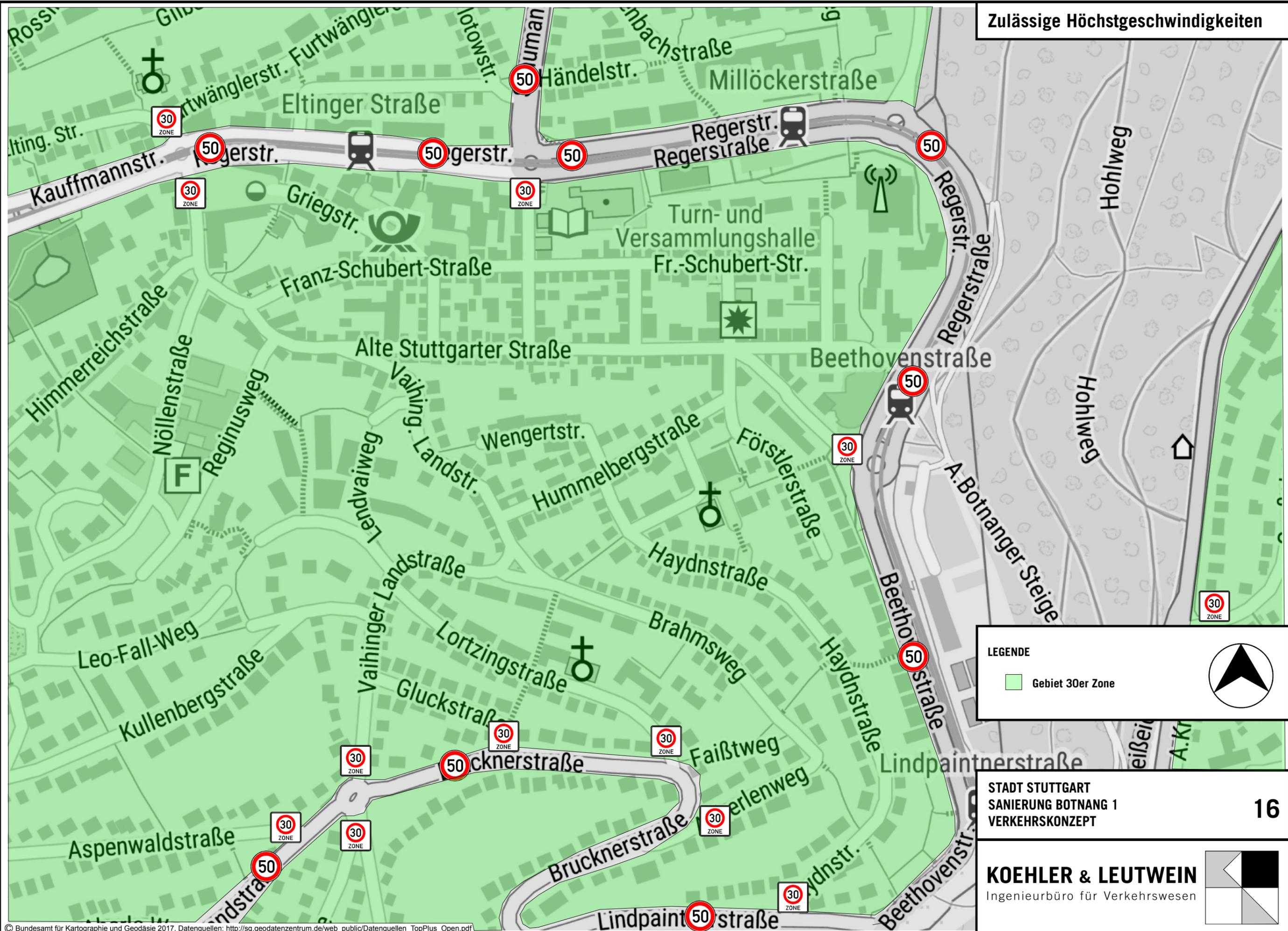
Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		11:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
1	Eltinger Straße	von Regerstraße bis Himmerreichstraße	14	4	29%	7	50%	7	50%	6	43%
2	Alte Stuttgarter Straße	von Himmerreichstraße bis Franz-Schubert-Straße	6	6	100%	5	83%	5	83%	5	89%
3	Franz-Schubert-Straße	von Alte Stuttgarter Straße bis Nr. 14	18	18	100%	13	72%	13	72%	15	81%
4	Franz-Schubert-Straße	von Nr. 14 bis Griegstraße	24	10	42%	15	63%	16	67%	14	57%
5	Franz-Schubert-Straße	von Griegstraße bis Schumannstraße	21	15	71%	18	86%	18	86%	17	81%
6	Franz-Schubert-Straße	von Schumannstraße bis August-Halm-Straße	18	13	72%	17	94%	17	94%	16	87%
7	Franz-Schubert-Straße	von August-Halm-Straße bis Klinglerstraße	26	19	73%	17	65%	17	65%	18	68%
8	Franz-Schubert-Straße	von Förstlerstraße bis Zumsteegstraße	27	23	85%	20	74%	20	74%	21	78%
9	Alte Stuttgarter Straße	von Franz-Schubert-Straße bis Reginusweg	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
10	Alte Stuttgarter Straße	von Reginusweg bis Vaihinger Landstraße	0	1	> 100%	0	0%	0	0%	0	0%
11	Alte Stuttgarter Straße	von Vaihinger Landstraße bis Frobergerstraße	14	14	100%	11	79%	11	79%	12	86%
12	Alte Stuttgarter Straße	von Frobergstraße bis Schumannstraße	7	7	100%	7	100%	10	143%	8	114%
13	Alte Stuttgarter Straße	von Schumannstraße bis August-Halm-Straße	11	13	118%	9	82%	10	91%	11	97%
14	Alte Stuttgarter Straße	von August-Halm-Straße bis Klinglerstraße	19	20	105%	17	89%	18	95%	18	96%
15	Alte Stuttgarter Straße	von Klinglerstraße bis Zumbergstraße	16	18	113%	13	81%	13	81%	15	92%
16	Alte Stuttgarter Straße	Sackgasse	5	5	100%	3	60%	3	60%	4	73%
17	Griegstraße	von Sackgasse bis Nr. 18	17	12	71%	15	88%	16	94%	14	84%
18	Griegstraße	von nr. 18 bis Franz-Schubert-Straße	20	11	55%	15	75%	17	85%	14	72%
19	Frobergerstraße		8	5	63%	6	75%	6	75%	6	71%
20	Schumannstraße	von Regerstraße bis Franz-Schubert-Straße	11	6	55%	6	55%	6	55%	6	55%
21	Schumannstraße	von Franz-Schubert-Straße bis Alte Stuttgarter Straße	18	18	100%	17	94%	17	94%	17	96%
22	August-Halm-Straße		16	16	100%	13	81%	13	81%	14	88%
23	Klinglerstraße		4	6	150%	2	50%	2	50%	3	83%
24	Hummelbergstraße / Förstlerstraße	von Alte Stuttgarter Straße bis Förstlerstr. Nr. 3	6	5	83%	3	50%	3	50%	4	61%
25	Beethovenstraße	von Alte Stuttgarter Straße bis Regerstraße	41	37	90%	35	85%	35	85%	36	87%
Summen			367	302	82%	284	77%	293	80%	293	80%

STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

15

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





LEGENDE

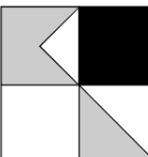
- Gebiet 30er Zone

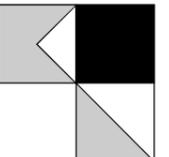
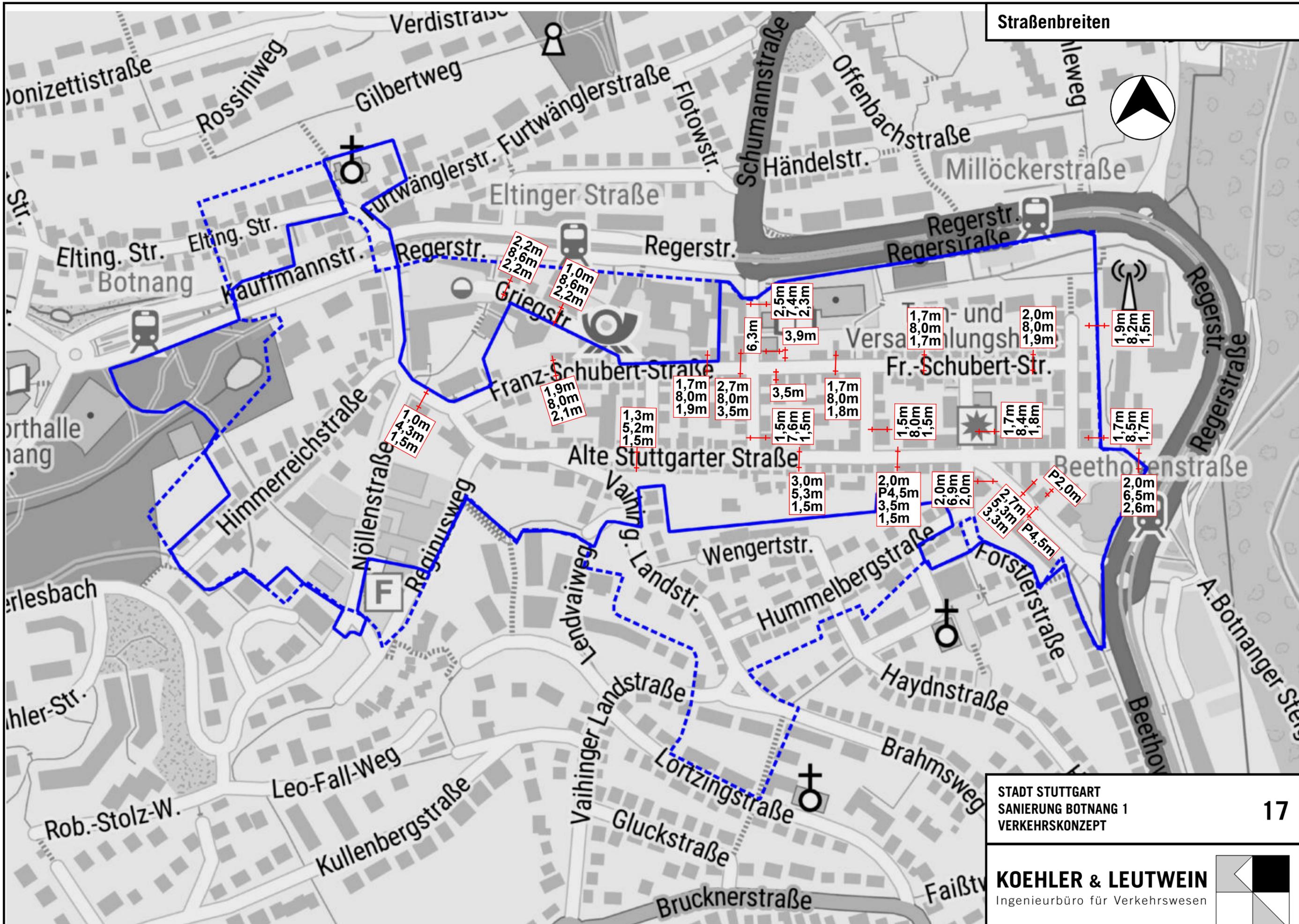


STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT

16

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





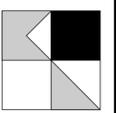


Mängelanalyse

Anwohner

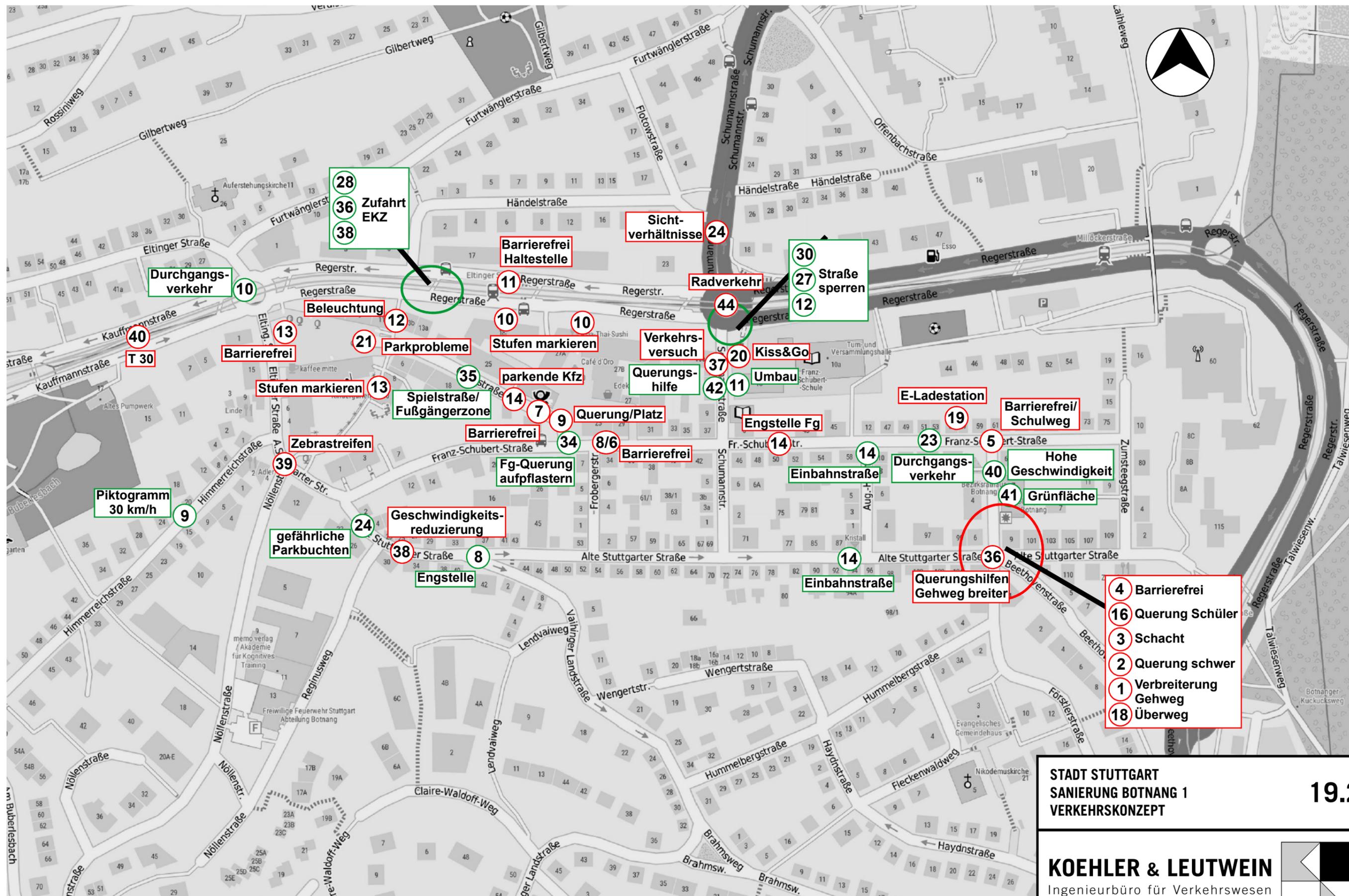
- ① Einbahnstraßenregelung in Richtung Alte Stuttgarter Str.
- ② Bei Einbahnstraßenregelung Schräg-/Senkrechtparkplätze
- ③ Elterntaxi - Parkplatz (Parkplatz besteht bereits)
- ④ Parkproblematik: erschwert Fahr- und Fußverkehr; T 30 gewünscht
- ⑤ Zebrastreifen vor Schule in Schumannstr. gefordert
- ⑥ Ausfahrt: Sichtfelder durch parkende Kfz versperrt > Blumenkübel?
- ⑦ Lkw (geparkt) versperren Ortsbus-Haltestelle + erschweren Weiterfahrt
- ⑧ Überweg für Schüler gefordert
- ⑨ Zu flacher Bordstein (nicht sichtbar bei Schnee)
- ⑩ Geisterfahrer !
- ⑪ Hohe Geschwindigkeiten, Idee: versetzte Parkplätze, Markierung, Temposchwellen
- ⑫ Behindertenparkplatz auf andere Straßenseite verlegen
- ⑬ Geisterfahrer entgegen Einbahnstraßenrichtung
- ⑭ Möblierung gegen Parken > Schleppkurven
- ⑮ Unübersichtlicher Knotenpunkt Vorschlag: KVP
- ⑯ Neue Querung in Stuttgarter Str. gefordert
- ⑰ Würfelemente fortsetzen? Befürworter & Gegner
- ⑱ Bei Einbahnstraßenring muss Richtung gedreht werden
- ① Fußgängerweg
- ② Fußgängerquerung

STADT STUTTGART
SANIERUNG BÖTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT



Schriftliche Anmerkungen der Bürger nach der Auftaktveranstaltung Botnang 1 - Verkehr vom 27.11.2019

Nr. auf Karte	Ort	Vorschlag	Kommentar K&L
1	Alte Stuttgarter Str./Klinglerstr.	Verbreiterung Gehweg notwendig für E-Rolli und blinde Personen. Stelle an Ecke ist zu schmal	
2	Beethovenstr./Alte Stuttgarter Str.	Überquerung für Menschen mit Körper- und Sinnesbeeinträchtigungen schwierig, da mehr Zeit für die Querung benötigt wird. Mindestmaßnahme Zebrastreifen und Leitlinien, ggf. Gehwegnase sinnvoll	
3	Vor Apotheke Alte Stuttgarter Str./Klinglerstr.	Schacht ist für blinde Menschen eine Stolperfalle	
4	Bezirksrathaus in Klinglerstraße	Ebenerdiger Eingang auf der Gebäuderückseite, Blinde sollten diesen Eingang nutzen. Aufmerksamkeitsfeld auf dem Gehweg und Führung auf die Rückseite des Gebäudes ist hierfür erforderlich	
5	Klinglerstr./Franz-Schubert-Straße	Leitlinien/Aufmerksamkeitsfelder zur Straßenüberquerung notwendig. Zusätzlich Absenkung auf 3 cm und Rundbord beidseitig. Pflanzkübel sollen entfernt werden anstatt dessen ein Parkverbot einrichten. Ggf. Gehwegnase sinnvoll	
6	Franz-Schubert-Straße vor Nantz und gegenüber Sale e Pepe	Schleppstufen längs zur Gehwegrichtung sowie gegenüber Sale e Pepe angeordnet: Treppenmarkierungen fehlen, Stufenfarbe unterscheidet sich kaum zum Gehweg	unklare Verortung
7	Von Franz-Schubert-Straße Richtung Reformhaus Escher	keine Leitlinie für sehbehinderte Menschen, Orientierung an Hauswand, allerdings lösen sich Steine aus der Wand und bilden Stolperfallen	
8	zwischen Sale e Pepe und Gebäude Nanz	Im Sommer hier Außenbewirtschaftung, keine Führung mehr möglich...	
9	Platz am Nanz-Center-Botnang	blinde und Sehbehinderte Menschen finden keine Orientierungspunkte. Platzgestaltung: Aufmerksamkeitsfelder und Leitlinien, sowie kontrastreiche Markierungen planen. Querung Griegstraße: zwischen Bank Bürgerbus und Einkaufscenter werden Leitlinien und ggf. ein Zebrastreifen benötigt, da Mobilitätseingeschränkte Menschen und Menschen mit Sinneseinschränkungen mehr Zeit für die Querung der Straße benötigen	
10	Gegenüber Haltestelle Eltinger Straßen auf Seite Regerstraße	Stufen in Höhe Tierarztpraxis sind nicht markiert. Nachrüstung dringend erforderlich	andere Zuständigkeit?
11	Haltestelle Eltinger Straße	fehlende taktile Gleis-Lichtsignalanlagen. Wichtiger Einkaufspunkt. Leitlinien nicht auf dem neuesten Stand	zuständigkeitsfrage
12	Verbindungsfußweg zwischen Regerstr. Und Griegstraße	keine ausreichende Beleuchtung, insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen	erscheint sinnvoll
13	Marktplatz (zwischen Bäcker Sehne und Lidl)	Schleppstufen ohne Treppenmarkierungen, Platzgestaltung: fehlende Leitlinien und kontrastreiche Gestaltung	zu berücksichtigen, weitere Treppen auf dem Platz außer bei Lidl?
14	Franz-Schubert-Straße, Platz am Nanz-Center-Botnang, Marktplatz	ungünstig geparkte Kfz, so dass Zugang zum Bürgersteig oder Platz blockiert ist. Rollstuhlfahrer und mobilitätseingeschränkte Bürger müssen auf die Fahrbahn ausweichen	zu berücksichtigen
15	Mittlerer Bauernwaldweg	Durchgangs- und Schleichverkehr trotz Fahrverbot ausgenommen Anlieger überwiegend in Richtung Feuerbach morgens (nachmittags in Gegenrichtung), teilweise erheblich erhöhte Geschwindigkeit. Keine Gehwege vorhanden, daher ist Situation mit Schulkindern im Dunkeln sehr gefährlich. Überprüfung des Durchfahrverbotes in den frühen Morgenstunden wäre sehr wünschenswert. Wenn nur im Sanierungsgebiet Botnang 1 die Durchfahrt erschwert werden soll, dann wird der Verkehr unweigerlich über den mittleren Bauernwald zunehmen	
16	Beethovenstraße	gefährliche Kreuzungen, keine sicheren Querungsmöglichkeiten für Schüler, Wie kommen Schüler gesichert von der Beethovenstr. 40 in die Franz-Schubert-Schule? Probleme auch am Bürgerhaus Botnang (Kinder queren zwischen den geparkten Kfz die Straße)	
17	Überweg vom Tierheim (Furtwänglerstr. 150 zum MTV Stuttgart (Furtwänglerstr 145-147)	Bushaltestelle , Fg-LSA allerdings erst 100 m weiter. Wunsch: LSA für Fg, Verkehrsinsel	
18	Überweg Hummelbergstraße im unteren Teil von Klinglerstr. kommend	keine sicheren Überwege vorhanden. Zebrastreifen wurden gefordert oder ein Kreisverkehr	
19	E-Ladestationen	neue Planung im Bereich Franz-Schubert-Straße.	Kontakt mit Herrn Hagel bereits vorhanden, Standorte sind erfragt und in PP dargestellt
20	Kirchhaldenschule Corelliweg und Franz-Schubert-Schule in Schumannstraße	Elterntaxis. Wunsch: Bereich in dem Eltern ihre Kinder rauslassen können	sinnvoll, wurde bereits mit aufgenommen
21	Wendeplatte Griegstraße	Wendeplatte wird als Parkplatz verwendet. Fachämter erzielen keine Verbesserung.	
22	Beethovenstraße 60-70 Neue Wohngebäude	Frage wie die Einfahrt in die TG geplant ist	
23	Einfahrt von Lindpaintnerstr. in Beethovenstr	bei starkem Verkehr ist kaum eine Einfahrt möglich in Richtung Botnanger Ortsmitte	
24	Furtwänglerstr. Fußgänger LSA Richtung Botnang Nord bzw. Regerstr	hier Schulwegunfall Nov 2019! Sichtweite in der Kurve Richtung Botnang Nord ist zu kurz für manche Autofahrer, um die LSA rechtzeitig sehen zu können	
25	Furtwänglerstr./Bauernwaldstr./Einkaufszentrum Laihle	Wunsch eines Kreisverkehrs	
26	Vaihinger Landstraße (Höhe Nr. 38)	Verkehrschao jeden Tag	
27	Schleichweg Mittlerer Bauernwaldweg	keine Gehwege, Schulweg. Bitte den Schleichverkehr zu unterbinden	
28	Vaihinger Landstraße und Botnanger Sattel	Tempo 40	
29	Karl-Wacker-Heim	Tempo 30	
30		Bei Einbahnstraßenregelung muss Quell- und Zielverkehr für Bewohner von Botnang erhalten bleiben	
31		Zebrastreifen tragen zur Verkehrsberuhigung bei	
32	Parkplatz Forsthaus und Sportplatz (jeweils in Vaihinger Landstraße)	Einrichten von Zebrastreifen	aktuelle Geschwindigkeit Tempo 60



- 4 Barrierefrei
- 16 Querung Schüler
- 3 Schacht
- 2 Querung schwer
- 1 Verbreiterung Gehweg
- 18 Überweg



- Fahrbahn Asphalt
- Fahrbahn
- Gehweg
- Bordstein-Kant
- Haltestelle Ordnung

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel. 0721-962500 · mail@koehler-leutwein.de

Datum	Name

Stadtbezirk Botnang

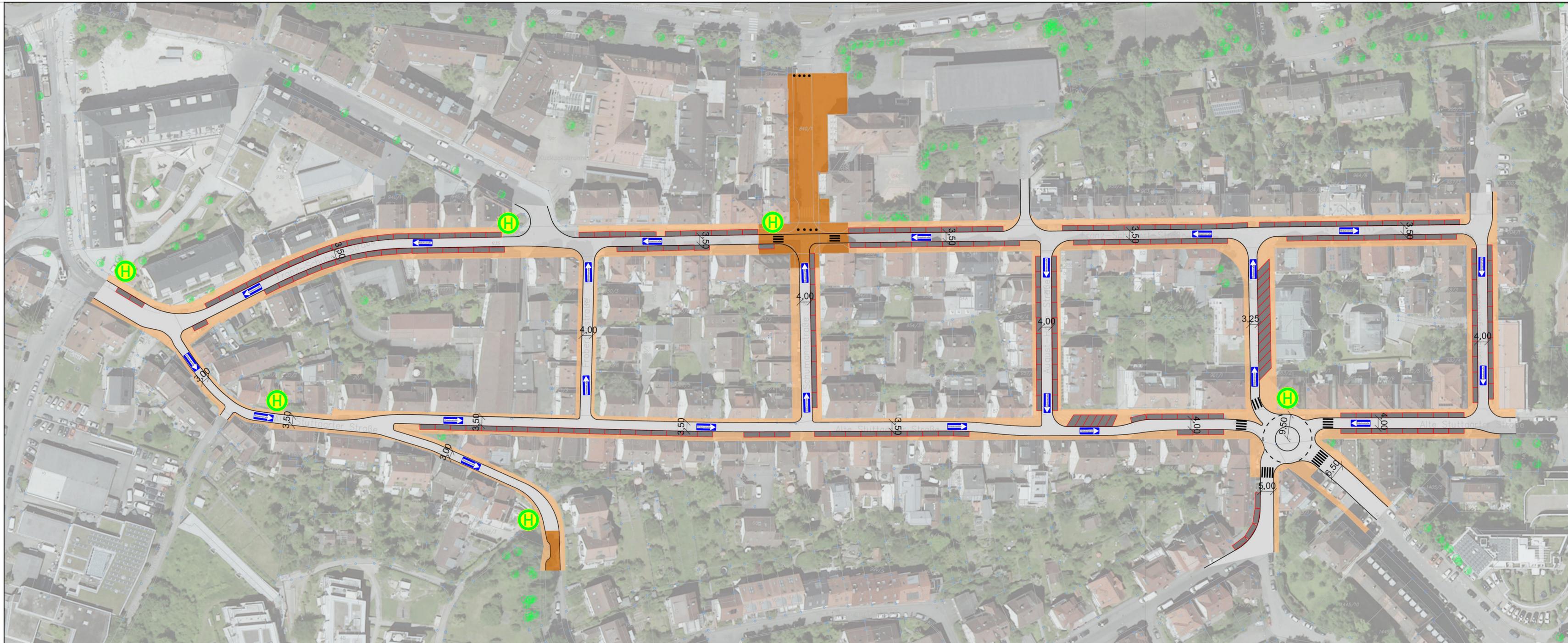
Sanierung Botnang 1

Maßstab:
1:500

Variante 1

Lageplan

20



- Fahrbahn Asphalt
- Fahrbahn
- Gehweg
- Bordstein-Kant
- Haltestelle Ordnung

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel. 0721-962500 · mail@koehler-leutwein.de

Datum	Name

Stadtbezirk Botnang

Sanierung Botnang 1

Maßstab:
1:500

Variante 2

Lageplan



- Fahrbahn Asphalt
- Pflasterstein
- Gehweg
- Haltestelle Ordnung

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel. 0721-962500 · mail@koehler-leutwein.de

Stadtbezirk Botnang

Sanierung Botnang 1	Datum
Variante 3	Name
Lageplan	Maßstab: 1:500
	22

Ergebnisse Bürgerbeteiligung vom 04.03.2020

Vorgestellte Maßnahmen von Koehler & Leutwein

Straße bzw. Knotenpunkt	Maßnahme K&L	Ziele und Vorteile der Maßnahme	Kommentare Bürger	Umsetzbarkeit
Hummelbergstr. / Klinglerstr. / Alte Stuttgarter Str. / Beethovenstr.	Kreisverkehr	Geschwindigkeitsreduzierung, eindeutige Vorfahrtsregelung	sehr gut; Gehwegfläche vor Apotheke verbreitern (Treppen); vor und nach geplanten Kreisverkehr entsprechen Proportionen nicht der Verkehrsmenge; Parkplatzsituation an Knotenpunkt bei Einbahnregelung für Patienten; Kreisverkehr kurzfristig aufmalen, dann in <u>Minikreis</u> umwandeln	✓
	Alternativ: Verengung des Knotenpunktes	Geschwindigkeitsreduzierung, eindeutige Vorfahrtsregelung	Parkplätze für Apotheke an Ecke Alte Stuttgarter Str / Beethovenstr; besser als Kreisverkehrsplatz; Gehweg vor Apotheke erweitern; städtebaulich schöner als Kreisverkehr weil weniger Verkehrsfläche	✓
	Erstellung sicherer Querungsmöglichkeiten	Schulwegsicherung		✓
Klinglerstr	Verbreiterung Gehwege, Einbahnstr Richtung Norden	Schulwegsicherung, Aufenthaltsqualität erhöhen		✓
	Alternativ: Schrägparken, Einbahnstr Richtung Norden, Gehwege bleiben auf alter Breite	mehr Parkplätze schaffen	Schrägparker reduzieren	✓
Klinglerstr / Franz-Schubert-Str.	Verengung Knotenpunktsbereich	Geschwindigkeitsreduzierung	Fläche zur Überquerung des Knotenpunktes freilassen	✓
	Gehwegnase (Querungshilfe für Schüler)	Schulwegsicherung		✓
Franz-Schubert-Str + Zumsteegstr + Alte Stuttgarter Str östlich der Klinglerstr	Einbahnstraßenregelung?	Mehr Parkplätze	Achtung: Im Winter Straße evtl. schwer passierbar bei Schneefall (bergauf-Fahrt in Alte Stuttgarter Str)	✓
Franz-Schubert-Str zwischen Klinglerstr und Griegstr	Einbahnstraße Richtung Westen mit Fahrbahnverschenken	Geschwindigkeitsreduzierung	Fahrradverkehr in beide Richtungen; nördlich Franz-Schubert Str Parkplatz als Entlastung, um Parken im Gebiet zu reduzieren; wechselnde Längsparker: bringt mehr unnötigen Verkehr in den restlichen Ring;	✓
	Anwohnerparken?	Reduzierung der Parknachfrage		✓
Franz-Schubert-Schule	Umgestaltung Schulumgebung, Aufpflasterung Knotenpunktsbereich	Schulwegsicherung, Schaffung Aufmerksamkeit, Reduzierung Geschwindigkeit	Kiss & Go für Franz-Schubert-Schule notwendig	✓
Schumannstr.	Einbahnstr Richtung Süden	Schulwegsicherung, Verhinderung Elterntaxis, Reduzierung Durchgangsverkehr	schlecht bei Notfall; super Idee	✓
	Alternativ: Zeitweise Sperrung der Fahrbahn durch Poller	Schulwegsicherung, Verhinderung Elterntaxis, Reduzierung Durchgangsverkehr	geteilte Meinungen; Straße nicht nur zeitweise sondern vollständig sperren; Poller sind Hindernis für Ortsbus, Umweg bedeutet 4 min im Fahrplan; Kiss&Go-Bereich wird benötigt; Außerhalb der Schulzeiten von Süden öffnen; für Radfahrer in beide Richtungen freigeben; Straße wichtig für Ortsbus & Einsatzfahrzeuge - Öffnung für BOB; Verkehrsberuhigter Bereich statt Poller	? Stadt
Franz-Schubert-Str / Griegstr	Platzbereich wird über Franz-Schubert-Str gezogen	Geschwindigkeitsreduzierung, Aufenthaltsqualität, Aufmerksamkeit auf verschiedene Verkehrsteilnehmer	für Fußgänger attraktiv gestalten!; wird positiv empfunden; Nasen um Knotenpunkt; FGÜ plus Verengung über Franz-Schubert-Str.;	✓
	Alternativ: keine Veränderungen	-		✓
Franz-Schubert-Str zwischen Griegstr und Alte Stuttgarter Str	alternierendes Parken, Zwei-Richtungs-Verkehr	Zufahrt zur Griegstr. Bleibt gewährleistet	Gehwegbreite bei Einbahnstraße ok; sehr gute Lösung	✓
	Alternativ: Einbahnstr Richtung Westen	Raumgewinn deutlich höher	bei wechselnden Längsparkern: Gegenverkehr hier nicht erforderlich, aber zu Lasten Alte Stuttgarter Str. ; Gehwegbreite bei Einbahnstraße ok; Erzeugt mehr Verkehr in Alten Stuttgarter Str. -- > Nadelöhr; statt wechselnde Längsparker: besser Einbahnstraße wegen Ortsbus außerdem klare Regelung;	✓
Frobergerstr	Einbahnstraße Richtung Süden	Erstellung Einbahnstraßenring		✓
Schumannstr zwischen Franz-Schubert-Str und Alte Stuttgarter Str	Einbahnstraße Richtung Norden	Erstellung Einbahnstraßenring		✓
August-Halm-Str	Einbahnstraße Richtung Süden	Erstellung Einbahnstraßenring		✓
Vaihinger Landstr / Lendvaiweg	Kurzfristig: Berliner Kissen (mobil)	Reduzierung Geschwindigkeit, Schulwegsicherung	kurzfristig: Spiegel	? Prüfung durch Stadt
	Langfristig: Aufpflasterung und Fahrbahnverengung	Reduzierung Geschwindigkeit, Schulwegsicherung	einheitlichere Gestaltung des Niveaus wegen Radverkehr	✓
Vaihinger Landstr / Hummelbergstr	Einengung Ausfahrt Vaihinger Landstr	Deutliche Lenkung des von Süden kommenden Verkehrs in die Hummelbergstraße (keine Geisterfahrer in Vaihinger Landstraße)		✓
Vaihinger Landstr / Brahmsweg	Vereinfachung Knotenpunktsgeometrie	Geschwindigkeitsreduzierung, eindeutige Unterordnung der Vaihinger Landstr	Überdenken: Kontraproduktiv für Schleichverkehr	Steigung?

Ergebnisse Bürgerbeteiligung vom 04.03.2020

Zusätzliche Ideen von Bürgern

Straße bzw. Knotenpunkt	Kommentare / Vorschläge durch Bürger	Erläuterung	Meinungen anderer Bürger	Umsetzbarkeit
Allgemein	Anwohnerparken vor den Toren Botnangs	Reduzierung des Parkdrucks, indem die Fahrzeuge der Anwohner an einer "Quartiersgarage"/"Quartiersparkplatz" abgestellt werden		
	keine Parkplatzreduktion - Parkplätze abends alle belegt		autonomes Fahren berücksichtigen - weniger Stellplätze; Reduzierung der Stellplätze	
	Park + Ride Parkplatz			
	Fußgänger nicht berücksichtigt			
	Fußgängerzählung?			
	Einbahnstraßen ziehen Verkehr an, da man schneller fahren kann			
	Ortsbus Durchfahrt erlaubt	BOB ist für viele Botnanger ein sehr wichtiges Verkehrsmittel		
	alle Punkte müssen für den Linienverkehr funktionieren			
	keine Müllfahrzeuge berücksichtigt			✓
	Richtungsänderung des Einbahnstrangs erwägen	Einbahnstraßenring in Gegenrichtung		
	Var3 beste Variante, da mehr Fußgängerfläche			
	verkehrsruhiger Bereich - an Engstellen zu schmale Gehwege			
	private Ausfahrten berücksichtigen			✓
	Haltlinien an Rechts-vor-Links Knotenpunkten einzeichnen			
Radverkehr in Einbahnstr. In Gegenrichtung freigeben		Einbahnstraße für Radfahrer frei (nicht generell)		
Radverkehrsführung (Ausgewiesene Empfehlung der Stadt Stuttgart) berücksichtigen	führt mitten durchs Planungsgebiet			
Hummelbergstr	an allen Rechts-vor-Links Knotenpunkten Haltlinien anbringen			
	Einbahnstr Richtung Förstlerstr als Einbahnstraße gestalten und Querschnitt verringern			
Klinglerstr	Spielstraße, Vorbereich Rathaus aufwerten Gewerbebetrieb muss anfahrbar bleiben (bei Längsparkern)			
	Gehweg auf Ostseite mindestens 2,00 m breite			
Franz-Schubert-Str / Klinglerstr	Spielstraße (Verkehrsberuhigter Bereich)			
Nöllenstr. / Alte Stuttgarter Str.	Fußgängerübergang - Zebrastreifen			
Eltinger Straße	Parkdruck! Seit Zone 1 verstärkt			
Nöllenstr./ Alte Stuttgarter Str./ Himmelreichstr.	Kreisverkehr da gefährlicher Knotenpunkt			
vor Vaihinger Landstr / Alte Stuttgarter Str	Berliner Kissen			
	Sperrung an Einmündung			
	Fahrbahn auf 3 m verengen zu Gunsten des Gehwegs Verengte Fahrbahn vor Einfahrt in Vaihinger Landstr			
Alte Stuttgarter Str bis Vaihinger Landstr	durchgängig 3,00 m breite Straße			
Alte Stuttgarter Str / Vaihinger Landstraße	einhängen Gehwegnase			
Alte Stuttgarter Str	Stellplätze möglich gegenüber Hausnr. 36/38			
	Nase bei Hausnr. 52 mit Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) da viele Fußgänger an dieser Stelle			
	Radverkehr auch gegen Fahrtrichtung			
	Hofeinfahrten prüfen			
	Plateaukissen vor Hausnr. 36 prüfen			
	Einfahrten vor Nr. 58-62 freigehalten			
	Schrägparken? Städtebauliche Aufwertung vor Nr. 98 Verkehrsberuhigung			
Vaihinger Landstr	an allen Rechts-vor-Links Knotenpunkten Haltlinien anbringen			
	Einbahnstraßenrichtung umdrehen			
	Sperrungen nach Einmündung Alte Stuttgarter Straße			
	ab Beginn Gehwege verbessern			
	Schutz für Radverkehr			
	Verkehrsberuhigter Bereich zu eng für Radfahrer, da bergauf (langsamer)		zu eng für Radfahrer, da bergauf (niedrige Geschwindigkeit und Pendelbewegung)	
Vaihinger Landstr bis Lendvaiweg	freigeben für Radfahrer in Gegenrichtung		geteilte Meinungen	

Außerhalb des Untersuchungsgebietes

Straße bzw. Knotenpunkt	Vorschläge durch Bürger	Erläuterung	Meinungen anderer Bürger	Umsetzbarkeit
Regerstraße	Abgetrennter Radschnellweg statt Parkstreifen (ADFC) zweite Fahrbahn zu Gunsten des Radverkehrs verändern oder einseitig Zweirichtungsverkehr			
			Parkdruck vor Hausnr. 39	
Regerstr./Schumannstr.	richtiger P&R-Parkplatz ohne Wohnwagen etc. in Grünanlagen am Sommerhalderbach			
Händelstr.	als Radroute nutzen		Kreisverkehr sehr gefährlich für Radverkehr	
Vaihinger Landstr./Gluckstr.	bis Kreisverkehr Einbahnstraße			
Vaihinger Landstr./Brucknerstr.	Busdurchgang			
Vaihinger Landstr. Ab Kullenbergstr.	Einbahnstr. Richtung Hummelbergstr.			
Lindpaintnerstr	als Umgehung nutzen			

FLÄCHENGEWINN GEHWEGE

Angaben in Meter

Variante 1/Variante 2/Variante 3

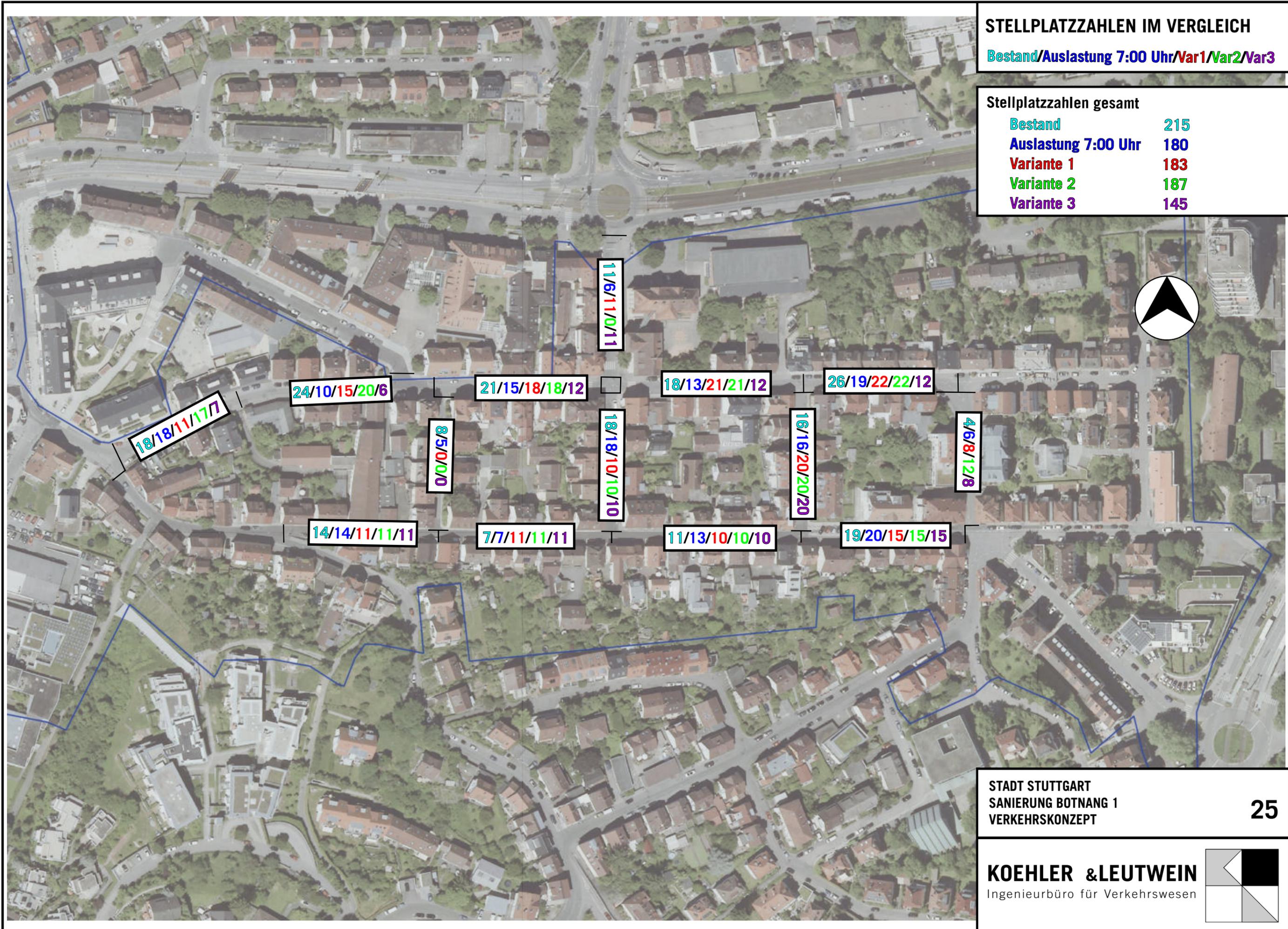


STELLPLATZZAHLEN IM VERGLEICH

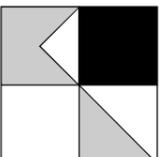
Bestand/Auslastung 7:00 Uhr/Var1/Var2/Var3

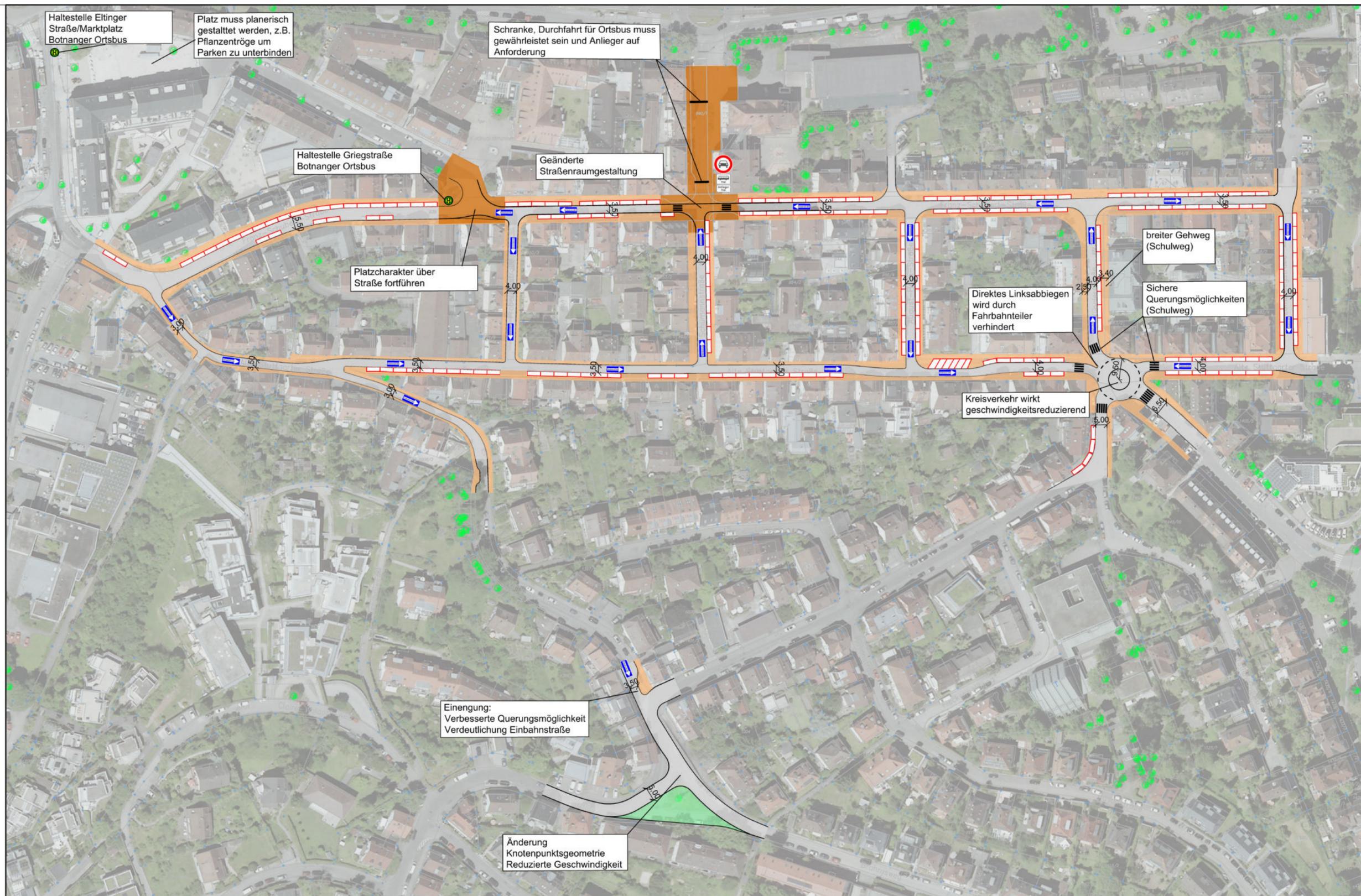
Stellplatzzahlen gesamt

Bestand	215
Auslastung 7:00 Uhr	180
Variante 1	183
Variante 2	187
Variante 3	145



STADT STUTTGART
SANIERUNG BOTNANG 1
VERKEHRSKONZEPT





Fahrbahn Asphalt
 Parkplätze
 Gehweg
 Berliner Kissen

KOHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Greschbachstraße 12 · 76229 Karlsruhe
 Tel: 0721-96260-0 · mail@koehler-leutwein.de

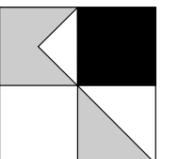
Datum	Name

Landeshauptstadt Stuttgart
Stadtbezirk Botnang


Sanierung Botnang 1
Vorzugsvariante

Maßstab:
 1:1000

Lageplan



Kurzfristige Maßnahme
Hummelbergstraße / Beethovenstraße /
Alte Stuttgarter Straße / Klinglerstraße

