

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

Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik  
Stadtverwaltung Stuttgart  
Bezirksbeirat Bad Cannstatt

---

26. April 2021

## **Stellungnahme des ADFC Stuttgart zu der Umbauplanung Pragstraße gemäß Anlage 2, GDrs 53/2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine gute Radverkehrsinfrastruktur entlang der Pragstraße ist von herausragender Bedeutung, da dadurch die sehr stark genutzte Trasse durch den Rosensteinpark entlastet wird. Die neu einzurichtende Infrastruktur in der Pragstraße ist somit ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit, da Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr minimiert werden. Ein Verlagerungs- und Neunutzungspotential wird jedoch nur erreicht, wenn das Angebot für den Radverkehr ausreichend attraktiv ist. Die Pragstraße ist zukünftig die wichtigste Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen Stuttgarts und allen Neckarvororten. Der ADFC Stuttgart begrüßt ausdrücklich eine Ausweitung der Begrünung zur Verbesserung des Stadtklimas. Ob dies nun unmittelbar am Rosensteinpark, Stuttgarts zweitgrößter innerstädtischer Parkanlage, in der geplanten raumgreifenden Form notwendig ist und damit einem wirksamen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Wege steht, darf in Frage gestellt werden. Aus unserer Sicht könnte ein flächenmäßig gleichwertiges Angebot im dicht bebauten Raum auf Kosten von z.B. Parkplätzen einen weitaus größeren Beitrag zum Stadtklima leisten. Es ist in jedem Falle zu prüfen, ob die Grünflächen zugunsten des Radverkehrs moderat verkleinert und Ausgleichsflächen an anderer Stelle geschaffen werden können.

Kritik des ADFC im Einzelnen:

- Die geplante Restfahrbahnbreite von durchgängig 3,25 Meter und mehr ist für eine Straße, die keine Durchgangs- sondern nur Erschließungsfunktion hat, zu breit. Eine Fahrbahnbreite von maximal 3,0 Metern ist absolut ausreichend, selbst 2,75 Meter sind denkbar. Es ist zu vermeiden, dass die Pragstraße dauerhaft als Zusatzangebot zum Rosensteintunnel wahrgenommen wird. Die gewonnene Fläche ist dem Radverkehr zuzuschlagen.
- Der Radfahrstreifen abwärts am Tunnelmund (Blatt 1) entspricht mit 1,85 Metern dem absoluten Mindestmaß der ERA. Dies ist jedoch für die hier vorliegende, deut-

liche Gefällstrecke völlig ungeeignet und entspricht nicht einmal dem Mindestmaß, das die Stadtverwaltung im Rahmen des Stuttgarter Qualitätsstandards selbst ins Spiel gebracht hat. Für die gesamte Gefällstrecke ist durchgehend eine Breite des Radfahrstreifens bzw. Radwegs von 2,5 Metern anzustreben.

- Dasselbe gilt auch für den Radfahrstreifen aufwärts zwischen Neckartalstraße und Wilhelmastraße. Überholvorgänge von Fahrradfahrern untereinander sind bergauf häufig und sollten daher ermöglicht werden.
- Der gemischte Geh-Radweg im weiteren Verlauf aufwärts ist ungeeignet, eine Trennung ist erforderlich. Wo diese flächenmäßig nicht möglich ist, ist zumindest eine optische Trennung der Flächen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende vorzusehen. Eine Verbreiterung zu Lasten der Fahrbahn (s.o.) ist in jedem Fall erforderlich.
- Die richtungsbezogenen Radverkehrsanlagen machen es erforderlich, dass die Pragstraße an mehreren Stellen gekreuzt werden muss. Das kann unmöglich über Z-Übergänge erfolgen, die gerade beim Radverkehr schon zu tödlichen Unfällen geführt haben. Eine Rot-Signalisierung ist hier sicherer. An breit aufgefächerten Knotenpunkten wie der Haldenstraße und der Wilhelmastraße sind jeweils zwei richtungsgetrennte Übergänge erforderlich. Fuß- und Radverkehr sind auch an den Übergängen zu trennen.
- Zusätzliche Übergänge sind auf Höhe der Quellenstraße und der Hallstraße erforderlich. Sollten diese nicht eingerichtet werden können, sind zwischen Hallstraße und Wilhelmastraße sowie zwischen der Einfahrt Quellenstraße und dem Übergang an der Haltestelle Glockenstraße auf der Nord-Ostseite der Pragstraße Zweirichtungsradwege erforderlich. Die notwendige Breite erhöht sich dadurch. Es ist zum Beispiel nicht zu erwarten, dass Radfahrende von der Hallstraße kommend zur Haldenrainstraße bergauf fahren, um dort die Pragstraße zu queren, sondern als Geisterradler abwärts fahren.

Der ADFC Stuttgart bittet zu prüfen, ob die Wilhelmastraße zwischen Prag- und Neckartalstraße im Zweirichtungsverkehr genutzt werden kann. Dann könnte die Neckartalstraße zwischen Rosensteinbrücke und Wilhelmastraße allein dem ÖPNV und dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Da der Bus im Bereich der Stadtbahngleise fährt, würde die jetzige Fahrbahn zum reinen Radweg für beide Richtungen und der Gehweg (heute Rad frei) wäre wieder ein reiner Gehweg. Dies würde einen Umbau der Knotenpunkte erforderlich machen. Der Kreuzungsbereich Prag-/Neckartalstraße/Rosensteinbrücke bedarf abhängig von unseren Überlegungen zur Wilhelmastraße einer getrennten Betrachtung. Hier ist neben der Radverkehrsführung eine fahrradfreundliche Signalisierung von großer Bedeutung.

Mit freundlichen Grüßen

Tobias Willerding  
Kreisvorsitzender ADFC Stuttgart