ADFC Stuttgart, Rotebühlstr. 86/1, 70178 Stuttgart

Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Stuttgart

Tobias Willerding
Vorsitzender

21.09.2025

Geschäftsstelle
Fahrradbüro im Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1, Innenhof
70178 Stuttgart
Telefon 0711 6368637 (AB)
Mail stuttgart@adfc-bw.de

Öffnungszeiten Fahrradbüro und Selbsthilfewerkstatt unter stuttgart.adfc.de

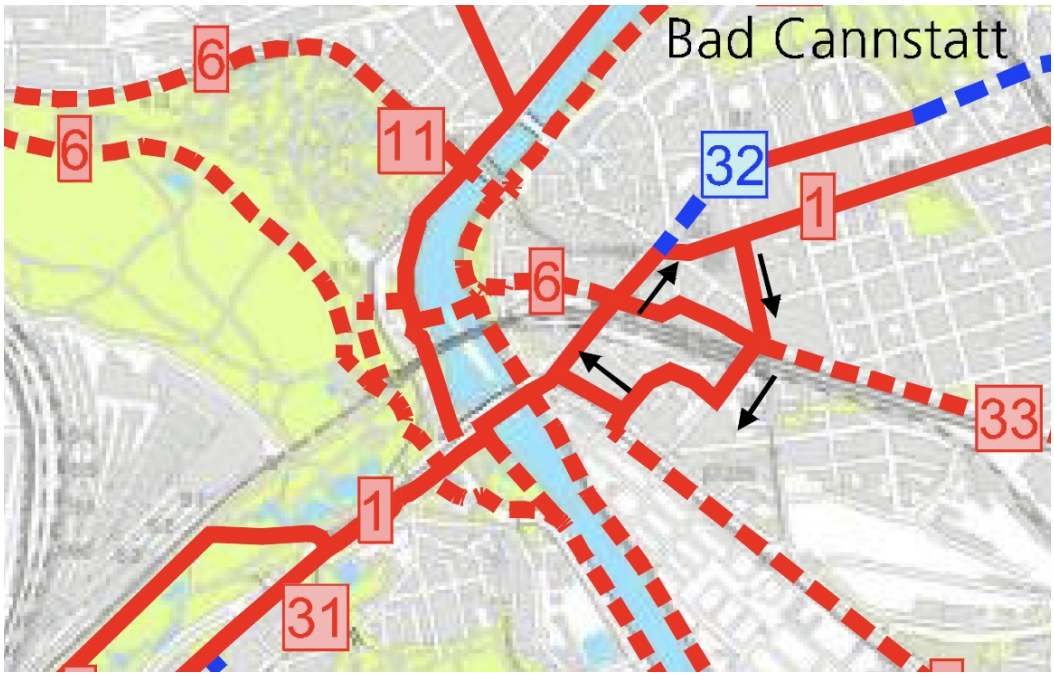
Bankverbindung
GLS Gemeinschaftsbank eG Bochum, IBAN:
DE11 4306 0967 7030 7323 10
BIC: GENODEM1GLS

Steuer-Nummer 99015/25397

Stellungnahme des ADFC Stuttgart zur Fortsetzung der Fahrradstraße am Cannstatter Bahnhof

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Nopper,
sehr geehrte Herren Bürgermeister Maier, Pätzold und Thürnau,
sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,
sehr geehrte Damen und Herren,

Vor einigen Wochen wurde vor dem Bad Cannstatter Bahnhof eine Fahrradstraße eröffnet. Es ist die sechste Fahrradstraße in Stuttgart, davon die zweite in Bad Cannstatt. Sie soll dazu dienen, die Hauptradrouten (HRR) 6 und 33 miteinander zu verbinden.



Quelle: Stadt Stuttgart, Fuß- und Radverkehrsbericht 2023 Anlage 3 HRR Realisierungsstand

Die HRR 6 führt von Weilimdorf über Feuerbach zum Pragsattel und von dort nach Bad Cannstatt. Vorläufig verläuft sie durch den Rosensteinpark. Künftig wird die Route wohl über die Pragstraße führen, die derzeit umgebaut und für den Radverkehr ertüchtigt wird. Sie wird dann voraussichtlich über die Rosensteinbrücke weiterführen, wenn diese in Zukunft wieder bestehen wird.

Die HRR 33 führt durch die Deckerstraße und kann über den Kreisverkehr beim Carré direkt in die Bahnhofstraße weitergeführt werden. Diese geht am Bahnhof in die Eisenbahnstraße über, selbige verläuft dann auf der anderen Seite der König-Karl-Straße weiter zur Schönestraße.

Hier bestehen aber die Probleme: Wie können diese Straßen gequert werden?

An der König-Karl-Straße besteht nur ein Überweg für den Fußverkehr, mit Z-Überweg über die Stadtbahn. Besonders für Lastenräder und in Zeiten, in denen viele Menschen unterwegs sind, ist dies für Radfahrerinnen und Radfahrer ungeeignet.

Für eine Hauptradroute ungeeignet: Der Z-Überweg an der König-Karl-Straße

Innerorts und besonders in solchen zentralen Bereichen müssen Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden! Es ist daher ein zusätzlicher Überweg ausschließlich für den Radverkehr erforderlich, bei dem die beiden Straßenteile und die Bahn ampelgeregelt an einem Stück gequert werden können. Dies muss so gestaltet sein, dass es keine Wartezeiten zwischen Fahrbahnen und Stadtbahn gibt, da diese die Route unattraktiv machen würden und außerdem die Aufstellflächen dafür gar nicht zur Verfügung stehen. Ganz grundsätzlich kann ein solcher, enger Z-Überweg keine Führung an Hauptradrouten sein, zumal die SSB der Rechtsauffassung sind, dass dort Fahrräder geschoben werden müssten. Und Schiebestrecken sind kein geeignetes Mittel, den Radverkehrsanteil wie längst vom Gemeinderat beschlossen, auf 25% zu erhöhen.

An der Schönestraße besteht ein Bauwerk, über welches Fußgänger*innen über die Straße und zudem über den Wall zum Neckar gelangen. Mit einem gewöhnlichen Fahrrad kann man dieses auch nutzen, die Auffahrt ist jedoch sehr kurvig, so dass

es spätestens dann sehr schwierig wird, wenn man einen Kinderanhänger benutzt oder wenn Gegenverkehr kommt – und das sollte bei steigendem Radverkehrsanteil ja zur Normalität werden. Man muss also feststellen, dass das Bauwerk für eine Hauptradroute ungeeignet ist.

Sehr enge Kurvenradien an der Brücke über die Schönestraße

Die Schönestraße sollte daher besser direkt auf Höhe der Rosensteinbrücke gequert werden, wo nach den letzten uns bekannten Plänen ein Kreisverkehr vorgesehen ist. Es wäre daher logisch, die Route nicht durchgängig bis zur Schönestraße durch die Eisenbahnstraße zu führen, sondern spätestens beim Amtsgericht zur Badstraße zu wechseln. Dazu ist es erforderlich, die Badstraße in beiden Richtungen für den Radverkehr zu ertüchtigen, ohne Notlösungen wie „Gehweg/Rad frei“. Aktuell müsste das problemlos möglich sein, da keine Stadtbahnen mehr durch die Straße fahren. Die Wiederinbetriebnahme der Stadtbahn muss dann so erfolgen, dass eine Nutzung der Fahrbahn für Radverkehr auch danach ohne Einschränkungen möglich ist. Dies wäre deutlich einfacher, wenn daraus eine Straße ausschließlich für den Umweltverbund würde.

Überdies sollte an der Eisenbahnstraße eine ebenerdige Querung der Schönestraße eingerichtet werden, um damit den untergehängten Steg an der Eisenbahnbrücke und die künftige Weiterführung in den Park erreichen zu können. Außer der reinen Querung ist hierfür eine Rampe erforderlich, die von der Stelle gegenüber der Eisenbahnstraße den Neckardamm hinauf zur untergehängten Brücke führt.

Die Badstraße mit den derzeit nicht genutzten Stadtbahnschienen.

Um die HRR 6 zudem mit der HRR 1 Richtung Fellbach gut zu verbinden, sollte auch der Haltestellenbereich nahe der König-Karl-Straße so gestaltet werden, dass Radfahrer*innen in beiden Richtungen passieren können. Und schließlich ist auch hier ein sicherer Überweg über die Stadtbahn und die Fahrbahnen der König-Karl-Straße erforderlich. Denn nur wenn ein attraktives Netz ohne Lücken geschaffen wird, kann der Radverkehrsanteil deutlich erhöht werden. Stückwerk, das nicht richtig an andere Radverkehrs-Infrastruktur angeschlossen ist, reicht dazu nicht!

Auch hier sollte eine Radverkehrsroute eingerichtet werden, um ein lückenloses Netz zu erhalten: Über den Haltestellenbereich in der Badstraße und über den Wilhelmsplatz.

Freundliche Grüße
Tobias Willerding

Vorsitzender des ADFC Kreisverbands Stuttgart