

Dr. Peter Viebahn

Radverkehr über den
Schillerplatz (Vai)

**– Mängel der bisherigen Planung und
Verbesserungsmöglichkeiten beim Umbau
der SSB-Haltestelle Vaihingen-Schillerplatz –**



Herausgeber:

Naturschutzbund Deutschland
Gruppe Stuttgart e.V.
Charlottenplatz 17
70173 Stuttgart
www.nabu-stuttgart.de

Juli 2007

Zusammenfassung

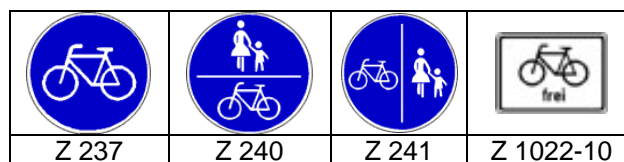
Im Rahmen der Umgestaltung der SSB-Haltestelle Vaihingen-Schillerplatz wird auch die Verkehrsführung am Schillerplatz optimiert. **Die bisherige Planung des Radverkehrs ist mangelhaft und entspricht nicht den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung** und den Bedürfnissen der Radfahrer/innen in Vaihingen. Der NABU Stuttgart e.V. zeigt eine Alternativplanung auf, die von der Verwaltung nun konkretisiert werden muss.

StVO-Novelle zum Radverkehr von 1997

Zum besseren Verständnis der Planung seien die Vorgaben durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) wiedergegeben. Mit der 24. Novelle zur StVO und der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.5.1997 (BGBl 1997, Teil I, Nr. 57, S. 2028-2030) wurden die Möglichkeiten, den Radverkehr auf Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu führen, neu geregelt. Um den Radverkehr zu fördern, wurden dort Qualitätsmerkmale für Radwege festgelegt und die *Möglichkeiten zur Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf die Fälle beschränkt, wo dies aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich und für Radfahrer zumutbar ist*. Kriterien für die Zumutbarkeit sind: Breite, Oberfläche, Linienführung und Knotenpunktführung. Beschränkungen des fließenden (Rad)verkehrs dürfen generell nur wegen einer Gefahrenlage erfolgen, nicht aber aus „anderen Gründen“, wie das Berliner Verwaltungsgericht 2001 in einem Urteil gegen die Stadt Berlin feststellte.

Ein **Radweg** darf nach der geänderten StVO mittels Radwegezeichen Z 237, Z 240 oder Z 241 nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden, wenn seine Benutzung

- nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar
- die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist und
- die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist.



Bei der Ausweisung von Radwegen müssen zudem bestimmte Mindestbreiten eingehalten werden:

- mindestens 1,50 m für Radwege (Zeichen Z 237 und Z 241), möglichst 2,00 m
- mindestens 1,50 m für Radfahrstreifen (Zeichen Z 237), möglichst 1,85 m
- mindestens 2,50 m für kombinierte Rad- und Fußwege (Zeichen Z 240) und für Zweirichtungsradwege

Gehwege können mit Zeichen 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ oder mit Zeichen 239 „Fußgänger“ mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ für den Radverkehr geöffnet werden. **Eine Öffnung des Gehweges kommt nach der StVO jedoch nur als allerletzte Möglichkeit in Betracht, wenn ein Radweg oder ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist.** Aber auch dann muss zuerst die Anlage eines Schutzstreifens geprüft werden, dem in der Regel der Vorzug zu geben ist.

Beurteilung der Planung am Schillerplatz

Die bisherige Planung hat folgende Mängel:

1. Aus Richtung Fauststraße kommend wird der Radverkehr ab Höhe Tiefgarageneinfahrt vom Radstreifen auf den Fußweg geleitet, der für den Radverkehr freigegeben wird. Anschließend wird der Radverkehr über den Schillerplatz zusammen mit dem Fußgängerverkehr geführt. Diese Planung widerspricht der StVO in der Hinsicht, dass Radverkehr nur im allerletzten (Not)fall auf Fußwege geleitet werden darf. Da es hier andere Möglichkeiten gibt, muss diese Planung zwingend aufgegeben werden.
2. Aus Richtung Möhringer Landstraße kommend ist keinerlei Radwegführung vorgesehen, so dass die schwerwiegenden Mängel der Ist-Situation fortgeführt werden. Einerseits wird der Radverkehr aus der Möhringer Landstraße ausgesperrt (Sperrung von Bus- und MIV-Spur), andererseits endet die Umleitungsstrecke über Häberlinstraße vor den Absperrungen am Schillerplatz. Diese Verhältnisse entsprechen nicht der StVO, nach der Radwegeverbindungen eindeutig, stetig und sicher sein müssen. Es gibt mehrere Beschlüsse des Bezirksbeirats Vaihingen, die eine Verbesserung dieser Situation fordern.
3. Aber auch in Richtung Fauststraße fehlt eine Radwegführung – von der bisherigen Haltestelle Schillerplatz aus kommt man gar nicht in die Kaltentaler Abfahrt, von Westen her nur über die Linksabbiegespur des MIV. In einer Umfrage des ISA e.V. haben sich mehr als 90 % der Befragten für eine entsprechende Radwegführung ausgesprochen.

Alternativplanung unter Einhaltung der StVO

Eine Alternativplanung ist in der folgenden Grafik im Anhang dargestellt. Sie enthält sechs Punkte, die im folgenden beschrieben werden:

1. Aus Richtung Fauststraße kommend:

Punkt 1: Der Radverkehr wird bis zum Beginn des Rechtsabbiegers unter Einhaltung der StVO als Radstreifen weitergeführt. Dafür wird der MIV wie vorher auch auf einer einzigen Spur geführt. Diese Kapazität ist völlig ausreichend, da sie auch vorher ausreicht und bisher nicht zu einer Staubildung geführt hat.

Punkt 2: In Höhe Haugstraße/Beginn des Rechtsabbiegers wird der Radverkehr zum *Linksabbiegen* und *Geradeausfahren* nach rechts auf den Fußweg verschwenkt und dort eine Aufstellfläche geschaffen. Dies ist möglich, da die Fußwegfläche verbreitert wird.

Der Radverkehr nach *rechts* wird auf dem Rechtsabbieger mit dem MIV mitgeführt.

Der MIV spaltet sich erst kurz vor der Kreuzung in einen Rechts- und einen Linksabbieger auf.

Punkt 3: Der *rechtsabbiegende* Radverkehr wird in der gleichen Ampelphase wie der rechtsabbiegende MIV mitgeführt. Der *links- und geradeausfahrende* Radverkehr erhält die gleiche Grünphase wie der parallel querende Fußgängerverkehr.

2. Aus Richtung Möhringer Landstraße kommend:

Punkt 4: Die *Möhringer Landstraße* wird für den Radverkehr freigegeben (im Rahmen der kommenden STVO-Novelle ist die Sperrung für den Radverkehr nicht mehr erlaubt). Gleichzeitig wird die Busspur in einen *Radweg* umgewandelt und für den Busverkehr freigegeben („Linienbusverkehr frei“), wie es in z.B. auch in Münster gängige Praxis ist. Dies ist vertretbar, da hier nur eine geringe Busfrequenz herrscht. Da der Busverkehr außerdem an der Kreuzung Möhringer Landstraße/Filderhofstraße inzwischen beschleunigt wurde, werden eventuelle Langsamfahrstrecken mehr als ausgeglichen.

Punkt 5: Kurz vor dem Schillerplatz wird der Radverkehr auf den Fußweg verschwenkt und dort eine beampelte Aufstellfläche geschaffen. Während der MIV geradeaus fährt bzw. rechts abbiegt und die Busse geradeaus in den Schillerplatz einfahren, haben Radfahrer rot. Erhalten Bus und Rechtsabbieger rot, kann der Radverkehr grün erhalten. Der MIV geradeaus kann dabei weiterhin grün erhalten.

Mithilfe der Aufstellfläche kann gleichzeitig der Radverkehr aus der Häberlinstraße optimal über den Schillerplatz geführt werden. Bisher endet dieser Radverkehr vor den Absperrungen.

Punkt 6: Der Radverkehr wird auf einem Radstreifen weitergeführt, der in der rechten Spur ausläuft. Konflikte mit dem Busverkehr und Rechtsabbiegern werden vermieden, da die Busse vorher schon durchgefahren sind. Die Grünphase für den Radverkehr kann sehr kurz sein.

3. In Richtung Fauststraße fahrend:

Punkt 7: Um gefahrlos in die Kaltentaler Abfahrt Richtung Fauststraße zu gelangen, bietet sich eine getrennte Aufstellfläche für Radfahrer in Höhe der Post an. Sie sammelt sowohl diejenigen Radfahrer, die aus der Herrenberger Straße kommen, als auch – über ein indirektes Linksabbiegen – diejenigen Radfahrer aus der Hauptstraße. Hier erhalten die Radfahrer grün parallel zu den Fußgängern, die die Möhringer Landstraße an der Post überqueren. Die Beampelung kann über eine Radfahrerampel direkt am Haltestrich sowie über eine große Ampel auf der gegenüberliegenden Straßenseite geschehen.

Zusammenstellung und verantwortlich:

© Dr. Peter Viebahn

Naturschutzbund Deutschland
Gruppe-Stuttgart e.V.
Charlottenplatz 17
70173 Stuttgart

www.NABU-stuttgart.de/radverkehr/
peter.viebahn@NABU-stuttgart.de

Fotonachweis: Alle Fotos: P. Viebahn
Stand : 24.07.2007

Radverkehrsplanung in Stuttgart

„Die Radverkehrsplanung hat in Stuttgart einen hohen Stellenwert. Es werden große Anstrengungen unternommen, möglichst viele umweltbelastende Fahrten mit dem Auto durch das Fahrrad zu ersetzen. Dies ist nicht immer leicht. Beengte Verhältnisse und überfüllte Straßen führen häufig dazu, dass im Zweifelsfall zuerst an den Autofahrer gedacht und Radwege von vielen als weniger wichtig angesehen werden. Trotzdem konnten in den letzten Jahren das Radverkehrsnetz schrittweise ausgebaut und der Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. 1990 gab es 68 km Radwege, im Jahre 2002 waren es bereits 125 km. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen konnte in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt werden, er lag 1980 bei 3 % und beträgt derzeit ca. 7 %.“

Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart (Beschluss des Stadtrats)

I. Ziele

Zur Förderung des Radverkehrs legt die Stadtverwaltung folgende grundsätzliche Leitlinien fest:

- Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans in Stuttgart
- Das Fahrrad ist selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik
- Das Fahrrad wird bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt.

Die Stadt Stuttgart will den Fahrradverkehr im Stadtgebiet stärker als bisher fördern. Das vorliegende Papier enthält Leitlinien für die Radverkehrsförderung und ein Bündel von zu ergreifenden Maßnahmen. Das Fahrrad wird als den übrigen Verkehrsarten gleichwertiges Verkehrsmittel betrachtet. Das Rad fahren muss in möglichst vielen Straßen sicher und zügig möglich sein. Die Stadt Stuttgart strebt an, den Radverkehrsanteil von derzeit ca. 7 % auf 12 % und mittel- bis langfristig auf 20 % (Ziel der Landesregierung von Baden-Württemberg) zu steigern. Damit wird eine spürbare Verbesserung für die Umwelt und gleichzeitig mehr Sicherheit für Radfahrer erreicht. Ein höherer Radverkehrsanteil entlastet auch den Kfz-Verkehr.

II. 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog

Im Einzelnen ergreift die Stadt Stuttgart zur Förderung des Radverkehrs folgende Maßnahmen, die in einem kommunalen Radverkehrsplan präzisiert werden:

1. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch Änderung von Verkehrsregelungen zu Gunsten des Radverkehrs
2. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch bauliche Maßnahmen
3. Verbesserung der Sicherheit, z. B. durch Beseitigung von Gefahrenstellen und Verkehrserziehung an Schulen
4. Verbesserung der Wegweisung für den Fahrradverkehr
5. Weiterer Ausbau von praktikablen und möglichst sicheren Fahrradabstellanlagen
6. Ausdehnung des Angebotes der Kombination ÖPNV + Fahrrad
7. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradnutzung
8. Erweiterung des Angebotes an Radfahrkarten
9. Schrittweise Einführung von Winterdienst und Reinigung, insbesondere der Hauptadrouen
10. Erhöhung des Radverkehrsetats. Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel.

Quelle: www.stuttgart.de