

ADFC zeigt Stadträt*innen Problemstellen in Stuttgart-Ost

Zudem wurden Statements der Stadträt*innen zum Thema abgefragt

Stadträtinnen und Stadträte aus fünf Fraktionen folgten der Einladung des ADFC Stuttgart zu einer verkehrspolitischen Radtour. Von der Oper aus ging es zur Hauptradroute (HRR) 2, durch die Urbanstraße und die Landhausstraße. Schwerpunktthemen waren die Themen fahrradfreundliche Straßenoberflächen und Radfahren an Straßen mit Stadtbahn ohne eigenen Gleiskörper.



Am ersten Zwischenhalt ging es aber zunächst über das übliche Thema der Flächenverteilung. Zwischen Kernerplatz und Werastraße führt die Landhausstraße als Tempo-40-Straße bergauf, ohne jegliche Radverkehrsanlage. Der ADFC sprach das Problem an, am besten wäre hier die Abtrennung einer eigenen Radspur bergauf. Der Platz wäre vorhanden, wenn dafür Stellplätze umgewidmet werden. Es wäre jedenfalls wenig sinnvoll, einerseits an der Urbanstraße und der Landhausstraße ab Werastraße Fahrradstraßen einzurichten, aber an dem Stück dazwischen nichts zu verändern. Eine Sanierung der Fahrbahn abwärts ist außerdem erforderlich.

Der Lukasplatz ist ein schönes Beispiel, wie man eine Stadt gestalten kann, so dass nicht nur überall der Autoverkehr vorherrscht. Schon lange bevor es den Begriff Superblock gab, wurde dieser Platz autofrei, so dass ankommende Autofahrer*innen im spitzen Winkel um die Kurve fahren müssen, den Platz aber nicht passieren können. Auch über die Radverkehrsführung wurde gesprochen: Eine Idee ist, die Radfahrer*innen über den südlichen Teil des Platzes zu führen, so dass der Bereich vor der Kirche den Fußgänger*innen bleibt.



Vor und nach dem Lukasplatz ist die Landhausstraße gepflastert. Insbesondere am Eduard-Pfeiffer-Platz (ehem. Teckplatz) ergibt dies zusammen mit den alten Gebäuden zwar ein schönes Stadtbild, ist aber für Radfahrer*innen äußerst lästig und birgt überdies bei Nässe Rutschgefahr. Wenn es nicht möglich oder gewollt ist, die Strecke zu asphaltieren, könnte es eine Lösung sein, das Pflaster eben zu schleifen oder zu zersägen, so dass die Oberseite eben ist – aber im Idealfall dennoch griffiger als die unbehandelten Steine. Dann wird dasselbe Material benutzt wie im Original, was oft eine Auflage des Denkmalschutzes ist. Im Übrigen ist es auch möglich, einen Teil der Fläche zu belassen, z.B. unter und neben den parkenden Autos (ausgerechnet dort befindet sich aber zum Teil ein Asphaltstreifen).

Am Ostendplatz geht es los mit den Stadtbahnschienen. Der Kreisverkehr ist außerdem sehr alt, er ist nicht so gestaltet, wie es mittlerweile empfohlen wird, um ein Überholen von Radfahrer*innen im Kreis sowie beim Ein- und Ausfahren zu erschweren. Die Ein- und Ausfahrten müssen schmal sein, die Kreisfahrbahn müsste stärker durch einen gepflasterten und erhöhten Innenring eingeeengt werden – dieser besteht hier bislang nur ansatzweise. Der Innenring ist dafür da, dass LKW und Busse auch um die Kurve kommen, für solche Großfahrzeuge stellt das Pflaster kein Problem dar.



Der nächste Abschnitt ist für den Radverkehr gesperrt, zumindest ist sowohl vom Ostendplatz als auch in Gegenrichtung an der Talstraße die Einfahrt verboten. Hier müssten Möglichkeiten geschaffen werden, per Rad durchzufahren – sowohl für geübte als auch für unsichere Radfahrer*innen. Daher sollten sowohl der Gleisbereich als auch die Nebenanlage freigegeben werden. Zum Teil ist der Gehweg so breit, dass sogar getrennte Geh- und Radwege möglich wären. Eine besondere Gefahrenstelle besteht bei der Haltestelle Leo-Vetter-Bad. Hier besteht eine Verbindung zwischen den beiden Gleisen, die zusätzlich gequert werden muss, wenn man im Gleisbereich fährt. Normalerweise fährt man bei einer solchen Gleisquerung etwas im Zickzack, um im stumpfen Winkel queren zu können. Das ist aber kaum möglich, wenn man ohnehin schon durch die eigentlichen Gleise eingeeengt ist.



An der fünfarmigen Kreuzung mit der Talstraße besteht das Problem, dass die Abelsbergstraße eine nicht freigegebene Einbahnstraße ist. Um sie regulär freigeben zu können, müsste sie aber in die Ampelschaltung integriert werden, was weniger Grünzeiten für die andere Richtungen bedeuten würde. Allerdings ist es ohnehin wichtig, den Kfz-Verkehr auf der Talstraße zu drosseln. Ansonsten gäbe es noch die Rückfalllösung, die Radfahrer*innen, die durch die Abelsbergstraße zum Knoten fahren, kurz zuvor am Eckgebäude vorbei zur Landhausstraße fahren zu lassen, so dass sie sich dort an der Ampel aufstellen können.



Im weiteren Straßenverlauf wird an vielen Stellen geparkt, zwischen Kfz und Gleis besteht zu wenig Platz. Einigermaßen sicher fährt man nur in der Gleismitte. Viele haben dazu nicht den Mut und fahren dann doch im Dooringbereich, was viel gefährlicher ist. Damit das Radfahren auf der HRR 2 keine Mutprobe bleibt, müssen die Stellplätze umgewidmet werden. Dann besteht genug Platz, um neben den Gleisen zu fahren.

Ganz am Ende der Landhausstraße führt die Route mitten durch den Haltestellenbereich, der hier außerdem sehr schmal ist. Dies könnte geändert werden, wenn man die schmale Einbahnstraße auf der anderen Seite der Gleise für Kfz auch stadteinwärts sperrt. Dies würde zudem für eine große Entlastung der Schurwaldstraße und vieler Straßen im weiteren Verlauf der „Schleichstrecke“ führen, die von vielen Kfz-Fahrer*innen als Abkürzung und als Umfahrung einiger Ampeln genutzt wird.

Da die HRR 2 etliche Problembereiche aufweist, wird auch untersucht, ob sie in die Wangener Straße und Haußmannstraße verlegt werden soll. Am Rückweg wurde noch diese Strecke unter die Lupe genommen. An der Wangener Straße besteht ein ultraschmaler Geh- und Radweg, der auch noch benutzungspflichtig ist. In Gegenrichtung besteht ein Weg auf der anderen Seite der Stadtbahn, der aber an der Haltestelle viel zu schmal wird. Hier kann eine Route nur sinnvoll geführt werden, wenn der Kfz-Verkehr in die benachbarte Ulmer Straße verlegt wird, wie es vor über 20 Jahren schon mal geplant war.

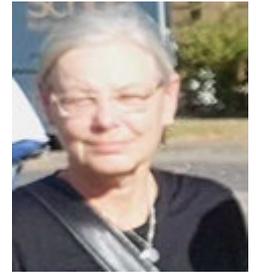
In der Haußmannstraße besteht wieder ein Problem mit Pflaster. Hier wurde anscheinend vor langer Zeit schon einmal darüber asphaltiert, was aber wohl nicht haltbar war – nun ist auf vielen Steinen jeweils noch eine Asphaltkappe drauf, was die Sache noch holpriger macht. Eine Änderung ist hier erforderlich.



Die Teilnehmer*innen wurden gebeten, noch ein Statement zum Radverkehr in Stuttgart abzugeben, mit Bezug auf unsere oben genannten Schwerpunkte. Hier sind die Antworten:

Christine Lehmann (Bündnis 90 / die Grünen)

Die Tour hat uns wieder einmal deutlich gemacht, dass die Radverbindungen zwischen Stadtmitte und Stuttgart Wangen/Hedelfingen über Ostheim mangelhaft sind. Wir haben von allem was erlebt: Steilstrecken mit drängelndem Autoverkehr, lange Abschnitte mit Kopfsteinpflaster und die Landhausstraße, die zwar teils autoverkehrsberuhigt ist, aber wegen der Gleise und Weichen eigentlich nur von routinierten Radfahrenden befahren werden kann. Wenn wir vor allem diejenigen aufs Fahrrad bringen wollen, die sich derzeit noch nicht so richtig trauen, dann brauchen wir eine Route ohne Gleise, ohne Kopfsteinpflaster und ohne zu eng überholende Autofahrende, die die Nebenstraßen als Schleichwege benutzen. In der Radverkehrspolitik müssen wir das Augenmerk auch deutlich stärker als bisher auf Rad fahrende Frauen, auf Eltern mit Kindern, Alltagsverbindungen zum Einkaufen, zur Kita und zur Schule richten. Radfahren in Stuttgart darf keine Mutprobe sein. Es muss sich leicht und sicher anfühlen, und zwar für alle. Aber immer noch werden unsere Straßen zu sehr von Autofahrenden dominiert, von denen einzelne uns nicht selten durch Hupen, zu dicht Auffahren und zu eng Überholen zeigen, dass sie uns auf den Straßen nicht haben wollen. Radfahrende dann auf Gehwege zu schicken ist aber keine Lösung, denn dort stressen sie Eltern mit Kindern, Alte und Menschen, die sich beim Gehen unsicher fühlen. Ich wünsche mir, dass die der Gemeinderat die Verwaltung endlich geschlossen dabei unterstützt, schnell eine sichere und bequeme Radinfrastruktur zwischen den Stadtbezirken herzustellen, die von allen von 8 bis 80 ohne Angst und Stress befahren werden kann. Und selbstverständlich werde ich weiterhin für dieses Ziel arbeiten.



Lucia Schanbacher (SPD)

*Fahrradfahren in Stuttgart fühlt sich immer noch nicht sicher an: die Fahrradrouen sind unklar, meistens gar nicht oder nur schlecht ausgeschildert, überall gibt es Gefahrenstellen – vor allem, mit Zuzußgehenden. Durch den Mangel an klarer Kennzeichnung und geeigneter Radinfrastruktur werden die Schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen gegeneinander ausgespielt, das darf nicht sein. So werden Plätze für spielende Kinder zum Gefahrenpunkt, wie dies auch auf der Radtour des ADFC deutlich wurde: Begonnen an der Oper und weiter auf dem Lukasplatz in Stuttgart-Ost werden über kleine Aufenthaltsflächen zusätzlich unkoordiniert Räder geschickt und dadurch die Situation für alle schlechter und gefährlicher. Klar ist, für einen shared spaces, wo sich alle gleichberechtigt bewegen können, braucht es mehr. Daneben fehlt stadtweit eine klare Radführung und dadurch eine Lenkungswirkung, wo Fahrradfahrende gut und sicher fahren können. Ein einfacher Schritt, der zu mehr Sicherheit für alle führen würde. Gemeinsam radelt es sich sicherer. Um eine durchgängige Radinfrastruktur zu ermöglichen, müssen wir nicht nur über die Führung über Quartiersplätze sprechen, sondern auch über die gemeinsame Nutzung unserer Straßen. Hier ist die Landhausstraße eigentlich prädestiniert, da sie zum Teil von Autoverkehr frei ist. Allerdings brauchen wie hier Antworten wie wir mit Schienen umgehen können, die in der Straße verlaufen und vor allem für unerfahrene Radfahrer*innen und Kinder schnell zur Gefahr werden. Auch vier Jahre nach dem Radentscheid bleibt festzuhalten: Viele Strukturen und Standards haben sich entwickelt, einige beispielhafte Radinfrastruktur ist gebaut, aber eins fehlt uns - ein durchgängiges Radnetz, das für alle sichtbar und damit auch für Kinder sicher ist. In den Empfehlungen des Bürger*innenrat Klima wurde ein Rad-Ring gefordert, der genau das fordert. Das teile und unterstütze ich, was sich auch im Haushalt wiederfinden wird. Hier hat der ADFC mit dem Mapathon-Prozess bereits die Basis gelegt, um genau dies zu realisieren. Hierauf freuen wir uns.*



Johanna Tiarks (FrAKTION)

Die Zahl der Radfahrenden in Stuttgart ist in den letzten Jahren immer mehr gestiegen. Gleichzeitig hält der Zuwachs an Fahrradwegen bei weitem nicht mit der Zahl der Radfahrenden Schritt. Das Ziel der Stadt ist es, einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent zu schaffen. Damit wir dieses Ziel erreichen können, müssen bestehende Radwege ausgebaut und neue geschaffen werden.

Wichtig ist uns dabei, dass wir den Radverkehr aus der Perspektive der Menschen planen, die sich im Verkehr nicht so sicher fühlen. Deswegen stellen wir die Fragen in den Mittelpunkt, wie sich Kinder auf den Radwegen frei bewegen können und auch ältere Menschen sich als Fußgänger:innen sicher fühlen. Dafür ist es grundlegend, dass die Fuß- und Radwege getrennt voneinander und vom Autoverkehr sind. Die Radwege benötigen ebenso eine ausreichende Breite - damit Eltern und Kinder zusammenfahren können – wie sichere und durchgängige Fahrradwege, die nicht eng an parkenden Autos vorbeiführen. Neben den Hauptradrouten müssen auch die kurzen Strecken im Quartier in die Planungen einbezogen werden.

Wir möchten, dass das Budget für den Radverkehr schrittweise von 20 auf 40 Euro pro Einwohner:in und Jahr erhöht wird. Dabei ist es uns wichtig, dass bis zum Jahr 2025 insgesamt 20 zusätzliche Fahrradstraßen umgesetzt werden.

Die Hauptradrouten sollten so gewählt werden, dass diese nicht auf den Spuren der U-Bahnen entlangführen. Dafür befürworten wir, dass der öffentliche Raum im Sinne aller Verkehrsteilnehmer:innen gerechter verteilt wird und Parkplätze und / oder Fahrspuren für Autos wegfallen. Es dürfen keinesfalls Radwege an U-Bahn Haltestellen über die Gehwege geleitet werden. Die Beläge auf Radwegen müssen sicher sein – Pflasterbeläge müssen eine ebene Oberfläche aufweisen um die Sturzgefahr zu minimieren.

Christoph Ozasek (PULS, kandidiert bei der nächsten Wahl für die Klimaliste) und **Margarete Schumm** (kandidiert ebenfalls für die Klimaliste, bislang nicht im Gemeinderat)

Wir wollen die Transformation der „Autostadt“ zur Stadt der sanften, klimafreundlichen Mobilität in schnellen Schritten voranbringen. Stuttgart soll eine „Echte Fahrradstadt“ werden. Das ist unsere Agenda:

- Die gerechte Umverteilung der Verkehrsfläche, um Radnetzqualität herzustellen
- Der Etat muss so schnell wie möglich auf 40€ pro Einwohner*in pro Jahr verdoppelt werden
- Die Fahrrad-Infrastruktur muss von Beginn an so ausgelegt werden, dass 25 % Anteil Radverkehr am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr aufgenommen werden kann.
- Das Radnetz soll von allen Menschen, jung und alt, mit oder ohne Handicap sicher benutzt werden können. Dabei wollen wir zusätzlich wesentliche Anteile des Wirtschaftsverkehrs auf Cargo- und Lastenbikes verlagern.
- Bis 2030 wollen wir die vollständige Umsetzung der Hauptradrouten und Radschnellwege - dazu ist als Planungsprämisse die Empfehlung des Klimabürger*innenrats aufzunehmen, jährlich 5% der straßenbegleitenden Stellplätze umzunutzen. Hauptradrouten sollen nicht auf Mischverkehrsflächen mit der Straßenbahn ausgewiesen und auch nicht in der „Dooring-Zone“ geführt werden. Als Planungsstandard ist eine Verkehrsführung in baulicher Trennung oder als protected-bike-lane festzusetzen.
- Um schnelle Erfolge zu erzielen sind Fahrradstraßen in einem einfachen Standard in allen Stadtteilen verkehrsrechtlich anzuordnen. Zudem wollen wir kostenlos nutzbare und witterungsgeschützte Fahrradparkmodule auf straßenbegleitenden Parkplätzen installieren, wo immer vor Ort ein Bedarf besteht.

Ebenfalls dabei war **Ioannis Sakkaros** von der CDU, auf dessen Statement wir noch warten.

