

Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik
Rathaus
Marktplatz (M) 1
70173 Stuttgart

22.10.2023

Geschäftsstelle

Fahrradbüro im Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1 (Innenhof)
70178 Stuttgart
geöffnet jeden Mittwoch von
17:00 bis 19:30 Uhr
Telefon 0711 6368637
stuttgart@adfc-bw.de

Bankverbindung

Postbank Stuttgart
IBAN:
DE21600100700277702709
BIC: PBNKDEFF
Steuer-Nummer 99015/25397

Stellungnahme des ADFC Stuttgart zu Planungen zur Kriegsbergstraße/Kurt-Georg-Kiesinger-Platz/Schocken riedstraße/Radweg am Wasenufer

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Nopper,
sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,

im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik am 24. Oktober werden
diverse Radverkehrsthemen behandelt. Hier eine kurze ADFC
Stellungnahme dazu.

Kriegsbergstraße (GDRs 363/2023)

Die Planung zur Kriegsbergstraße von 2021 in Anlage 4 der
Gemeinderatsdrucksache ist geradezu schockierend. Sie könnte geradezu
aus den sechziger Jahren des vorherigen Jahrhunderts stammen, so ist
der erste Eindruck. Es verwundert den ADFC Stuttgart, dass sowas 2
Jahre nach dem Zielbeschluss Radverkehr von 2019 noch eine normale
Verkehrsplanung war. Es ist sehr positiv, dass die Verwaltung diese
Planung nochmal überarbeiten möchte.

Dennoch möchten wir kurz beschreiben, wie wir uns die Zukunft dieses
Bereichs vorstellen:

Der Hegelplatz könnte zu einem Kreisverkehr nach niederländischem
Vorbild umgebaut werden – mit umlaufendem, vorfahrtberechtigtem
Radweg. Radwege oder Radfahrstreifen müssen durchgängig vom
Hegelplatz bis zum Kurt-Georg-Kiesinger Platz verlaufen. Auch an allen
anderen Richtungen am Hegelplatz ist der Radverkehr zu berücksichtigen
– man beachte die Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen, in der
die Achse Kriegsbergstraße – Hegelstraße Teil einer Variante der Route
nach Leonberg darstellt, und die Haupttradrouten 22 und 61. Im Plan ist

nicht einmal der Status quo in der Holzgartenstraße (Haupttradrouten 22) berücksichtigt, in der es einen Radfahrstreifen bzw. eine Umweltspur gibt. Am Herdweg muss als Teil der Haupttradrouten 22 zumindest bergauf eine getrennte Radverkehrsführung eingerichtet werden. Die Radwege an der Kriegsbergstraße müssen an allen Knotenpunkten ohne Unterbrechung fortgeführt werden. Da dann größtenteils immer noch zwei Spuren je Richtung übrigbleiben, können Busspuren unabhängig von Radverkehrsanlagen eingerichtet werden.

Kurt-Georg-Kiesinger-Platz

Auch am Arnulf-Klett-Platz/Kurt-Georg-Kiesinger-Platz ist ein fahrradfreundlicher Umbau mit deutlich weniger Kfz-Spuren auf ein normales, stadtverträgliches Maß erforderlich. Der aktuelle Plan aus der Präsentation, die ebenfalls am kommenden Dienstag vorgestellt wird, hat entscheidende Defizite:

1. Es gibt keinen Plan für die Anbindung des Radfahrangebots in der Kriegsbergstraße oder der Verlängerung der Radwege in der Theodor-Heuss-Straße über die Friedrichstraße an den Kurt-Georg-Kiesinger Platz (Radschnellweg City-Ring)! Das muss direkt mitgeplant werden. Die Umgestaltung der Schillerstraße wird sich sicher noch 20 Jahre hinziehen, so lange sollte die Stadt nicht warten!
2. Das Radwegmaß sollte von 3,50 auf 4,00 Meter angehoben werden, dann gibt es auch Fördermittel vom Land für Radschnellwegverbindungen. Warum hat man diese 0,50 Meter nicht mehr gefunden - das ist in keinsten Weise nachvollziehbar! Ein Mangel an Platz kann es ja nicht sein!
3. Die 4 Querungen des Radwegs direkt hintereinander mit der Parkhausein-/ausfahrt werden vermutlich ein Unfallschwerpunkt (vgl. Holzstraße), das muss besser gehen!

Wenn hier ein Kreisverkehr nicht möglich ist, sollte als erstes eine Kreuzung nach niederländischem Vorbild geprüft werden. Entscheidend sind dabei folgende Eigenschaften: Enge Abbiegeradien für Kfz, damit langsam rechts abgebogen wird – bei Lkw ist dabei seit einiger Zeit Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. Die Radwege werden so geführt, dass die abbiegenden Kfz-Fahrer möglichst im rechten Winkel darauf treffen. Gute Sichtbeziehungen sind selbstverständlich zu gewährleisten, auch sollte der Radweg dabei nicht allzu kurvig geführt werden. Die Querungen für den Fuß- und Radverkehr sind möglichst kurz und direkt, extra Kfz-Rechtsabbiegestreifen mit Dreiecksinsel wie im vorliegenden Plan verbieten sich dabei. Selbstverständlich ist der Radverkehr nicht nur in einzelnen Fahrbeziehungen, sondern an allen Knotenarmen auf beiden Seiten subjektiv und objektiv sicher zu führen. Planen Sie für die elfjährige Laura, wie in der hier verlinkten Broschüre des BMDV auf Seite 5 beschrieben!

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/einladende-radverkehrsnetze.html>

Schockenriedstraße (GRDRs 468/2023)

Noch ein Wort zur Schockenriedstraße: Da dort die Kfz-Verkehrsmengen

nicht sehr hoch sind, wäre ein Verzicht auf Radfahrstreifen zugunsten der Schwammstadt an sich durchaus vertretbar, sofern gleichzeitig Tempo 30 eingeführt wird. Dies gilt aber nicht, wenn bei anderen Planungen die Schwammstadt überhaupt keine Rolle spielt und stattdessen eine Maximierung asphaltierter Kfz-Fläche stattfindet. Wo ist der Beitrag zur Schwammstadt am Georg-Kiesinger Platz oder in der Kriegsbergstraße bzw. am Hegelplatz?

Radweg am Wasenufer

Ein Plan zum Wasenufer liegt dem ADFC Stuttgart nicht vor. Grundsätzlich wäre aber ein Ausbau des Radwegs am Wasenufer zum Radschnellweg wünschenswert. In der Machbarkeitsstudie Radschnellwegverbindungen ist der Radschnellweg auf der anderen Neckarseite neben der B10 angesiedelt. Aber die Politik möchte ja die B10 überdecken um Stuttgart-Ost zum Neckar zu öffnen. Dieses Bauvorhaben dauert mindestens 20 Jahre. Daher sollte man den Radschnellweg zumindest auf Höhe der geplanten B10 Überdeckung auf der anderen Neckarseite am Wasen realisieren, damit der Radschnellweg schneller realisiert werden kann. Mit einer neuen Brücke über den Neckar könnte dann wieder auf die B10 Seite zurückgewechselt werden.

Viele Grüße

Tobias Willerding

Kreisvorsitzender ADFC Stuttgart