

Stadt Stuttgart  
Marktplatz 1

70713 Stuttgart

Frank Zühlke  
Stellv. Kreisvorsitzender  
Silberburgstraße 123A  
70176 Stuttgart  
0711 | 611 752  
frank.zuehlke@adfc-bw.de  
www.adfc-bw.de/stuttgart

05.12.2020

## **Stellungnahme zu den geplanten Radwegen an der Theodor-Heuss-Straße**

### **Geschäftsstelle**

Rotebühlstr. 86/1  
70178 Stuttgart  
0711 | 6368637  
stuttgart@adfc-bw.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

### **Bankverbindung**

Postbank Stuttgart  
IBAN: DE21600100700277702709  
BIC: PBNKDEFF

wir vom ADFC Stuttgart freuen uns, dass die Planungen für die Theodor-Heuss-Straße nun deutlich Gestalt annehmen. Allerdings sehen wir es als eine verpasste Chance, den Kfz-Verkehr wie im VEK vorgesehen zu reduzieren, wenn weiterhin zwei Kfz-Fahrbahnen je Richtung bestehen bleiben sollen.

Der aktuelle Zustand nach der Rücknahme des Popup-Radfahrestreifens ist extrem kritisch. Die Radfahrer\*innen fahren im Dooring-Bereich oder werden extrem eng überholt – wenn nicht gar beides gleichzeitig. Mit dieser Rücknahme spielt die Stadt Stuttgart mit Menschenleben, nur um dem Kfz-Verkehr keine Unannehmlichkeiten zuzumuten. Die Radfahrerinnen und Radfahrer erwarten daher, dass die Popup-Radfahrestreifen unverzüglich wieder hergestellt und erst dann wieder abgebaut werden, wenn die neue Planung umgesetzt wird.

Auch zur Planung selbst haben wir einige Verbesserungsvorschläge:

- Sehr problematisch sind die Polizeifahrzeuge hinter dem Radweg. Schon heute ist dieser Bereich gefährlich, besonders da viele Polizisten ihr Fahrzeug nicht ordnungsgemäß innerhalb der Markierung abstellen und damit der eingezeichnete (aber zu geringe) Sicherheitsabstand zur Makulatur wird. Wir schlagen vor, den Radweg hinter den Fahrzeugen verlaufen zu lassen, zumal man gemäß dem Plan anschließend ohnehin hinter der Bushaltestelle fahren soll. In jedem Fall muss sichergestellt sein, dass die Fahrzeuge nicht auf den Radweg ragen. Bleibt es bei der vorgesehenen Anordnung, ist zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,10 m erforderlich, dessen Einhaltung dann auch sicherzustellen ist. Die vorgesehenen 0,50 m sind deutlich zu wenig und widersprechen dem ERA-Standard.
- Im Anschluss an die Bushaltestelle ist eine Lieferzone vorgesehen. Das ist grundsätzlich sinnvoll, um einem chaotischen Abstellen zum Entladen vorzubeugen. Ein Fahrzeug auf dieser Fläche stellt so kurz vor der Kienestraße aber ein gefährliches Sichthindernis dar zwischen Radfahrer\*innen und Abbiegenden. Wir bitten darum zu prüfen, ob ein Tausch des Bushaldebereichs mit der Lieferzone die Situation verbessern würde.

- Das Ende an der Bolzstraße muss so gestaltet sein, dass auch eine Weiterfahrt geradeaus sicher möglich ist. Mit der aktuell geplanten Markierung meinen die Autofahrer\*innen, die Radfahrer\*innen müssten rechts abbiegen und schneiden sie im Zweifelsfall, wenn sie doch geradeaus fahren.
- Vor dem Friedrichsbau quert die HRR 4, welche u.a. vom Hauptbahnhof zur Liederhalle führt. Hier sollte das kurze Stück zwischen der Börsenstraße mit dem Überweg am Palast der Republik für Zweirichtungsverkehr ausgelegt werden. Gemäß Standard für Radschnellverbindungen sollte die Breite dort mindestens 4 m betragen. Zudem ist es erforderlich, die Börsenstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr zu öffnen. Dazu muss in dieser wenig befahrenen Straße die Höchstgeschwindigkeit  $\leq 30$  km/h betragen.
- Die LSA am Abzweig der Willy-Bleicher-Straße (zum Planetentunnel) muss fahrradfreundlich geschaltet werden. Die eingezeichnete "Schleife" ist dazu ein guter Ansatz. Wir bitten darum zu prüfen, ob die folgende, in den Niederlanden oft zu beobachtende Schaltung geeignet ist: Im "Ruhezustand" haben sowohl Radfahrer\*innen als auch abbiegende Kfz rot. Wer dann zuerst kommt, schaltet sich auf grün; dieses kommt dann sofort, da nicht zuerst gewartet werden muss, bis der andere rot hat.
- Die an die Theodor-Heuss-Straße angrenzenden Teile der Einbahnstraßen Gymnasiumstraße und Lange Straße sind im Gegensatz zu den anderen Straßen im Hospitalviertel noch nicht für Radfahrer\*innen in Gegenrichtung geöffnet. Dies kann nun endlich nachgeholt werden, was auch bei der Gestaltung der Einmündungsbereiche berücksichtigt werden sollte.
- Die Verschwenkungen des Radwegs an den Bushaltestellen sind recht stark. In den Musterlösungen des Landes ist in anderem Zusammenhang (Radweg-Ende) zu lesen, dass der Verzug höchstens 1 m je 10 m Strecke betragen soll. Wir bitten darum, dies auch für diese Situation als Orientierungswert zu nehmen.
- Die Höhe des Radwegs über der Fahrbahn wechselt häufig zwischen 8 cm, 3 cm und 0 cm (an den Fußgängerüberwegen). Sie sollte aber möglichst einheitlich sein. Wir schlagen 3 cm vor, so dass auch in Richtung zum Fußgängerweg eine Kante besteht.
- Die im Antrag des Referats SWU auf Seite 6 genannte Fortsetzung der Radschnellverbindung (RSV) durch die Friedrichstraße sollte bereits bei der aktuellen Planung berücksichtigt werden. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass laut RSV-Standard des Landes zusätzlich zu den 3 m Radwegbreite noch Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn (0,75 m) sowie zum Gehweg (0,30 bis 0,60m) vorgesehen sind.

**Sofern Sie der Planung trotz der weiterhin vorgesehenen Zweibahnigkeit für den Kfz-Verkehr zustimmen, bitten wir Sie daher, über den Ihnen vorliegenden Antrag des Referats SWU hinaus den folgenden Satz zu beschließen:**

4. Die in der Stellungnahme des ADFC Stuttgart genannten Punkte werden bei der weiteren Planung geprüft und soweit möglich umgesetzt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Zühlke  
ADFC Stuttgart  
Stellv. Kreisvorsitzender