

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

05.09.2020

Vorläufige Stellungnahme des ADFC Stuttgart zur Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in Stuttgart

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Juli 2020 veröffentlichte die Stadt Stuttgart die Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen. Wir vom ADFC Stuttgart begrüßen es sehr, dass die Stadt Stuttgart Radschnellverbindungen plant und haben ein großes Interesse an einer Umsetzung in hoher Qualität, die aber auch zügig erfolgen muss.

Geschäftsstelle

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

Bankverbindung

Postbank Stuttgart
IBAN: DE21600100700277702709
BIC: PBNKDEFF

Zu den genannten Routen und den vorgeschlagenen Maßnahmen möchten wir Stellung nehmen. Die Stellungnahme ist jedoch vorläufig, da uns die detaillierten Unterlagen dazu bislang nicht vorliegen.

Zum Routennetz

Grundsätzlich ist es richtig, vor allem die Radialrouten zu planen, da hier das höchste Potential an Radverkehr bestehen dürfte. Wir stellen jedoch fest, dass bislang kein Anschluss der Universität in Vaihingen vorgesehen ist. Wir schlagen vor, zusätzlich eine Route Vaihingen – Uni Vaihingen – Wildparkstraße aufzunehmen, wodurch sie an die Leonberg-Route und an die Routen nach Sindelfingen, Böblingen und Leinfelden angeschlossen wäre.

Bei den Radialrouten sollten noch zwei Routen ergänzt werden:

1. Stuttgart – Schmiden, diese Verbindung war in der Potentialanalyse des Landes Baden-Württemberg eine der Routen mit dem höchsten Potential.
2. Stuttgart – Vaihingen an der Enz, daran wird im Landkreis Ludwigsburg geplant, worauf in der Studie auch hingewiesen wird. Allerdings ist darin nicht zu erkennen, wie sie in Stuttgart weitergeführt werden soll.

Natürlich ist es auch an den anderen Routen wichtig, sich gut mit den Nachbarkommunen abzustimmen, auch wenn dort aktuell noch keine Fortsetzung als Radschnellverbindung vorgesehen ist. Die Routen sollten zum Beispiel nicht an großen Straßen mit unzureichender Rad-Infrastruktur oder an Mischflächen mit viel Fußgängerverkehr enden, ohne dass eine Veränderung geplant ist.

Zu den einzelnen vorgesehenen Routen

Route 1 Ditzingen – Stuttgart

Beim erforderlichen Ausbau des Weges an der B295 ist vor allem eine Umgestaltung der Knotenpunkte erforderlich. Der freilaufende Rechtsabbieger in die Weissacher Straße und der fehlende vierte Überweg an der Kreuzung mit der Hemminger Straße und der Gerlinger Straße sind nur Beispiele dafür, wie autozentriert hier einst geplant und gebaut wurde – zu Lasten der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Hier ist es wichtig, die Verbände der zu Fuß gehenden und Radfahrenden in die Detailplanung mit einzubeziehen.

Ganz allgemein gilt, dass das Wichtigste an den Planungen letztlich die Knotenpunkte sind. Nicht nur auf dem Papier, sondern in der Realität müssen die Wartezeiten für Radfahrer deutlich niedriger sein als dies heute der Fall ist; es darf hier keine Benachteiligungen gegenüber dem Kfz-Verkehr geben. Daran wird sich letztlich entscheiden, ob die Routen gut angenommen werden oder ob die Menschen doch weiterhin ins Auto steigen.

Auf der Ditzinger Straße befindet sich teilweise Kopfsteinpflaster. Es sollte in die Planung einbezogen werden, dieses durch einen für den Radverkehr geeigneten Belag zu ersetzen.

Es wird sicher spannend, ob die Treppe an der Kimmichstraße durch eine Rampe ersetzt werden kann – was natürlich die beste Lösung dort wäre. Die Spießgasse ist jedoch in jedem Fall aufgrund der Steilheit und der verlorenen Höhe ungeeignet. Im Zweifelsfall bitte auch diese Variante prüfen:



Dazu muss ebenfalls eine Rampe gebaut werden, was aber deutlich einfacher sein dürfte als in der Kimmichstraße.

Die Weilimdorfer Straße ist zwischen Weilimdorf und Feuerbach sicher die bessere Routenwahl als der Geh- und Radweg entlang der Stadtbahnlinie, auf der heute die Hauptradroute verläuft. Es genügt nicht, nur ein paar Schilder "Fahrradstraße" aufzustellen. Damit sie auch funktioniert, muss der Durchgangs-Kfz-Verkehr ferngehalten werden. Dazu wird am besten ein modaler Filter eingerichtet. Der Filter kann dann während der seltenen Tunnelumleitungen herausgenommen werden. Der Großteil des Kfz-Verkehrs sollte dann aber großräumig umgeleitet werden (B10, A81).

Von der Tunnelstraße bis zur Innenstadt sollte auch eine Interimslösung gefunden werden, wie die Route vor der Fertigstellung von S21 geführt werden kann. An der Tunnelstraße und der Siemensstraße muss es möglich sein, eine Kfz-Fahrspur zu einem Radweg umzuwidmen. Weiter Richtung Innenstadt könnte die jetzige Baustraße eine Option sein, sofern sie sehr deutlich vor den Bahngleisen verfügbar ist. Eine weitere Option ist die Heilbronner Straße, auch für den Abschnitt zwischen Pragsattel und der Baustraße.

Route 2 Kornwestheim – Stuttgart

In der Ortsmitte Zuffenhausens sind laut Studie Radstreifen vorgesehen. Diese scheinen uns jedoch kaum umsetzbar zu sein. Für die Führung durch Zuffenhausen könnte auch eine

deutliche Verkehrsberuhigung (Fahrradstraße) bis hin zum modalen Filter geprüft werden. Da die B27 im Norden und Süden je einen Vollanschluss hat, muss niemand mit dem Pkw in Nord-Süd-Richtung oder umgekehrt mitten durch den Ort fahren. Wenn man die Kfz-Fahrer berücksichtigt, die von Ost oder West kommen, aber nach Nord oder Süd weiterfahren möchten, bleibt zumindest der Teil zwischen Zabergäustraße und Kelterplatz, aus dem der Durchgangs-Kfz-Verkehr herausgenommen werden kann.

Route 3 Remseck – Stuttgart

In Mühlhausen wird es neben der Gestaltung der Knotenpunkte an der Mönchfeldstraße entscheidend sein, den Kfz-Verkehr in der Aldinger Straße und der Arnoldstraße auf ein Minimum zu reduzieren, um funktionsfähige Fahrradstraßen herzustellen. Für die Aldinger Straße wäre es wichtig zu wissen, ob hier Schleichverkehr aus Kornwestheim stattfindet. In der Arnoldstraße sollte in jedem Fall ein modaler Filter in der Nähe der Mönchfeldstraße eingebaut werden, um Ausweichverkehr herauszuhalten. Zudem ist es wichtig darauf zu achten, dass der Abzweig Richtung Hofener Brücke nicht zugestaut werden kann.

Was die heutige Anbindung über den Schlossgarten betrifft, sollte möglichst schnell eine bessere Lösung gefunden und umgesetzt werden. Dazu mehr unter Route 5. Richtig ist, dass der Radweg an der König-Karls-Brücke dringend zu verbreitern ist. Überdies ist an dieser Stelle die Beleuchtung unzureichend.

Route 4 Fellbach – Stuttgart

Zu Recht sind die Maßnahmen an der Nürnberger Straße und am Wilhelmsplatz in den hoch priorisierten Maßnahmen im zugehörigen Gemeinderatsantrag der Stadtverwaltung enthalten. Der Abschnitt dazwischen könnte als Interimslösung zunächst dadurch verbessert werden, dass soweit möglich zusätzlich zum bestehenden Radfahrstreifen ein Sicherheitstrennstreifen markiert wird, wie er an der Kaltentaler Abfahrt oder zum Teil an der Reinhold-Maier-Brücke vorhanden ist.

Route 5 Esslingen – Stuttgart

Eine sehr gute Idee ist die erhöhte Radverkehrsführung im Bereich der heutigen Lärmschutzwand zwischen B14 und Schlossgarten inklusive der Weiterführung Richtung Haltestelle Mineralbäder und den dortigen Weg südlich der Stadtbahn. Dieser ist auch für die Routen 3 und 4 essentiell, solange Routen auf der heutigen Bahninfrastruktur noch nicht zur Verfügung stehen. Das sollte mit höchster Priorität vorangetrieben werden! Dabei kann die kreuzungsfreie Querung der Stadtbahn auch nachgelagert eingerichtet werden, um möglichst schnell eine Alternative zum Schlossgarten zu erhalten. Natürlich muss dabei auch der Anschluss im Bereich der Heilmannstraße an das bestehende Netz mitbedacht werden, sofern der Radweg am Cityring nicht in diesem Bereich gleich mitgebaut wird.

Route 6 Ostfildern – Stuttgart

Unklar ist, warum zwischen Ruhbank und dem Knoten am unteren Ende der Pischekstraße kein vollständiger RSV-Standard erreicht werden soll. Die Straße ist derart überdimensioniert, dass problemlos je Richtung eine Fahrspur zu einem Radstreifen umgewidmet werden kann. Im Bereich der Gerokruhe sollte der Bereich der Gleisquerung so umgebaut werden, dass sie nicht so spitzwinklig erfolgt wie heute.

Route 7 Filderstadt – Stuttgart

Völlig ausgeklammert wird in der Studie offenbar das Problem des Flughafentunnels. Hier muss dringend eine Lösung gefunden und sehr zeitnah umgesetzt werden. Probleme lösen sich nicht, indem man sie verschweigt oder aufschiebt!

Ansonsten sollte auch geprüft werden, wie die Route im Bereich der Körschquerung an den Weg entlang der Körsch (Maurenstraße) angebunden werden kann. Heute besteht kein Anschluss zwischen der L1016 und der Maurenstraße.

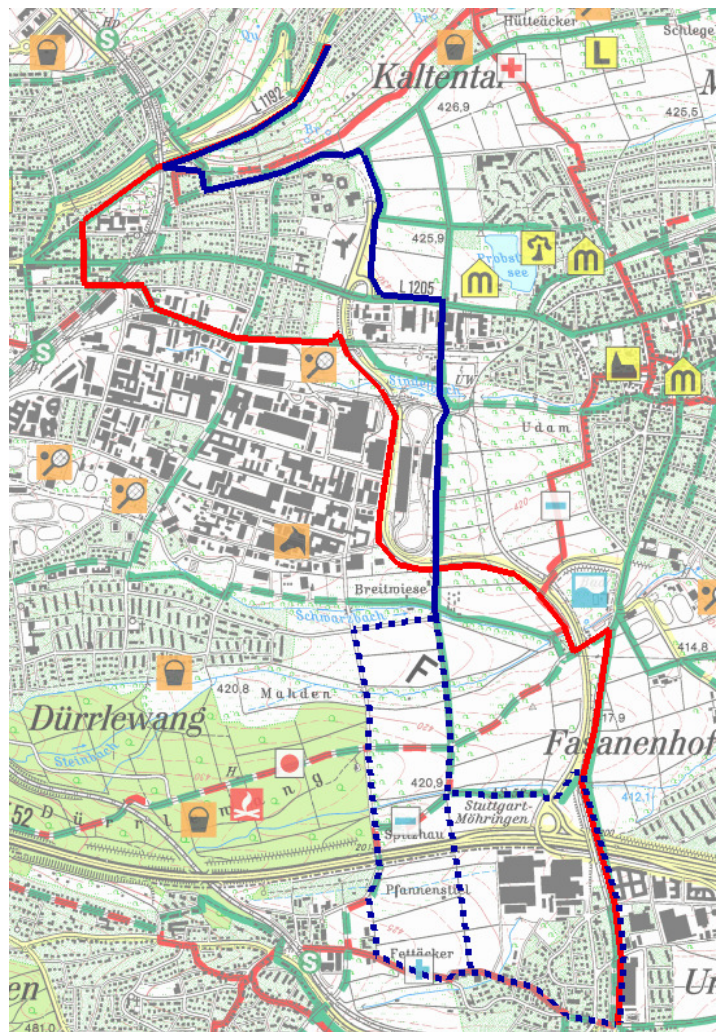
Route 8 Leinfelden – Möhringen – Stuttgart

Das fehlende Stück zwischen Leinfelden und Möhringen sollte – wenn hier kein RSV-Standard möglich ist – zumindest bei der weiteren Neuaufstellung des Radverkehrskonzepts berücksichtigt werden.

Route 9 Leinfelden – Vaihingen – Stuttgart

Die vorliegende Planung entlang der Nord-Süd-Straße bedeutet zum einen, dass erst ab 2027 oder später mit einer Fertigstellung gerechnet werden kann, zum anderen, dass sie dann trotz langer Vorbereitungszeit keine wirklich gute Lösung sein wird. Dazu gibt es zu viele Bereiche mit engen Querschnitten und gemeinsamer Führung mit Fußgängern, insbesondere verschiedene Stellen im Zuge der Ernsthaldenstraße. Wir schlagen daher eine alternative Wegführung vor, s. Skizze (rot = städtische Planung, blau = ADFC-Vorschlag, gepunktet: Verschiedene Varianten für den Übergang nach Leinfelden-Echterdingen). Hier sind im Wesentlichen ein Ausbau, eine Beleuchtung und ein paar Eck-Ausrundungen erforderlich.

Besondere Aufmerksamkeit erfordert der Blick auf die Querung nach Leinfelden-Echterdingen (Unteraichen). An der bislang vorgesehenen Brücke gibt es auf Unteraicher Seite eine längere Engstelle (ca. 240 cm breit), die schwer zu beseitigen ist. Zudem sind in diesem Bereich zu manchen Zeiten viele Fußgänger unterwegs. Bereits zur Verfügung steht eine Brücke weiter westlich, welche breit genug für eine RSV ist. Der Nachteil ist ein Umweg von ca. 350 m. Am besten wäre vermutlich der Bau einer neuen Brücke in fast geradliniger Verlängerung des Lautlinger Wegs, aber das ist allenfalls eine spätere Ausbaustufe. Jedenfalls sollte keine Lösung gewählt werden, bei welcher Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vorprogrammiert sind.



Die Probleme im weiteren Verlauf durch Kaltental sind bekannt und zu Recht hoch priorisiert. Im Bereich der "Polizeisiedlung" (Waldeck bis Vogelrain) sollte geprüft werden, ob die Forderung der Anwohner nach einer Verlegung der Stadtbahngleise weg von der Bebauung auch eine Perspektive für den vollen RSV-Standard bietet – zum Beispiel, wenn man das Sträßchen entlang der Siedlung dann als Fahrradstraße ausweisen könnte, insbesondere bergauf.

Route 10 Böblingen – Stuttgart

Im Bereich Vaihingen sollte der Kfz-Verkehr durch modale Filter reduziert werden. Denkbar sind modale Filter zum Beispiel an der Krehlstraße zwischen den Seen und eine Diagonalsperre auf Höhe der Ackermannstraße etwa längs des Sindelbachs. Sie hätten ein großes Potential, den Kfz-Verkehr nicht nur für die RSV, sondern auch für die Bewohner in den Nachbarstraßen nachhaltig zu beruhigen.

Route 11 Sindelfingen – Stuttgart

An der Gründgenstraße ist ein modaler Filter erforderlich, um den Kfz-Verkehr herauszuhalten.

Route 12 Leonberg – Stuttgart

Die Teilabschnitte im Stuttgarter Westen haben eine sehr große innerörtliche Bedeutung und sollten daher nicht erst mit hinterer Priorität bearbeitet werden. Besonders die südliche Variante dürfte ein sehr hohes Potential haben. Besonders wichtig ist dabei der Anschluss der Herzogstraße an den Innenstadt-Ring. Dabei ist es auch wichtig, Kfz-Verkehr aus der Herzogstraße herauszuhalten, am besten mit einem modalen Filter unmittelbar an der Rotebühlstraße. Dieser sollte unabhängig von der RSV sehr zeitnah eingebaut werden, da es hier oft zu gefährlichen Situationen kommt.

Route 13 Innenstadt-Ring

In der Schillerstraße ist in der Studie nur ERA-Standard vorgesehen. Es sollte aber durchaus möglich sein, hier den vollen RSV-Standard zu erreichen. Ebenso an der Wolframstraße, es bestehen mehr als ein Kfz-Streifen je Richtung, so dass jeweils einer zum Radstreifen werden kann.

Wir bitten Sie, diese Punkte bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen. Zudem bitten wir Sie, uns auch die Anlagen wie Detailpläne zugänglich zu machen, damit wir auch dazu Stellung beziehen können.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Zühlke
ADFC Stuttgart
Stellv. Kreisvorsitzender