

Materialien zum Radverkehr



Dr. Peter Viebahn
Jürgen Merks

Radverkehr auf der Theodor-Heuss-Straße

zwischen Rotebühlplatz und Bolzstraße
– Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten –



Herausgeber:

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

BUND
Kreisverband Stuttgart
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
www.bund.net/stuttgart/

März 2007

Vorwort

Erfreulicherweise wurde in 2005 im Gemeinderat einstimmig beschlossen, auf der Theodor-Heuss-Straße im Abschnitt zwischen Rotebühlplatz und Bolzsstraße sowohl stadtein- als auch stadtauswärts einen Radstreifen anzulegen. Dies ist sehr zu begrüßen, denn dieser Straßenabschnitt ist für Radfahrer eine wichtige Verbindung insbesondere zum Hauptbahnhof, aber auch im Anschluss an andere Radwege, um Ziele in der Innenstadt zu erreichen.

Auf der Theodor-Heuss-Straße wird einerseits sehr schnell gefahren, andererseits befinden sich im Seitenrand viele Parkplätze, und es münden viele Einmündungen in dem betreffenden Abschnitt. Dies sollte Anlass sein, höchste Priorität auf die Sicherheit der Radfahrer/innen zu setzen. Die im August 2005 erfolgte Umsetzung des an sich richtungsweisenden Beschlusses des Gemeinderates ist jedoch enttäuschend, wenig radfahrgerecht und widerspricht der Straßenverkehrsordnung (StVO).

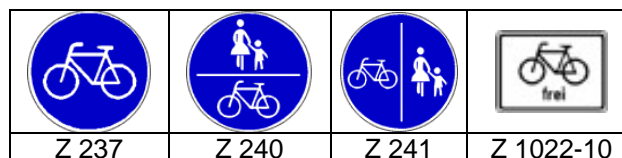
Die folgende Dokumentation beschreibt die Mängel entlang des Abschnitts zwischen Rotebühlplatz und Bolzsstraße. Sie ist einerseits daraus entstanden, dass die Autoren häufig und zu verschiedensten Tageszeiten diesen Abschnitt fahren, andererseits aus Schilderungen anderer besorgter Radfahrer. Auch verschiedene Zeitungen wie die Stuttgarter Zeitung, das Kettenblatt der Naturfreunde Radgruppe, die ADFC-Zeitung und ganz aktuell auch das LIFT-Magazin (03/2007) berichten inzwischen über die Mängel und Gefahren.

StVO-Novelle zum Radverkehr von 1997

Zum besseren Verständnis der Mängel 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 Radwegebenutzungspflicht 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 Radwegebenutzungspflicht 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 Zweirichtungsradswege**

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 Theodor-Heuss-Straße

I. Stadteinwärts

Stadteinwärts muss man trennen zwischen den beiden Abschnitten

- A) Rotebühlplatz – Kienestrasse (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert)
- B) Kienestrasse – Bolzstraße (Fußgängerbereich)

Für beide Bereiche werden im folgenden die bestehenden Probleme dargestellt.

I.A) Rotebühlplatz – Kienestrasse

Geringe Breite des Radweges

- Zwischen Rotebühlplatz und Kienestrasse besteht ein Radfahrstreifen, der an sich zu begrüßen ist. Er ist jedoch äußerst eng bemessen. Während Radfahrstreifen eine Breite von 1,85 erreichen sollen, wird hier gerade einmal das Mindestmaß von 1,50 eingehalten, wenn man die breiten Begrenzungsstreifen hinzu rechnet.

Zu enge Parkstreifen

- Zusätzlich zur zu geringen Breite entsteht ein erhebliches Gefährdungspotenzial durch die viel zu engen Parkstreifen. Die Autos stehen zum Teil über die Markierung hinaus; beim Öffnen der Türen kann es leicht zu einem Unfall kommen, da für Radfahrer aufgrund der schmalen Radfahrstreifen keine Ausweichmöglichkeit besteht und sie instinktiv nach links in die (schnell) fahrenden Autos hinein ausweichen würden (siehe Foto 5).

Behinderung auf dem Radstreifen

- Durch die Einpark- und Ausparkvorgänge kommt es auch ständig vor, dass Autos auf dem Radweg stehen und man dort bis zum Stillstand abbremsen muss (Foto 3). Ebenso wird der Radstreifen mit einem Parkstreifen verwechselt, so dass er oft komplett blockiert ist (Fotos 2 und 7).

Fehlende Rotmarkierung an den Einmündungen

- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Theodor-Heuss-Straße besteht insbesondere an den Einmündungen erhöhtes Gefahrenpotenzial. Sowohl nach rechts in eine Nebenstraße abbiegende als auch aus Nebenstraßen einfahrende Autofahrer übersehen leicht die Radfahrer und schneiden sie insb. beim Abbiegen in die Lange Str. Während in vielen Städten die Radwege im Einmündungsbereich rot eingefärbt werden, fehlt diese Markierung hier bis auf die Einmündung an der Langen Str. (Foto 4).

Parkierung zu nah an den Kreuzungsbereichen

- Die Parkierung der Autos reicht zudem zu nah an die Einmündungen heran – selbst vorsichtige Autofahrer können oftmals nicht die Verkehrssituation auf der Theodor-Heuss-Str. erkennen, ohne zumindest mit der Front des PKWs in den Radstreifen hineinzuragen. Umgekehrt können auch Radfahrer die einmündenden KFZ erst sehr spät erkennen, besonders wenn größere Wagen die Parkplätze direkt an der Einmündung belegen.

Keine Abbiegemöglichkeiten in Fußgängerbereiche







- Die Büchsenstraße ist eine wichtige Querverbindung sowohl nach rechts in Richtung Königstraße als auch nach links in Richtung Hospitalviertel. Hier hätte es sich angeboten, einen kleinen Rechtsabbieger anzulegen. Zum Abbiegen nach links wäre eine Aufstellfläche für ein „indirektes Linksabbiegen“ sinnvoll gewesen. Platz ist genug da – der Fußweg wurde sogar noch etwas vergrößert.
- Eine ähnliche Möglichkeit wäre in Höhe der Langen Str. sinnvoll. Auch hier kann man nicht nach links abbiegen, obwohl dort ein Fußgängerüberweg ist.

Rechtswidrige Ausweisung eines kombinierten Rad- und Fußweges

- Am Anfang der Radwegeverbindung verläuft der Radweg ein Stück hochbord, bevor er auf den ebenerdigen Radfahrstreifen übergeht. Dieses Stück wurde nachträglich als kombinierter Rad- und Fußweg ausgeschildert (Foto 1), nachdem ständig Fußgänger die neue Verbindung zum Abkürzen Richtung Rotebühlplatz benutzt haben. Da der Weg (inklusive linker Bordstein!) nur 1,50 - 1,90 m breit ist, ist eine Ausweisung als kombinierter Rad- und Fußweg nach der StVO nicht erlaubt (Mindestbreite ist 2,50 m, siehe Einführung). Durch die geringe Breite besteht auch eine erhebliche Behinderung des Radverkehrs, wenn hier Fußgänger den Radweg versperren.

Keine eindeutige, stetige und sichere Weiterführung

- Der Radfahrstreifen endet abrupt in Höhe Kleiner Schlossplatz (Fotos 8 und 9). Hier muss man bei hoher Geschwindigkeit (gefahren wird hier oft 25-30 km/h) in den fließenden Autoverkehr einfädeln, was äußerst gefährlich ist. Diese Anlage widerspricht der Vorgabe der StVO nach einer eindeutigen, stetigen und sicheren Radwegeführung (siehe Teil B).

Stadteinwärts [Rotebühlplatz – Kienestrasse]		
		
Foto 1: Beginn am Rotebühlplatz Rechtswidrige Ausweisung Fuß/Rad	Foto 2: Beginn am Rotebühlplatz Nutzen des Radstreifens als Parkplatz	Foto 3: Rotebühlplatz-Lange Str Behinderung durch Parker
		
Foto 4: Einmündung Lange Str. Einzige Rotmarkierung an der gesamten Strecke	Foto 5: Lange Str – Gymnasiumstr Falsch dimensionierte Parkstreifen	Foto 6: Einmündg. Gymnasiumstr Platz für breiteren Radstreifen / keine Rotmarkierung

		
<p>Foto 7: Einmündung Kienestr. Nutzen des Radstreifens als Parkplatz</p>	<p>Foto 8: Kienestr – Kl. Schlossplatz Radstreifen endet an Begrenzungspfählen</p>	<p>Foto 9: Kl. Schlossplatz Übergang auf Straße und Fußweg</p>

I.B) Kienestrasse – Bolzstraße

Nicht StVO-gemäße Weiterführung in einen Fußgängerbereich

In diesem Abschnitt wurde im Widerspruch zu den Vorgaben der StVO anstatt eines Radfahrstreifens ein überbreiter Fußgängerbereich angelegt, der für den Radverkehr freigegeben wurde. Die Fortsetzung des Radfahrstreifens wäre problemlos möglich gewesen, da genügend Platz zur Verfügung steht und der gesamte Bereich baulich neu angelegt wurde. Eine einmalige Chance für eine kostengünstige Lösung (da Neuanlage) wurde vertan. Die gewählte Lösung ist sehr problematisch und gefährlich für den Radverkehr:

- In einem Fußgängerbereich muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Auf der Theodor-Heuss-Straße könnte man dagegen relativ schnell (25-30 km/h) fahren. Wer die Theodor-Heuss-Straße als Radwegeverbindung fährt, will in der Regel schnell von A nach B kommen (z.B. zum Bahnhof) und nicht sein Fahrrad schieben.
- Man muss ständig mit Fußgängerverkehr rechnen, insb. im Bereich der Fußgängerquerungen. Ebenso müssen Fußgänger ständig auf den Radverkehr achten.
- Nachgewiesenermaßen ist Radverkehr auf Hochbordradwegen an Einmündungen erheblich gefährdeter, als wenn er auf der Straße mitgeführt würde. Dies betrifft insbesondere die von rechts aus Straßen und Ausfahrten kommenden Autos.
- Bundesweit werden Hochbordradwege nur noch in Sonderfällen angelegt.
- Die Freigabe eines Fußweges ist wie oben erläutert nur noch in Sonderfällen genehmigbar.

Auf dem Weg zwischen Kienestrasse und Bolzstraße müssen bei dieser Radwegführung folgende Gefahrenstellen gequert werden, die allesamt bei einer Führung auf einem Radfahrstreifen auf der Straße automatisch hätten vermieden werden können. Hieran sieht man das hohe Gefährdungspotenzial der gewählten Lösung:

- a) Fußgängerampel hinter Deutscher Bank Höhe Kleiner Schlossplatz (mit davor stehenden bzw. zu ihr bei Grün hin rennenden Fußgängern) (Foto 9)
- b) Ausfahrt der Tiefgarage BW-Bank/Kunstmuseum (Foto 10)
- c) Parkverkehr durch Autos (die in einem Fußgängerbereich fahren dürfen) (Fotos 11, 12)
- d) Fußgängerampel Höhe „Oggi“
- e) Ausfahrt Lieferverkehr und Stellplätze Höhe „Oggi“ (beschränkte Parkplätze) (Foto 13)
- f) Fußgängerampel Höhe „Stuttgarter Volksbank“
- g) Ausfahrt Höhe „Stuttgarter Volksbank“ (Foto 14)
- h) Einmündung Friedrichstraße (Foto 15)

i) Ampelmasten und Cafe-Betrieb (Foto 16)

j) Einmündung Bolzstraße (Foto 17)

Zwischen den Ausfahrten b) und d) muss man zudem mit Park- und Parksuchverkehr rechnen, da hier inmitten des Fußgängerbereichs Parkplätze angelegt wurden. Zudem wird dieser Abschnitt als Einfahrt für d) zu den privaten Stellplätzen missbraucht, obwohl er nur als Zufahrt zu den öffentlichen Stellplätzen freigegeben ist.

Fazit:

Die Führung des Radverkehrs entspricht damit nicht der StVO und muss geändert werden. Es ist genügend Platz vorhanden, um den Radfahrstreifen in der geforderten Mindestbreite weiterzuführen. Da dies bei der Neuanlage versäumt wurde, müssen nun die Bordsteine mit hohem Aufwand entfernt und versetzt werden.

Stadteinwärts [Kienestrasse – Bolzstraße]		
		
Foto 10: Höhe Kl. Schlosspl. Gefährdung durch Ausfahrt aus BW-Bank-Tiefgarage	Foto 11: Höhe Kl. Schlosspl. Gefährdung durch Autofahrer in Fußgängerbereich (!)	Foto 12: Höhe Kl. Schlosspl. Gefährdung durch Autofahrer in Fußgängerbereich (!)
		
Foto 13: Höhe Kl. Schlosspl. Gefährdung durch Ausfahrt von privaten Stellplätzen	Foto 14: Ausfahrt Höhe Stgter Volksbank/Fuß.ampel Gefährdung durch querende PKW/Fußgänger	Foto 15: Einmündung Friedrichstr Gefährdung durch querende PKW
		
Foto 16: Kurz vor Bolzstr. Lichtmast und Stühle im Weg	Foto 17: Einmündung Bolzstr. Keine Überleitung auf Lautenschlagerstraße	

II. Stadtauswärts

Stadtauswärts muss man trennen zwischen den beiden Abschnitten

- A) Bolzstraße – Kienestrasse (Fußgängerbereich)
- B) Kienestrasse – Rotehbühlplatz (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert)

Für die beiden Abschnitte werden im folgenden die bestehenden Probleme dargestellt.

II.A) Bolzstraße – Kienestrasse

Analog zur stadteinwärtigen Richtung wird der Radverkehr auch stadtauswärts auf freigegebenen Fußwegen geführt. Die Situation ist hier allerdings komplizierter als auf der gegenüberliegenden Seite, da hier mehrmals Einmündungen gekreuzt werden, die zum Teil sehr schnell befahren werden.

- Kommend von der Lautenschlagerstraße wird man schon am Anfang über einen Fußgängerüberweg auf die andere Seite der Theodor-Heuss-Straße geleitet (Fotos 16 und 17). Da der Überweg für Radfahrer freigegeben wurde, darf man hier ausnahmsweise einen Zebrastreifen fahrend überqueren.
- Im Anschluss daran wird man über einen großen Fußgängerbereich geführt (Foto 18), bis man sich an der Einmündung Börsenstr. vor einem Fußgängerüberweg wiederfindet (Foto 19). Obwohl man in die gleiche Richtung wie die Theodor-Heuss-Straße fährt, muss man den rechtsabbiegenden Verkehr in die Bleicherstr. vorbeilassen. Den Fußgängerüberweg darf man nur schiebend überqueren. Trotzdem wurde ein Drittel der Breite angeeignet (Foto 17), auf den anderen beiden Dritteln sind Schäden an Rad und Wirbelsäule beim Drüberfahren zu befürchten.
- Bis zur Willi-Bleicherstr. darf man nun wieder einen großen Fußgängerbereich fahrend benutzen (Foto 21), bevor man dort von einer Ampel gestoppt wird (Foto 22). Wieder der gleiche Fall: Obwohl in Hauptfahrtrichtung, kann man nicht parallel zu den Autos geradeaus fahren. Nach der Ampelüberführung wird man auf einen sehr schmalen Fußweg geleitet (Foto 23), der sich erst nach einigen Metern verbreitert (Foto 24). Dieser Teil ist zudem nicht für den Radverkehr freigegeben, so dass man hier illegal auf dem Fußweg fahren muss.
- Am Ende des Fußweges trifft man auf die Kienestr., wo man wiederum wartepflichtig ist, obwohl man weiterhin in Hauptfahrtrichtung fährt (Foto 25).

Fazit:

Die Führung des Radverkehrs ist ungenügend und entspricht nicht der StVO („eindeutig, stetig und sicher“). Sie stellt eine laufende Behinderung der Radfahrer und auch eine erhebliche Gefährdung beim mehrmaligen Überqueren von Nebenstraßen dar. Auf dem Fußgängerüberweg muss man absteigen und schieben; in den Fußgängerbereichen (und damit der gesamten Strecke von Bolzstraße bis Kienestraße) darf man nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Obwohl in Hauptfahrtrichtung, muss man bei allen Einmündungen warten. Dies entspricht nicht den Bedingungen für eine Hauptradroute. Hier sollte ein durchgehender Radfahrstreifen am Rande der rechten Fahrbahn angelegt werden.

Stadtauswärts [Bolzstraße – Kienestraße]		
		
Foto 18: Lautenschlagerstraße Übergang zur Theodor-Heuss-Straße	Foto 19: Höhe Bolzstraße Benutzung Fußgängerweg	Foto 20: Bolzstr – Börsenstr. Freigegebener Fußgängerbereich
		
Foto 21: Einmündung Börsenstr. Benutzung Überweg und Gefährdung durch schnelle Rechtsabbieger	Foto 22: Überweg Börsenstr. Hoher Bordstein, nur ein Drittel provisorisch angeteert	Foto 22: Börsenstr. – WilliBleicherstr Freigegebener Fußgängerbereich
		
Foto 23: Einmündung W.Bleicherstr Kein geradliniges Vorankommen, trotz gleiche Richtung Stopp durch Ampel	Foto 24: Einmündung Bleicherstr Weiterfahrt auf schmalen Fußweg	Foto 25: W.Bleicherstr - Bolzstr. Fußgängerbereich, nicht für Radverkehr freigegeben

II.B) Kienestrasse – Rotebühlplatz

In diesem Bereich bestehen die gleichen Schwierigkeiten wie auf der gegenüberliegenden Seite:

Geringe Breite des Radweges

Zu enge Parkstreifen und Zuparkung (Fotos 25, 26, 28, 29)

Fehlende Rotmarkierung an den Einmündungen (Fotos 25, 27, 29)

Keine Abbiegemöglichkeiten in Fußgängerbereiche (Büchsenstraße Foto 27 und Lange Str.)

Parkierung zu nah an den Kreuzungsbereichen

Hinzu kommen die beiden folgenden Punkte:

Glasscherben auf dem Radfahrstreifen

- Auf dem Abschnitt Lange Str. bis Rotebühlplatz befinden sich ständig Glasscherben auf dem Radfahrstreifen, der daher regelmäßig gereinigt werden sollte

Fehlende Überleitung in den Anschlussverkehr

- Am Ende des Radfahrstreifens bleibt der Radverkehr sich selbst überlassen (Fotos 29 und 30). Das Enden des Radfahrstreifens in Höhe der Auffahrt zum nicht benutzungspflichtigen, weil zu schmalen, alten Radweg suggeriert Radfahrern (und Autofahrern!), hier müsse man auf den Hochbordradweg wechseln. Benutzt man diesen „anderen Radweg“, endet die Fahrt zudem vor den Begrenzungspfählen im Kreuzungsbereich.
- Auch Radfahrer, die geradeaus weiterfahren wollen, werden auf den Rechtsabbieger geleitet. Hier entsteht eine gefährliche Situation, wenn man geradeaus weiterfahren will und an der Kreuzung die grüne Fußgängerampel geradeaus benutzt. Da der Rechtsabbiegeverkehr gleichzeitig grün hat, kreuzen sich hier geradeausfahrende Radfahrer auf der Rechtsabbiegespur mit rechtsabbiegenden Autofahrern. Hier sollte eine Radverkehrsführung wie neuerdings an der Kreuzung Holzgartenstr./Schlossstr. eingerichtet werden (Geradeausführung zwischen rechter und mittlerer Spur). Dazu muss der Rechtsabbieger etwas nach rechts verbreitert werden, wofür jedoch – bei Versetzen des rechten Bordsteines in die Grünanlage hinein – Platz wäre (der dort befindliche, nicht benutzungspflichtige, weil zu schmale, alte Radstreifen kann wegfallen).

Stadtauswärts [Kienestraße – Rotebühlplatz]		
		
Foto 26: Kienestr.- Büchsenstr. Falsch dimensionierte Parkstreifen	Foto 27: Höhe Büchsenstr. Kein Abbiegen in Büchsenstr. möglich (indirektes Linksabbiegen!)	Foto 28: Höhe Gymnasiumstr. Falsch dimensionierte Parkstreifen
		
Foto 29: Lange Str-Rotebühlpl. Statt Weiterführung Leitung auf Rechtsabbieger	Foto 30: Vor Rotebühlplatz Radfahrer bleiben sich auf Rechtsabbieger sich selbst überlassen	

Fazit gesamt:

Die Anlage des Radfahrstreifens auf der Theodor-Heuss-Straße ist zunächst zu begrüßen. Es wäre jedoch sinnvoll gewesen, dann auch gleich eine StVO-entsprechende Radwegführung einzurichten und nicht wieder nur Flickschusterei zu betreiben.

- Die Breite des Radfahrstreifens ist zwar rechtlich gerade noch erlaubt, wenn man die dicken Begrenzungsstreifen mitrechnet, aber bei einer Neuanlage hätten es durchaus ein paar Zentimeter mehr sein dürfen. Insbesondere unter dem Aspekt, dass man ständig falsch parkenden Autos ausweichen muss und durch die geringe Breite des Radfahrstreifens in den schnell fahrenden Autoverkehr gerät.
- Die Parkstreifen wurden so eng markiert, dass die Autos von vornherein nicht drauf passen (ein Blick in Autokataloge hätte ergeben, wie breit Autos sind). Durch die zu schmalen Parkplätze wurde von vornherein in Kauf genommen, dass die Autos in den Radfahrstreifen hinein ragen und Radfahrer behindern.
- Die Sicherheit des Radverkehrs wird nicht nur durch die Inkaufnahme der Probleme mit parkenden Autos klein geschrieben, sondern auch dadurch, dass abbiegende und einbiegende Autos mit hoher Geschwindigkeit an die Einmündung heranzufahren und nicht auf Radfahrer achten. Hier ist eine deutliche Markierung des Radfahrstreifens mit roter Einfärbung und Radsymbolen vonnöten, wie es in anderen Städten auch erfolgt.
- Einen eindeutigen Verstoß gegen die StVO stellt die Führung des Radverkehrs zwischen Kienestrasse und Bolzstraße in Fußgängerbereichen dar. **Eine Öffnung des Gehweges kommt nach der StVO 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. In diesem Abschnitt wäre genügend Platz für die Weiterführung des Radfahrstreifens gewesen. Da der komplette Bereich um den Kleinen Schlossplatz herum zudem baulich neu angelegt wurde, wäre es auch eine einmalige Chance gewesen, mit wenig Kosten eine StVO-gerechte Radwegeverbindung geschaffen. Diese Chance wurde vertan, so dass eine Anpassung an die Vorgaben der StVO nun mit hohen Kosten verbunden ist.
- Die Führung des Radverkehrs durch die Fußgängerbereiche ist auch daher nicht StVO-gerecht, da hier keine „eindeutige, stetige und sichere“ Verbindung vorliegt. Eine Vielzahl kreuzender Fußgänger, schnell aus Ausfahrten heraus rasenden Autos sowie Parksuchverkehr (in der Fußgängerzone!) behindert den Radverkehr erheblich. Zudem muss Schrittgeschwindigkeit auf einer Hauptradroute gefahren werden.
- Alles in allem scheint auch die Anlage dieser Hauptradroute dem Autoverkehr untergeordnet worden zu sein – sei es durch falsch angelegte Parkstreifen, zu enge Breite, keine Rotmarkierung, keine Kontrollen der Falschparker, Anlage von Parkbuchten innerhalb eines Fußgängerbereichs, Führung des Radverkehrs auf Fußwegen. Es bleibt zu hoffen, dass nicht erst Unfälle mit Radfahrern eine Änderung dieser Situation erzwingen.

Anzustreben ist dabei folgende Lösung, wobei die konkrete Planung zusammen mit den Umweltverbänden erfolgen sollte:

- Entfernen der zu engen Parkstreifen zwischen **Rotebühlplatz und Kienestrasse** (stadteinwärts wie stadtauswärts) und Verbreitern des Radfahrstreifens auf zwei Meter. Zur Vermeidung von Falschparken Begrünen der übrigen Fläche zum Bordstein hin oder Ausweitung der Bereiche für die Außenbewirtschaftung der verschiedenen Kneipen.
- **Kienestrasse bis Bolzstraße:** Verlegen der Bordsteine, der Parkplätze und des Fußgängerbereichs um 2 m nach rechts sowie Anlage eines Radfahrstreifens als Fortsetzung des bisherigen Radfahrstreifens bis zur Einmündung Bolzstraße.
- **Bolzstraße bis Kienestrasse:** Verlegen der Bordsteine und des Fußgängerbereichs um 2 m nach rechts sowie Anlage eines Radfahrstreifens, der an der Einmündung der Kienestrasse in den bisherigen Radfahrstreifen übergeht.

Zusammenstellung und verantwortlich:

© Dr. Peter Viebahn

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

[www.nabu-stuttgart.de/radverkehr/
peter.viebahn@atomstromfrei.de](http://www.nabu-stuttgart.de/radverkehr/peter.viebahn@atomstromfrei.de)

Mitarbeit: Jürgen Merks

Fotonachweis: Foto 2: J. Merks; alle anderen: P. Viebahn
Stand : 25.03.2007

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

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 Hauptradrouten
10. Erhöhung des Radverkehrsetats. Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel.