

Stellungnahme von ADFC Baden-Württemberg und ADFC Stuttgart zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart vom August 2019

Vorab möchte der ADFC darauf hinweisen, dass man im Verkehrsbereich die verschiedenen politischen Ziele und Notwendigkeiten nicht isoliert, sondern **umfassend** und **miteinander in Zusammenhang** betrachten sollte. Zum einen ist die Mobilität der Menschen zu gewährleisten, zum anderen müssen

- Luftreinhaltung
- Klimaschutz
- Lärmschutz
- Verkehrssicherheit

erreicht werden.

Für jedes dieser vier Ziele ist es wichtig, dass der Kfz-Verkehr verlangsamt und verringert wird. Wie Sie im Zusammenhang mit **Tempo 40 (M2)** richtig festgestellt haben, hängen Verlangsamung und Verringerung des Kfz-Verkehrs eng miteinander zusammen. Es kommt nicht in erster Linie darauf an, wie viel Schadstoffe und Lärm ein einzelnes Fahrzeug bei einer bestimmten Geschwindigkeit verursacht, sondern auf den Effekt, dass sich die Anzahl der Fahrzeuge bei geringerer Geschwindigkeit reduziert. Dieser Effekt bestätigt die Theorie des konstanten Zeitverbrauchs: Ein Mensch verbringt gleichviel Zeit im Verkehr, unabhängig von seiner Geschwindigkeit. Wer schnell vorankommt, nimmt weitere Wege in Kauf. Hinzu kommt überdies, dass es in Straßen mit niedriger Kfz-Geschwindigkeit attraktiver wird, das Rad zu benutzen oder zu Fuß zu gehen.

Bei der Verkehrssicherheit kommt der positive Effekt in erster Linie direkt aus der Reduzierung der Geschwindigkeit.

Daher begrüßt der ADFC die Maßnahme bezüglich Tempo 40 ausdrücklich! Es stellt sich aber die Frage, warum man dabei auf halbem Wege stehen bleibt und nicht gleich **Tempo 30** vorgibt. Dann sind die oben genannten Effekte zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und zur besseren Verkehrssicherheit nochmals deutlich stärker. Insbesondere der Effekt, dass andere Fortbewegungsarten als das Kfz dann attraktiver werden, kann erst bei Tempo 30 in größerem Umfang wirken, da der Kfz-Verkehr dann als deutlich weniger bedrohlich sowohl für Radfahrende als auch für Zu-Fuß-Gehende wahrgenommen wird. Und nicht zuletzt weil Sie feststellen, dass die Luftschadstoff-Grenzwerte mit den dargestellten Maßnahmen nicht ganz, sondern nur fast eingehalten werden, sind schärfere Maßnahmen erforderlich.

Es stellt sich überdies die Frage, warum die Maßnahme nicht für die gesamte Stadt ergriffen werden soll. In den **äußeren Stadtteilen** sind die Schadstoffwerte zwar meist unter dem Grenzwert, aber dennoch muss gelten: Je weniger, desto besser. Besonders beim Feinstaub gibt es keine Schwelle, von der man sagen kann, dass alle darunter liegenden Werte unbedenklich sind.

Wir bitten Sie daher, die Maßnahme M2 (Tempo 40) dahingehend zu verschärfen, dass auf allen Innerortsstraßen im gesamten Stadtgebiet Tempo 30 gelten soll.

Bezüglich der **Fahrverbote an einzelnen Strecken (M1)** hat der ADFC Bedenken bezüglich des Ausweichverkehrs.

Die Alte Weinsteige wird zum Beispiel von vielen Kfz als Schleichweg missbraucht, obwohl es eindeutige Verbote gibt. Es ist zu befürchten, dass mancher Euro-5-Dieselfahrer davon ausgeht, dort sei die Gefahr, er tappt zu werden, geringer als auf der B27. Schon wenige Fahrzeuge auf dieser Straße reichen aus, sie für Radfahrer (zumindest mit gutem Pedelec ist die Steigung durchaus zu schaffen) gänzlich unattraktiv zu machen, da fast jede Begegnung ein Anhalten erfordert.

Die Neckarstraße ist ebenfalls gefährdet, zu einer Ausweichstrecke zu werden. Sie ist für Radfahrer eine wichtige Möglichkeit, dem hohen Fußgängerverkehr im Schlossgarten auf der stark frequentierten Strecke Innenstadt - Bad Cannstatt auszuweichen und damit Konflikte zu vermeiden. Auch die Achse durch die Filderstraße und die Olgastraße ist gefährdet.

Wir bitten Sie daher, Gegenmaßnahmen zu treffen – zum Beispiel eine bauliche Unterbrechung der Alten Weinsteige, die nur von Zweirädern passiert werden kann. In der Neckarstraße, der Filderstraße und der Olgastraße sollten großzügige Radverkehrsanlagen eingerichtet werden, die weder im "Doorring"-Bereich der parkenden Autos liegen noch so beschaffen sind, dass Radfahrer mit zu wenig Abstand überholt werden. In einem Teil der Neckarstraße (zwischen Hackstraße und Werderstraße) ist auch die Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar. Auch im Bereich der Haltestelle Stöckach reicht der Platz nicht für separate Radverkehrsanlagen, hier könnte Tempo 20 eine Lösung sein. Die entsprechenden Maßnahmen sind vor dem Inkrafttreten der neuen Fahrverbote umzusetzen.

Zusätzlich stellt sich die Frage, warum eigentlich gerade solche Fahrzeuge vom Verbot ausgenommen werden, die – auch ohne Messung feststellbar – die meisten gut über die Nase wahrnehmbaren Schadstoffe ausstoßen und außerdem besonders laut sind. Oldtimer und Zweitakter sind zwar nicht die Masse des Kfz-Verkehrs, aber je ein Fahrzeug genügt schon, um das Wohlbefinden der Passanten erheblich zu beeinträchtigen. Bei den Zweitaktmotoren ist zu berücksichtigen, dass es diese auch außerhalb des Verkehrsbereichs gibt.

Zurück zum anfangs genannten Bestreben, den Kfz-Verkehr zu verlangsamen und zu verringern: Kurz gesagt, braucht es dafür eine **umfassende Verkehrswende**. Um diese einzuleiten, sind – neben den in den diversen Fortschreibungen des Luftreinhalteplans genannten – die folgenden Maßnahmen erforderlich:

Sperrung kleiner (außerörtlicher) Gemeindeverbindungsstraßen für Kfz (baulich oder gut kontrolliert), unabhängig davon, ob der heute vorhandene Kfz-Verkehr legal oder illegal stattfindet. Hier einige Beispiele: Weg am Bisachgraben (Zazenhausen – Kornwestheim), Heidenburgstraße (Mühlhausen – Kornwestheim), Oeffinger Straße (Hofen – Oeffingen), Bachhalde (Mühlhausen – Zazenhausen), Himmelsleiter (Zazenhausen – Freiberg), Austraße / Arnoldstraße (Münster – Mühlhausen), Wangener Höhenweg, Speidelweg (Rohracker – Frauenkopf), Rohracker – Sillenbuch, Amstetter Straße vor Hedelfinger Brücken (mit versenkbarem Poller für den Busverkehr), Hausen – Ditzingen, Oberer Kirchhaldenweg (Botnang – Solitude), Vaihinger Straße (versenkbarer Poller), Grünewaldstraße (Feuerbacher Tal –

Kräherwald), Hasenbergsteige (auch Hohentwielstraße, Wannestraße, Hohenzollernstraße), Verbindung Wangener Straße – Landhausstraße (Wangen – S-Ost), Königsträßle (Waldau – Schönberg), Kirschenallee (Ramsbachtal – Hohenheim), Riedenberger Straße (Birkach – Ramsbachtal), Abzweig nach Kemnat an der Birkacher Straße. Die meisten dieser Straßen sind so schmal, dass nach der geplanten StVO-Änderung ohnehin ein Fahrrad-Überholverbot angeordnet werden müsste. Eine Sperrung für Kfz würde aber Konflikte von vornherein vermeiden.

“**Super-Blocks**” nach Barcelona-Vorbild (das heißt, kleine bewohnte Straßen sind für Kfz Sackgassen oder Schleifen). Das gilt vor allem an Stellen, an denen bestehender (legaler oder illegaler) Schleichverkehr zu beobachten ist, z.B. an der Herzogstraße (Rotebühlstraße bis Weimarstraße), an der Klugestraße (S-West) oder an der Leinenweberstraße (Möhringen). Aber auch sonst kann damit sichergestellt werden, dass andere Maßnahmen nicht umgangen werden können.

Verknappung und Verteuerung von Parkraum über die Maßnahme **M4** hinaus, auch in den vorhandenen "bewirtschafteten" Gebieten. Das Anwohnerparken darf nicht nur 30 Euro pro Jahr kosten. Zudem muss das Falschparken wirksam bekämpft werden, baulich sowie durch polizeiliche Maßnahmen. Insbesondere das verbotene Parken im Kreuzungsbereich ist baulich zu unterbinden.

Durch **Pförtnerampeln** – die natürlich für Radfahrer und Busse hindernisfrei passierbar sein müssen – ist sicherzustellen, dass nur so viele Kfz in die Stadt fahren, wie diese verträgt. Sollte dies zu Verlagerungen in Nachbarkommunen führen, können diese durch gleichartige Maßnahmen gegensteuern.

An Straßen mit mehr als einer Spur je Richtung werden die zusätzlichen Spuren zu **Rad- oder Busspuren** umgewidmet. Die Knotenpunkte sind dabei so zu gestalten, dass gleichzeitige "bedingt verträgliche" Verkehrsströme vermieden werden und dennoch keine langen Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger bestehen.

Die **Zielvorstellung** aus Sicht der Radfahrer ist die, dass an jeder Straße Radfahren sicher (sowohl objektiv als auch gefühlt) möglich ist – entweder durch Radweg/Radstreifen (mindestens 2 m breit je Richtung) oder durch Temporeduzierung bei gleichzeitig wenig Kfz-Verkehr. Maßnahmen, die "niemandem wehtun", wie Schutzstreifen, helfen meist nicht viel. Es muss daher massiv Verkehrsfläche vom Kfz-Verkehr (Fahrspuren und Stellplätze) an den Radverkehr umverteilt werden.

Die **Polizei** kontrolliert die Einhaltung des Mindest-Überholabstandes Auto – Rad (1,50 m, bereits jetzt geltendes Recht). Solche Kontrollen sind möglich, in Salzburg zum Beispiel gibt es sie. Insgesamt sollte mit der Polizei vereinbart werden, dass sie dem Schutz der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer eine deutlich höhere Priorität einräumt als dem Verkehrsfluss der Kfz. Überdies sollte bei verstärkt auftretendem Fehlverhalten von Radfahrern (Beispiel Fußgängerzone Bad Cannstatt) auch hinterfragt werden, was der Grund dafür ist, wie z.B. fehlende sichere und legale Fahrmöglichkeiten.