

# STADTTEILENTWICKLUNG

Ostfildern-Nellingen



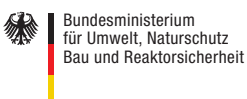
## Protokoll der Veranstaltung

*„Rund um die Hindenburgstraße –  
aus Ideen werden Pläne“*



*Montag, 21. November,  
18 bis 20 Uhr  
im KUBINO,  
In den Anlagen 6*

Gefördert durch:



## Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Knapp 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, darunter Vertreterinnen und Vertreter von Vereinen, Institutionen und vom Bund der Selbständigen (BdS) sowie Mitglieder aus dem Gemeinderat und Fachleute aus der Stadtverwaltung.

# Ablaufplan

## Block 1: Begrüßung, Input, Vorstellung der Planungen

18.00 Uhr	Begrüßung durch den Oberbürgermeister	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ideen werden Pläne</li> <li>Schritt vorankommen</li> <li>Planungen liegen auf dem Tisch</li> <li>Man wird es nicht allen recht machen können</li> <li>Politik ist schon eingebunden</li> </ul>	5
18.05 Uhr	Dr. Sven Fries Reinhard Kampmann (SEG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorstellung Ablaufplan und Ziele der Veranstaltung</li> <li>Einbindung der Bürgerschaft in Bildern</li> <li>Zentrale Erkenntnisse im Prozess</li> </ul>	15
18:20 Uhr	Prof. Dr. Jan Riel (HS Karlsruhe)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ortsdurchfahrten neu denken</li> <li>Planungsidee und Praxisbeispiele</li> </ul>	15
18:35 Uhr	Prof. Dita Leyh (ISA) Stefan Wammetsberger Christoph Ruth (SEG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorstellung der Planungen</li> <li>Zusammenfassung der Ergebnisse</li> </ul>	25

## Block 2: Stellungnahmen und Aussprache

19:00 Uhr	Frau Eberhard Herr Heldmeier	Stellungnahmen <ul style="list-style-type: none"> <li>Gesellschaft Forum inklusiv</li> <li>BdS Ostfildern-Nellingen</li> </ul>	10
19:10 Uhr	Aussprache Moderation (Stehische)	Alle Akteure stehen vorne, je nach Fragestellung werden die unterschiedlichen Partner eingebunden; Herr Lechner und Frau Bader werden auch noch mit eingebunden Zusammenfassung der Diskussion durch Oberbürgermeister	50
20:00 Uhr		Ende der Veranstaltung	

## 1. Begrüßung



**Oberbürgermeister Christof Bolay** begrüßt die Anwesenden. Die Tatsache, dass die Bewohnerinnen und Bewohner in großer Zahl erschienen sind, zeige, wie groß das Interesse am Thema Stadtteilentwicklung ist. „Wir hatten vom Gemeinderat den Auftrag, in die Bürgerschaft hinein zu hören“, sagt Bolay. Das habe man auf verschiedenen Wegen gemacht und dabei habe der Diskussionsverlauf gezeigt, dass etwas verändert werden muss, um Nellingen wieder attraktiver zu machen. Am Ende einer Reihe von Debatten und Überlegungen stünde nun ein Vorschlag – „manch einer wird sicher 'endlich' sagen“, so Bolay. „Auch wenn zu erwarten ist, dass sich nicht alle in allen Punkten einig werden, so hoffe ich dennoch, dass Sie hinter dem Vorschlag eine große Idee für Nellingen erkennen“, sagt der Oberbürgermeister.

## 2. Programmablauf und Ziele

**Moderator Sven Fries** vom **Büro Stadtberatung** heißt die Anwesenden willkommen. „Wir haben einen sehr intensiven und konstruktiven Prozess hinter uns“, sagt Fries und dankt denjenigen, die daran mitgewirkt haben. „Für den heutigen Abend haben wir Ihnen ein sehr interessantes Programm zu bieten.“ In der ersten Stunde würden Informationen zum Thema Stadtverkehr und die aktuelle Planung präsentiert werden. In der zweiten Stunde sei dann die Aussprache mit allen Teilnehmer/innen möglich.

Flankiert von **SEG-Projektleiter Christoph Ruth** gibt er zunächst einen kurzen Rückblick über die Aktionen, die bisher im Beteiligungsprozess gelaufen sind. „Die Veranstaltungen, in denen wir im Laufe der vergangenen Monate mit Ihnen die Stärken und Schwächen des Stadtteils diskutiert haben, haben zur Mobilisierung der Bevölkerung beigetragen“, so Fries. Zwei Punkte hätten die Verantwortlichen seit der Zukunftswerkstatt als Hausaufgabe mit auf den Weg genommen: Zum einen die Planungen zu präzisieren, zum anderen die verschiedenen Zielgruppen mit einzubinden. Dabei seien viele Zielkonflikte deutlich geworden und auch die Tatsache, dass die Hindenburgstraße nicht auf ihrer ganzen Länge umgebaut werden kann.



Christoph Ruth erinnerte an die wichtigsten Ausgangspunkte: Diese sind der Stadtverkehr mit den allseits bekannten Problemen sowie eine Reihe von städtebaulichen Themen.





Auch der Trend zum Leerstand sowie die wenig attraktiven Folgenutzungen, die schlechte Anbindung an die Halle insbesondere für Fußgänger und die viel diskutierte Ampel an der Otto-Schuster-Straße gehören dazu. Ergänzt wird die Aufzählung durch fehlende Platzflächen und die teilweise zu schmalen Gehwege, die unbefriedigenden (Platz-)Verhältnisse für Radfahrer und die Belange für beeinträchtigte Menschen. Weitere Themen sind die Bäume entlang der Hindenburgstraße, die einerseits raumprägend und ansprechend grün sind, andererseits aber mittlerweile viel zu groß. In der Folge entstehen vor allem im Wurzelbereich Schäden am Asphalt. Zu den zentralen Aspekten gehören nicht zuletzt auch die mangelnden Sitzmöglichkeiten entlang der Straße. Ferner weist Ruth darauf hin, dass es immer Klagen über fehlende Parkplätze gebe, dass aber die 120 Stellplätze unter der Halle vielfach leer stehen. Fries schließt die Aufzählung mit der Tatsache ab, dass die Hindenburgstraße regelmäßig von Fußgängern abseits der Überwege gequert wird. Bei einer nicht-repräsentativen Zählung durch Kinder und Jugendliche waren es rund 60 Personen in einer halben Stunde.

### 3. Planungsidee und Praxisbeispiele

**SEG-Geschäftsführer Reinhardt Kampmann** betonte, dass es sich bei der Hindenburgstraße um ein sehr komplexes Verkehrssystem handelt. Es lohne sich daher, den Blick über den Tellerrand zu heben und auf einer „kleinen Rundreise“ zu schauen, wie es in anderen Kommunen funktioniert. Mit **Prof. Dr. Jan Riel** habe man jemanden eingeladen, der verschiedene Städte und gerade die verkehrsrelevanten Themen kennt und diese daher fachlich gut bewerten kann.

Bevor Riel den Posten als Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule Karlsruhe angetreten hat, hat er über Jahre bei der Stadt Karlsruhe verschiedenste Projekte begleitet. In seinem Vortrag „Ortsdurchfahrten neu denken – Planungsidee und Praxisbeispiele“ (der ausführliche Vortrag ist im Internet unter [www.ostfildern.de/Stadteilentwicklung.html](http://www.ostfildern.de/Stadteilentwicklung.html) zu finden) hat er zunächst einige Grundlagen aufgeführt. Dazu gehörten auch die Fragen danach, wie Straßenräume funktionieren und Menschen interagieren. Es ging um Territorien, Geschwindigkeiten und darum, wer in welcher Verkehrssituation Recht zu haben glaubt. Anhand von verschiedenen Praxisbeispielen skizzierte er, wie der Umbau einer Ortsdurchfahrt sich auf den



Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit auswirkt. Nicht unerwähnt ließ er dabei, dass regelmäßig die Sorge der Anwohner zu hören sei: „Kann das gut gehen, wenn die Situation vor meinem eigenen Haus sich verändert?“, so Riel. Die Gestaltung der Straßen betreffend machte er deutlich, dass der Autofahrer seine Geschwindigkeit nach dem Bild richtet, das sich ihm bietet, und weniger nach dem, was auf dem Schild steht.

## 4. Vorstellung der Planungen



Man braucht auch Mut, um solche Schritte zu gehen“, sagte Reinhardt Kampmann angesichts der Reihe an Beispielen aus Städten wie Rudersberg, Ulm oder Karlsruhe und lenkte den Blick zurück auf die Hindenburgstraße. Diesbezüglich seien in den vergangenen Monaten viele Varianten diskutiert worden, die nun von Seiten der Planer in einen Vorentwurf zusammen geführt worden seien. Vorgestellt wurde dieser durch Prof. Dita Leyh vom Internationalen Stadtbauatelier Stuttgart und Verkehrsplaner Stefan Wammetsberger vom Büro Koehler und Leutwein (der ausführliche Vortrag ist im Internet unter [www.ostfildern.de/Stadtteilentwicklung.html](http://www.ostfildern.de/Stadtteilentwicklung.html) zu finden).

„Wir haben versucht, in die Planungen möglichst alles mit einzubringen“, sagt Leyh. „Gerade beim letzten Workshop haben Sie uns viel gezeigt, was Externe vielleicht nicht auf den ersten Blick sehen.“ In ihrem Vortrag zeichnete sie noch einmal nach, was aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung und -prognosen für Ideen entwickelt und teilweise wieder verworfen worden sind.

**Das nun vorliegende Konzept geht von folgenden Bausteinen aus:**

- ① eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 in der Hindenburgstraße, dabei können die heutigen Ampelanlagen entfallen,
- ② ein Kreisverkehr an der Kreuzung zur Esslinger Straße,
- ③ ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich im östlichen Teil der Hindenburgstraße mit Tempo 20. Die Möglichkeit eines weiteren Kreisverkehrs an der Rinnenbachstraße wird Leyh zufolge momentan untersucht. Zumindest im östlichen Teil der Hindenburgstraße können die Busse auch auf der Fahrbahn halten, ohne dass der Verkehr darunter leidet.
- ④ Für eine einheitliche Stadtmöblierung sind in den Plänen einfache, aber multifunktionale

**Stahlelemente vorgesehen, die je nach Standort verschiedenen Anforderungen gerecht werden können. So sind sie Sitzmöglichkeit, Fahrradständer, Sonnenschutz oder können bei Bedarf den angrenzenden Ladengeschäften auch zur Präsentation von Waren dienen.**

Wie Stefan Wammetsberger ausführt, muss die Kreuzung Hindenburg-/Esslinger Straße heute rund 19.000 Fahrzeuge am Tag verkraften, davon macht der Ziel- und Quellverkehr, also der „hausgemachte“ Verkehr innerhalb Ostfilderns, einen relativ hohen Anteil aus. Zudem zeigen die Prognosen, dass der Verkehr in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird.

Entscheidend ist, die Tempo-reduzierung durch gestalterische Maßnahmen im Straßenraum zu unterstützen. Das Aufstellen von Verkehrsschildern allein reicht nicht aus. Nur wenn Bereiche entsprechend gestaltet seien, würde sich der Autofahrer auch entsprechend anpassen, so Leyh. Dies gilt besonders für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, wo die durchgängige Gestaltung und Gliederung der Verkehrsflächen zwischen den beiden Häuserzeilen besonders wichtig ist.

An der Kreuzung Riegelstraße kann dem Verkehrsplaner nach bei Tempo 30 die Linksabbiegerspur entfallen. Der gewonnene Platz kann den Gehwegflächen zugeschlagen werden. Mit zwei Zebrastreifen ist die Querung der Straße gut möglich. An der Kreuzung Otto-Schuster-Straße kann die Ampelanlage entfallen. Das Aufstauen des Verkehrs entfällt, dennoch sorgen Zebrastreifen jederzeit für eine gute Querungsmöglichkeit. 92 öffentliche Stellplätze bietet die Hindenburgstraße heute, hinzu kommen die Stellplätze in der Tiefgarage an der Halle. Mit der vorliegenden Planung und der weitgehenden Umgestaltung gehen lediglich 3 Stellplätze in der gesamten Länge der Hindenburgstraße verloren. Im Gegenzug werden Flächen für die Fußgänger gewonnen und gestaltet.



## 5. Zusammenfassung der Ergebnisse

### SEG-Projektleiter Christoph Ruth fasst die Planungsinhalte abschließend noch einmal kurz zusammen:

- Die Kombination aus Kreisverkehr, Temporeduzierung und Wegfall der Ampeln sorgt für einen langsamen und stetigen Verkehrsfluss. Die häufigen Staubildungen und Verkehrsstörungen sollen so vermieden werden. Daher sind unverhältnismäßige Verkehrsverlagerungen in Nebenstraßen auch nicht zu erwarten.
- Die Halle mit ihren vielen Einrichtungen wird fußläufig besser angebunden, weil Ampeln entfallen und die Querung auf dem Zebrastreifen für Fußgänger komfortabel ist.
- Der östliche Teil der Hindenburgstraße mit den meisten Geschäften und Dienstleistern wird zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich. Das bedeutet in der Konsequenz eine durchgängig einheitliche Gestaltung der Flächen und Tempo 20.
- Gestaltung und Temporeduzierung sorgen für mehr Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer, das Miteinander wird verbessert, es wird Rücksicht aufeinander genommen.
- Der Fußgänger kann die Straße mit Hilfe der Zebrastreifen komfortabler und weiterhin sicher queren.
- An den Kreuzungsbereichen Riegelstraße und Otto-Schuster-Straße können die Ampelanlagen entfallen. Die Hindenburgstraße bleibt auch bei Tempo 30 vorfahrtsberechtigt, dennoch bleibt das Ein- und Ausfahren aus den Seitenstraßen bei geringerer Geschwindigkeit gut möglich.
- Die Linksabbiegerspuren in der Hindenburgstraße entfallen, die gewonnene Fläche wird den Gehwegbereichen zugeschlagen.
- Die neue Stadtmöblierung aus einem flexiblen Stahlrahmensystem und Baumpflanzungen und die Erneuerung der Gehwege ermöglicht eine durchgängige Gestaltung und rückt die unruhige Fassadenabfolge der Gebäude in den Hintergrund.
- Die öffentlichen Platzbereiche an der Kreissparkasse und der Einmündung Riegelstraße erhalten durch eine Umgestaltung Aufenthaltsqualität.

## 6. Stellungnahmen „Gesellschaft Forum inklusiv“ und BDS



**Holger Heldmaier, BDS-Mitglied und Inhaber von Blumen Sonn**, betont, dass der Bund der Selbständigen sich für deutliche Umbaumaßnahmen rund um die Hindenburgstraße ausspricht und daher die vorgestellten Planungen im Grundsatz unterstützt. „Wir wünschen uns, dass etwas passiert und dass schnell etwas passiert“, sagt Heldmaier. „Ansonsten stirbt der Einzelhandel in Nellingen aus.“ Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich wird seiner meiner Meinung nach mehr Lebensraum bringen. Allerdings bezweifelt er, dass so viele Aufenthaltsbereiche wie geplant auch wirklich nötig sind. Es stelle sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob die Stadt auch bereit sei, diese dauerhaft zu pflegen, so Heldmaier. Bauchschmerzen bereite ihm zudem der Plan, dass die Schrägparker (zwischen Bismarckstraße und Otto-Schuster-Straße) durch eine Längsparkierung ersetzt werden. In seinen Augen sind das die attraktivsten Parkplätze im Ortskern, daher fordere er die Planer auf, diese Überlegung noch einmal zu überdenken.



**Karin Eberhard vom „Forum Gesellschaft inklusiv“**

gibt gerne zu, dass sie den Planungen anfangs skeptisch gegenüber stand. Doch heute sehe sie die Vorteile, die gerade auch der Kreisverkehr bringe und durch den Zebrastreifen habe der Fußgänger Vorrang. Nachdem die Hindenburgstraße im östlichen Bereich nach Fertigstellung überall gequert werden darf, würden sich gerade auch für Menschen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind, die Wege verkürzen, da sie nicht mehr bis zur Ampel gelangen müssten. Das Ansinnen, die Busbuchten wegfällen zu lassen, sieht sie kritisch, gerade wenn Ältere oder Beeinträchtigte ein- und aussteigen und dafür etwas länger brauchen. Die ebene Fläche, die sich durch die einheitliche Gestaltung des Bodenbelags ergibt, sei nicht nur für weniger mobile Menschen, sondern auch für Kinderwagen von Vorteil. Da sie selber sehbeeinträchtigt ist, appelliert sie dafür, notwendige Maßnahmen wie Rillen im Belag einzuplanen, anhand derer man sich mit Blindenstock orientieren kann. Sie ist aber zuversichtlich, dass die Planer alle Notwendigkeiten bedenken.



## 7. Aussprache



Im Anschluss an die Präsentation der Planung hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit, eine persönliche Stellungnahme abzugeben und Fragen zu stellen. Für Antworten standen Vertreter der Stadt, der SEG und die Fachplaner zur Verfügung.

Dabei wurden folgende Fragen und Anregungen seitens der Bürgerinnen und Bürger vorgebracht und wie folgt beantwortet (mehrere gleichlautende Fragen mit ähnlichen Inhalten werden hier zusammengefasst dargestellt):

### **1. Fährt der Verkehr aus der Esslinger Straße nicht zu schnell in die Tempo-20-Zone ein?**

Antwort: Um in der Esslinger Straße die Geschwindigkeit zu drosseln, wird der Kreisverkehr entsprechend gestaltet, so dass die Ablenkung für den Autofahrer so groß wird, dass er vor dem Einfahren unweigerlich abbremst.

### **2. Es werden Verkehrskonflikte im Kreuzungsbereich Riegelstraße ohne Ampel befürchtet.**

Antwort: Entgegen der geäußerten Bedenken wird das Ausfahren aus der Riegelstraße ohne Ampelregelung den Untersuchungen der Verkehrsplaner zufolge aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit besser funktionieren als heute. Ebenso sieht es mit dem Linksabbiegen in die Riegelstraße aus. Da der Verkehr deutlich langsamer fließt, können Lücken besser genutzt werden.

### **3. Es wurde angeregt, erneut zu prüfen, ob die Busse tatsächlich zukünftig auf der Straße halten sollen oder ob dadurch der Verkehr zu sehr gebremst wird.**

Antwort: Erster Bürgermeister Rainer Lechner führte dazu das Beispiel Ruit an, um zu verdeutlichen, dass es dort gut funktioniert und dass der Verkehr nicht gleich zusammenbricht, wenn der Bus kurz hält. Nichtsdestotrotz wird dieser Aspekt noch einmal geprüft.

**4. Es werden spürbare Verkehrsverlagerungen in die Nebenstraßen befürchtet und daher die Forderung gestellt, dass Nellingen als Gesamtes im Blick der Planer behalten werden muss.**

Antwort: SEG-Geschäftsführer Reinhardt Kampmann macht deutlich, dass man ein funktionsfähiges Verkehrssystem in Nellingen im Blick hat. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Maßnahmen in der Hindenburgstraße in den Nebenstraßen keine wesentlichen Veränderungen bewirken werden. Dennoch gilt es, das Gesamtsystem zu beobachten und bei Bedarf zu reagieren und dem Fall entsprechend nachjustieren. Verkehrsplanner Stefan Wammetsberger spricht davon, dass die Berechnungen zwar Verkehrsverlagerungen in Nellingen ausweisen, dass diese aber verhältnismäßig gering ausfallen werden. An einem Beispiel erklärt er, dass z.B. ein Fahrzeug mehr pro Minute in der Regel nicht als Verschlechterung wahrgenommen wird. Prof. Dr. Jan Riel bestätigt dies und betont, dass es sich um mathematische Berechnungen handele, aber dass das Verhalten der Autofahrer nicht immer exakt vorhersehbar ist. So ist es auch möglich, dass Verlagerungen erst gar nicht eintreten. Ob die allgemein prognostizierten Verkehrszuwächse in der Region Stuttgart für die kommenden Jahre überhaupt in der Größenordnung eintreten, darf laut Prof. Dr. Riel bezweifelt werden.

**5. Für die Wilhelmstraße wird auch eine Temporeduzierung auf 30 km/h gefordert.**

Antwort: Hier wird auf die Empfehlung aus der aktuellen Lärmaktionsplanung verwiesen (Anmerkung: zwischenzeitlich wird für die Wilhelmstraße Tempo 30 favorisiert).

**6. Es wird auch am Kreuzungsbereich Rinnenbachstraße ein Kreisverkehr gefordert.**

Antwort: Ob ein Kreisverkehr möglich ist und welche Wirkung damit erzielt werden kann, wird momentan geprüft.

**7. Es besteht der Wunsch nach zusätzlichen Flächen für Fußgänger und Radfahrer. Außerdem sollen möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben.**

Antwort: Die Planung geht soweit als möglich auf diese beiden Forderungen ein.



**8. Es wird die Frage aufgeworfen, ob eine Nord-West-Umfahrung Nellingens möglich sei.**

Antwort: Die erneute Forderung nach einer Nord-West-Umfahrung musste wie schon bei vorangegangenen Veranstaltungen als nicht realisierbar abgewiesen werden.

**9. Wie sorgt die Stadt für die Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit in der Hindenburgstraße?**

Antwort: Im Zuge der Umbauarbeiten wird eine Anlage zur Geschwindigkeitsüberwachung installiert.

**10. Es wird die Frage gestellt, ob die Finanzen der Stadt für die geplanten Maßnahmen ausreichen.**

Antwort: Im Sanierungsverfahren „Rund um die Hindenburgstraße“ stehen Mittel aus der Städtebauförderung zur Verfügung. Diese Mittel ermöglichen die geplanten Investitionen in der Hindenburgstraße.



## 8. Verabschiedung

„Es gab aus Ihren Reihen keinen einzigen Beitrag, in dem es hieß: So könnt ihr das im Grundsatz nicht machen“, sagte Oberbürgermeister Christof Bolay zum Abschluss der Veranstaltung. Er zeigte sich erfreut über das Interesse und die rege Diskussion. Klar sei auch, dass noch manches im Planungsverlauf zu klären sei. Aber im Grunde waren sich die knapp 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer einig, dass die Hindenburgstraße dringend umgebaut werden muss. Themen wie beispielsweise der zweite Kreisverkehr oder was in den Nebenstraßen passiert, gilt es weiter zu bearbeiten. „Wir wollen keine Gewinner und Verlierer produzieren, sondern eine Lösung für ganz Nellingen finden“, so Bolay. Idealerweise werden die endgültigen Pläne im kommenden Jahr vom Gemeinderat beschlossen, so dass 2018 mit der Realisierungsphase gestartet werden könnte. „Anhand der gebauten Realität wird sich zeigen, dass das Engagement und die Zeit, die Sie in diesen Prozess investiert haben, sich gelohnt hat“, so sein Fazit.

