

Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik  
Stadtverwaltung Stuttgart  
Bezirksbeirat Bad Cannstatt  
Bezirksbeirat Zuffenhausen

---

Rückfragen an:  
Tobias Willerding  
tobias.willerding@  
adfc-bw.de

18. April 2021

---

**Stellungnahme des ADFC Stuttgart  
Verkehrslenkende und städtebauliche Begleitmaßnahmen zum Rosensteintunnel  
mit B10/B14-Verbindung am Leuze (GRDrs 53/2021).**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Stuttgart begrüßt es sehr, wenn in Folge der Eröffnung des Rosensteintunnels Begleitmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergriffen werden.

Mit etwas Verwunderung nehmen wir jedoch zur Kenntnis, dass ein Großteil der Maßnahmen noch längere Zeit nicht umgesetzt werden. Erste Planungen zum Rosensteintunnel liegen bereits 20 Jahre zurück – genügend Zeit, Begleitmaßnahmen zu planen und die entsprechenden Haushaltsmittel einzustellen, um mit der baulichen Umsetzung unmittelbar nach der Eröffnung zu beginnen. Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum nach erfolgter Inbetriebnahme des Rosensteintunnels im Umfeld umfangreiche Verkehrserhebungen durchzuführen sind. Die Zielsetzung, eine Reduzierung des Autoverkehrs im Talkessel ist bereits im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 festgelegt. Ein Rückbau der Prag- und Neckartalstraße zur reinen Erschließungsfunktion ist daher ohne zusätzliche Verkehrserhebung möglich.

Zwingend notwendig ist es, dass die Fahrspuren in der Prag-, Neckartal- und Schönstraße unmittelbar nach der Eröffnung des Tunnels entsprechend der Planung reduziert werden. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass der motorisierte Individualverkehr die geänderte Verkehrsführung nicht als neue, besser ausgebaute Alternative wahrnimmt, sondern sie eher als zusätzliches Angebot sieht und das alte Wegsystem in voller Ausnutzung der Fahrspuren weiter okkupiert. Beispiel dafür ist der Kappelbergtunnel. Seit 1992 in Betrieb sind die ergänzten Rückbaumaßnahmen des alten Straßennetzes bis heute politisch schwer durchsetzbar.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

- Für den Interimszustand an der Pragstraße liegen dem ADFC keine Pläne vor. Wir legen größten Wert darauf, dass die Radfahrstreifen an allen Knotenpunkten ohne Abstriche durchgezogen werden. Durch die Gestaltung der Knotenpunkte muss sicher-

gestellt werden, dass das Kfz-Aufkommen an der Pragstraße nachhaltig sehr deutlich gesenkt wird.

- Maßnahme 4: Spätestens im Rahmen dieser Maßnahme muss die Wilhelmsbrücke für den Kfz-Verkehr dauerhaft gesperrt werden.
- Maßnahme 5: Wegnahme eines Fahrstreifens in der Wilhelmastraße. Der ADFC schlägt vor, die Wilhelmastraße zwischen Neckartalstraße und Pragstraße in beide Richtungen für den motorisierten Verkehr zu nutzen. Damit könnte der Abschnitt der Neckartalstraße zwischen Rosensteinbrücke und Wilhelmastraße ausschließlich für den Bus-, Rad- und Stadtbahnverkehr zur Verfügung stehen.
- Maßnahme 6: In der Schönestraße ist ein Radweg einzurichten – nicht erst zu prüfen.
- Maßnahme 21: Umbau der Ludwigsburger Straße zwischen Hohensteinstraße und Friedrichswahl: Uns liegen keine Pläne vor. Das Stück Radweg / Bus frei, das vor einiger Zeit eingerichtet wurde, endet schon vor der Frankenstraße. Dies verhindert die Akzeptanz der Strecke durch die Radfahrer\*innen und ist gleichzeitig ungeeignet, als Begleitmaßnahme für den Rosensteintunnel den Kfz-Verkehr innerorts zu reduzieren. Wir erwarten eine durchgängige Radverkehrsführung ohne Abstriche auch vor den Knoten. Nur so kann der gewünschte Effekt erreicht werden. Es muss sichergestellt sein, dass nur die Kfz dort innerorts unterwegs sind, die keine Möglichkeit haben, außen herum zu fahren.
- Maßnahme 22: Umbau der Kreuzung Schwieberdinger Straße/Marconistraße und Umgestaltung der Schwieberdinger Straße zwischen Marconi- und Lorenzstraße: Die Schwieberdinger Straße ist durchgängig für den Radverkehr ertüchtigen und es darf nicht zugunsten einer Busbevorrechtigung auf die HRR 22 verzichtet werden. Eine Möglichkeit, die sowohl dem Bus- als auch dem Radverkehr zugute kommen würde, ist zwischen Marconistraße bis Neuwirtshauskreuzung je Richtung eine gemeinsame Rad- und Busspur einzurichten. Von Seite des Landkreises Ludwigsburg ist eine Radschnellverbindung Richtung Vaihingen/Enz vorgesehen, welche ggf. über diese Strecke an das Stuttgarter Radverkehrsnetz anschließen könnte.

Die endgültige Planung zur Umgestaltung der Pragstraße vom Januar 2021 weist hinsichtlich des Radverkehrs gravierende Mängel auf. Hier ist hinsichtlich des Radverkehrs eine grundlegend überarbeitete Planung erforderlich. Im Grundsatzbeschluss des Gemeinderates zum Radverkehr von 02.2019 werden „Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids“ gefordert. Auch wenn diese Qualitätsstandards noch nicht abschließend in einer endgültigen Fassung vorliegen, so ist es nicht nachvollziehbar, dass die Ausführung in der Planung selbst dort eklatant abweichen, wo es einen Konsens zwischen den Vorstellungen der Stadtverwaltung und den sachkundigen Einwohner\*innen gibt. Das ist nicht hinnehmbar!

Mit freundlichen Grüßen

Tobias Willerding  
Kreisvorsitzender ADFC Stuttgart