Protokoll:
Datum: 11.11.13
Ort: Rathaus Stuttgart, Raum 301
Uhrzeit: 19 Uhr
Teilnehmer: s. Anlage
Entschuldigt: Peter Pätzold (Grüne), Beate Bulle-Schmid (CDU), Andreas Hentze (ADFC, Cycleride), Jochen Reich (Polizei)
Protokoll: Dr. Walter Vogt, Frank Zühlke

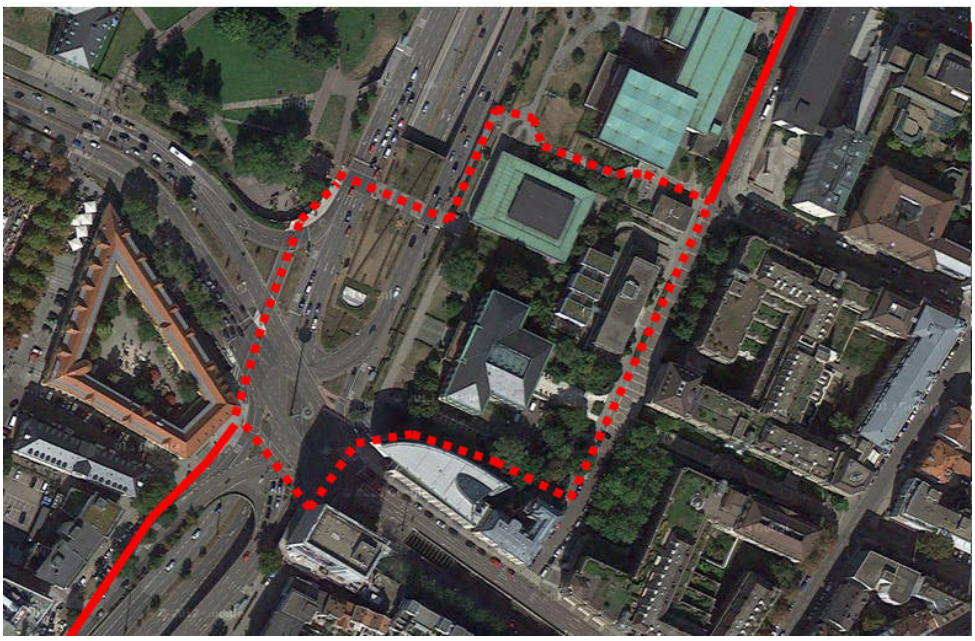
Tagesordnung:

1. Routenfestlegungen: Wo gibt es noch Unklarheiten bezüglich der Routenverläufe? (Hauptradrouten erster Ordnung, 1 – 12)
2. Sachstand der Marketingaktivitäten für die Hauptradroute 1 (einschließlich wegweisende Beschilderung)
3. Sachstand der Stellplatzsatzung für Fahrräder
4. Überlegungen bezüglich der Neuen Weinsteige

Vorab gab es eine Wortmeldung von Dietrich Haaf zum Thema Tallängsweg (Hauptroute 1)
1. Der OV Bad Cannstatt von Bündnis 90/Die Grünen geht davon aus, dass mittelfristig der Verlauf der Hauptroute 1 von der König-Karls-Brücke zum Wilhelmsplatz unter der Eisenbahnführung zu erfolgen hat, wie im Plan „Radverkehrskonzept, Hauptroutennetz 2009“ des Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung vorgesehen.
2. Der OV Bad Cannstatt äußert massive Bedenken, ob die Hauptroute 1 für die geplante Kapazität - 20% Autoverkehr ersetzt durch Radfahren - geeignet ist, insbesondere auf der Streckenführung durch die Anlagen (Mischverkehr mit Fußgänger, querender Fußgängerverkehr an den Grillplätzen, etc.). Der OV Bad Cannstatt schlägt vor, dass die Kapazität kritsch geprüft und ggf. ein anderer Streckenverlauf geplant wird, z.B. entlang der Cannstatter Straße.
Herr Köhnlein führt aus, dass das Radverkehrskonzept Stuttgart mit den festgelegten und abgestimmten Hauptradrouten auf das Ziel 20 % Radverkehrsanteil ausgelegt ist. Der vorliegende Streckenverlauf ist entsprechend so ausgelegt und geeignet die o.g. Kapazitätssteigerung aufzunehmen.

TOP 1 Routenfestlegungen: Wo gibt es noch Unklarheiten bezüglich der Routenverläufe? (Hauptradrouten erster Ordnung, 1 – 12)

Route 2 (Innenstadt – Ost – Wangen – Hedelfingen – Esslingen)
Wo zweigt die Route vom Tallängsweg ab?



Am Überweg beim ehemaligen Willi-Hofmann-Steg oder direkt am Charlottenplatz?

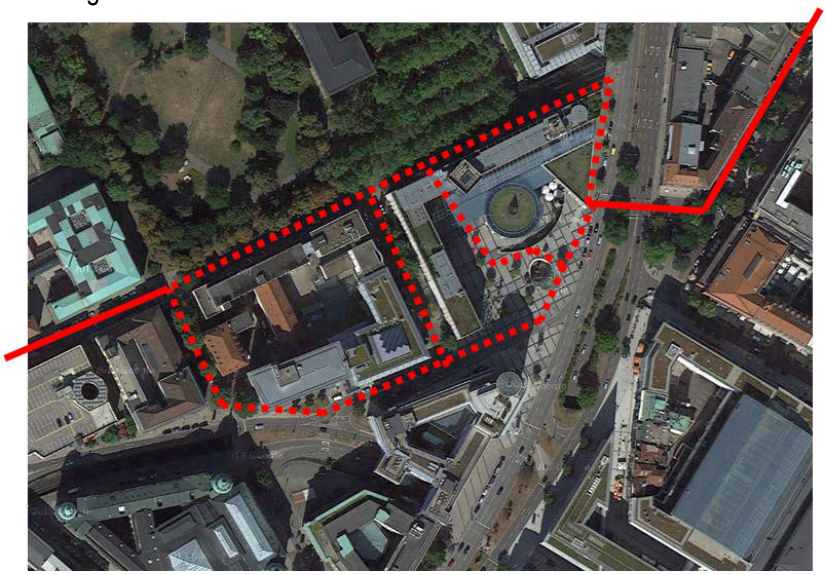
Verwaltung: Route wird über Willi-Hofmann-Überweg beschildert.

Bereiche mit vielen Fußgängern gibt es in beiden Varianten.

Geringe Aufstellflächen im unteren Bereich

→ Fazit: Eher die nördliche Variante verwenden, entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung

Route 4 (Innenstadt – West – Botnang)
Genauer Verlauf von der Lautenschlagerstraße zur Breitscheidstraße?
Über den Überweg beim Palast der Republik, danach über den Platz vor dem Friedrichsbau direkt durch den Durchlass zur Schellingstraße?



Verwaltung: Alle Varianten möglich

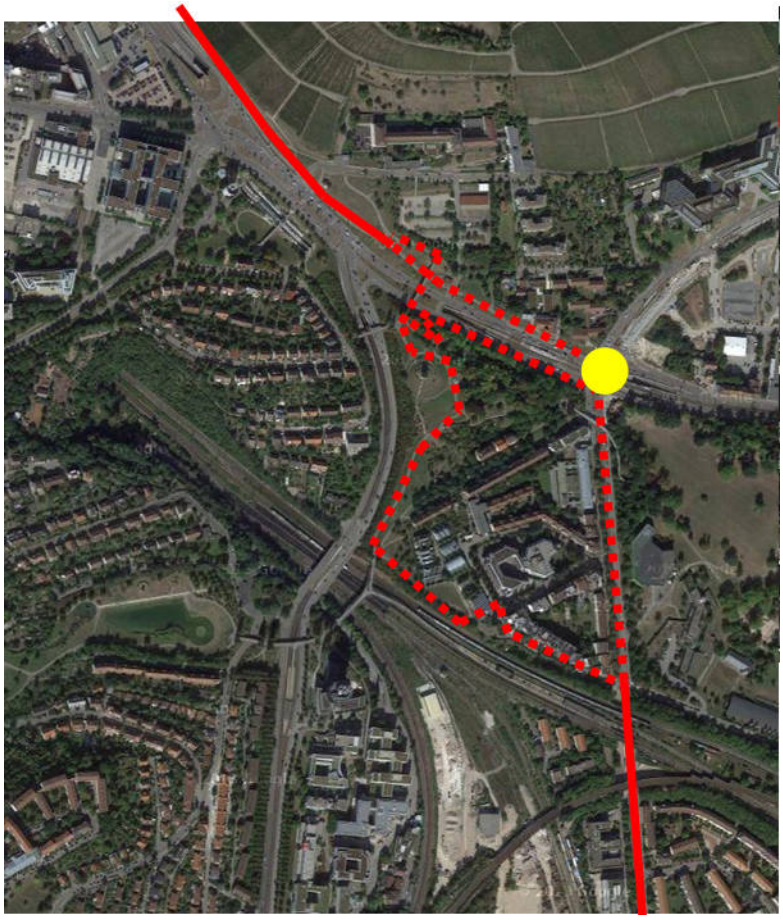
Der eigentliche Platz ist eher ein Aufenthaltsbereich.

→ Wegweisung eher am Rande des Platzes entlang Theodor-Heuss-Straße und Schlossstraße bis Huberstraße oder Willi-Bleicher-Straße.

Die Willi-Bleicher-Straße ist vorzuziehen, erforderlich sind aber Nullabsenkungen oder Anrampungen an den Bordsteinen.

Vorschlag: Das kleine Stück Schlossstraße zwischen Theodor-Heuss-Straße und der Tunneleinfahrt als Fahrradstraße ausweisen

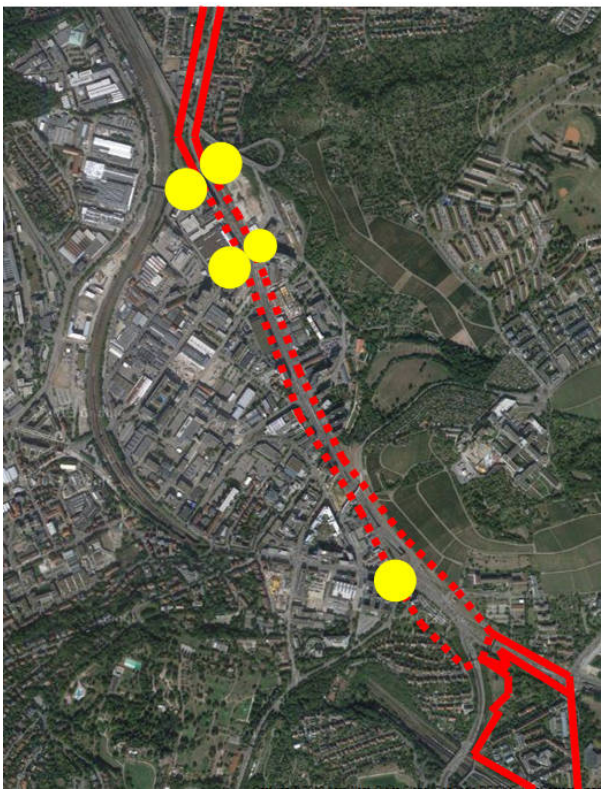
Route 5 (Innenstadt – Zuffenhausen – Kornwestheim)
Nordbahnhof bis Pragsattel
Durch den Leibfriedschen Garten (etwas unübersichtlich, aber ampelfrei) oder über die Löwentorkreuzung?



Zwei Varianten, Tagvariante im Park, Nachtroute über Löwentor.

→Erstere ist die Hauptvariante, es wird noch überlegt, wie die zweite dann beschildert werden kann

Route 5, Pragsattel bis Friedrichswahl: Welche Straßenseite der Heilbronner Straße wird benutzt?
Richtungsbezogen? Jeweils die Ostseite? Abhängig vom Abriss der Kfz-Rampe Friedrichswahl?



Auf beiden Seiten breiter Radweg, jeweils in beiden Richtungen befahrbar.

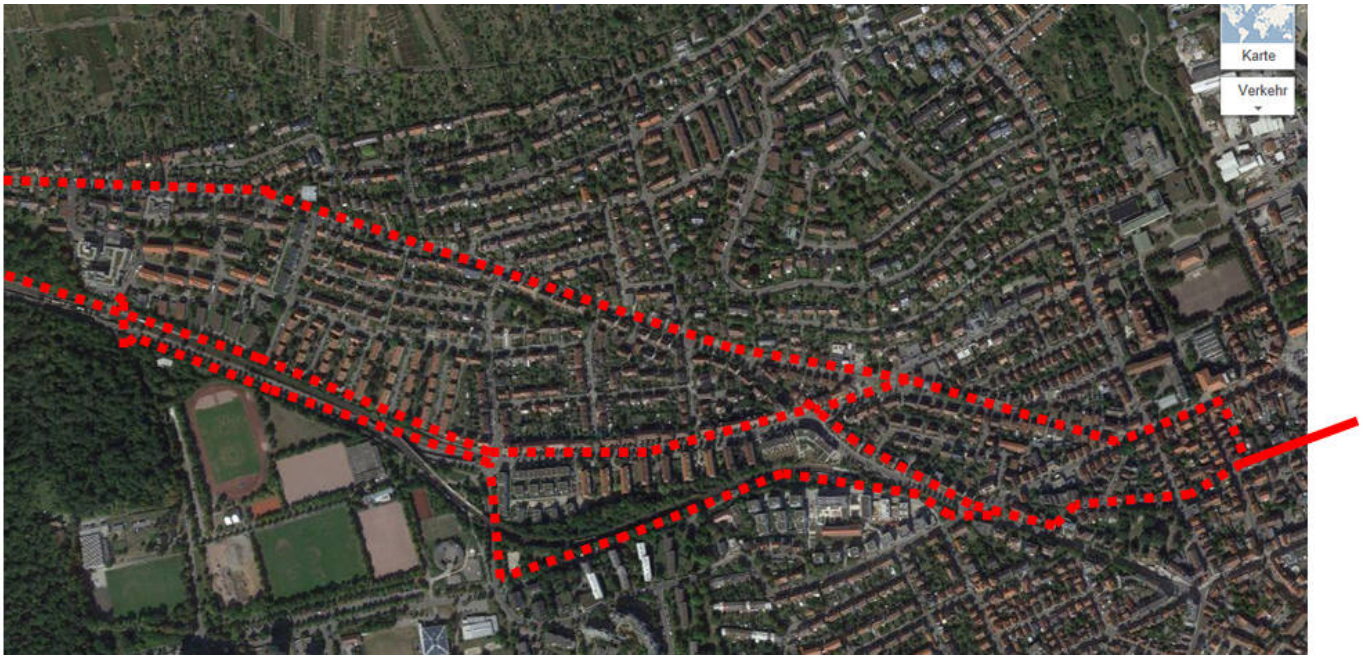
Krailenshalden-seitig weniger Wartezeiten

Auf Feuerbacher Seite mehr Quellen und Ziele

Planung für Abriss der Rampe Friedrichswahl nicht entscheidend, da die künftige Anbindung an derselben Stelle, nicht etwa gegenüber geplant ist. Also kein Einfluss auf Wartezeiten der Radfahrer

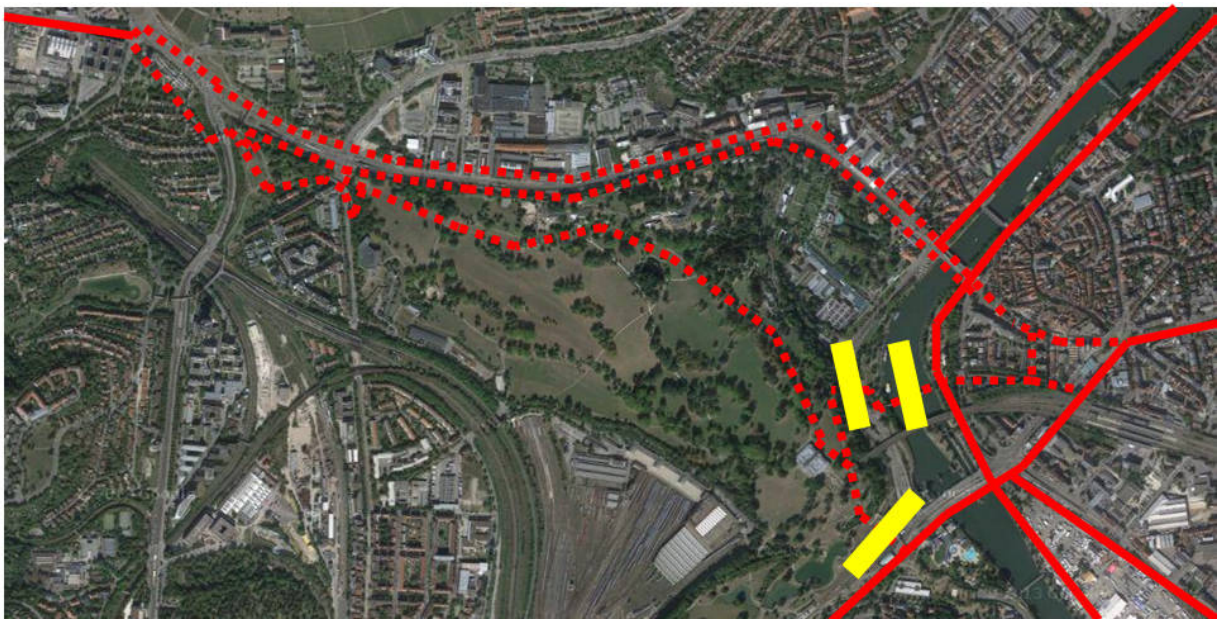
→ Richtungsbezogene Führung ausschildern

Route 6 (Bad Cannstatt – Feuerbach – Weilimdorf – Gerlingen)
Führung durch Feuerbach, Verlauf über Burgenlandstraße, Stuttgarter Straße? Wie weiter Richtung Weilimdorf?
Wie geplant über die Föhrichstraße? Oder Kitzbüheler Weg, Triebweg (ampelfrei)? Möglich ist auch eine Führung über die Salzburger Straße und die Weilimdorfer Straße.



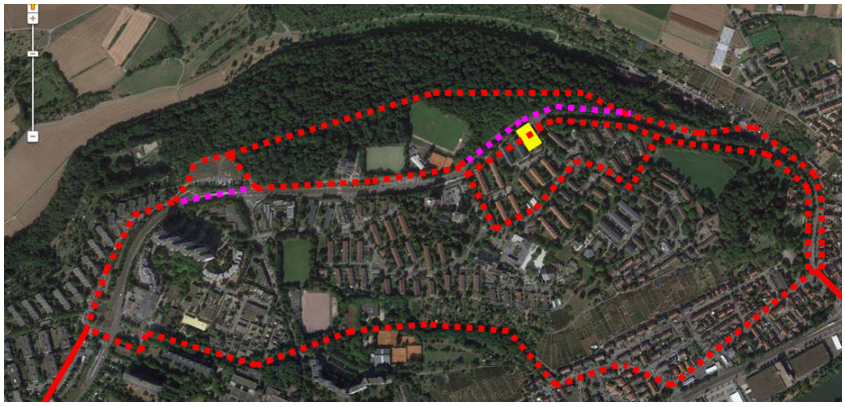
Föhrichstraße und Triebweg viele Fußgänger, Triebweg umwegig, Föhrichstraße lange Wartezeiten.
→Weilimdorfer Straße wird favorisiert, wenn Schutzstreifen oder Geschwindigkeitsbegrenzung möglich ist.* (s. Ergänzung am Ende des Protokolls)

Führung der Route 6 durch Rosensteinpark realistisch?
Bislang schon illegal, demnächst kommen die Brücken ganz weg. Stattdessen Pragstraße? Nach Fertigstellung Rosensteintunnel kann man neu entscheiden.



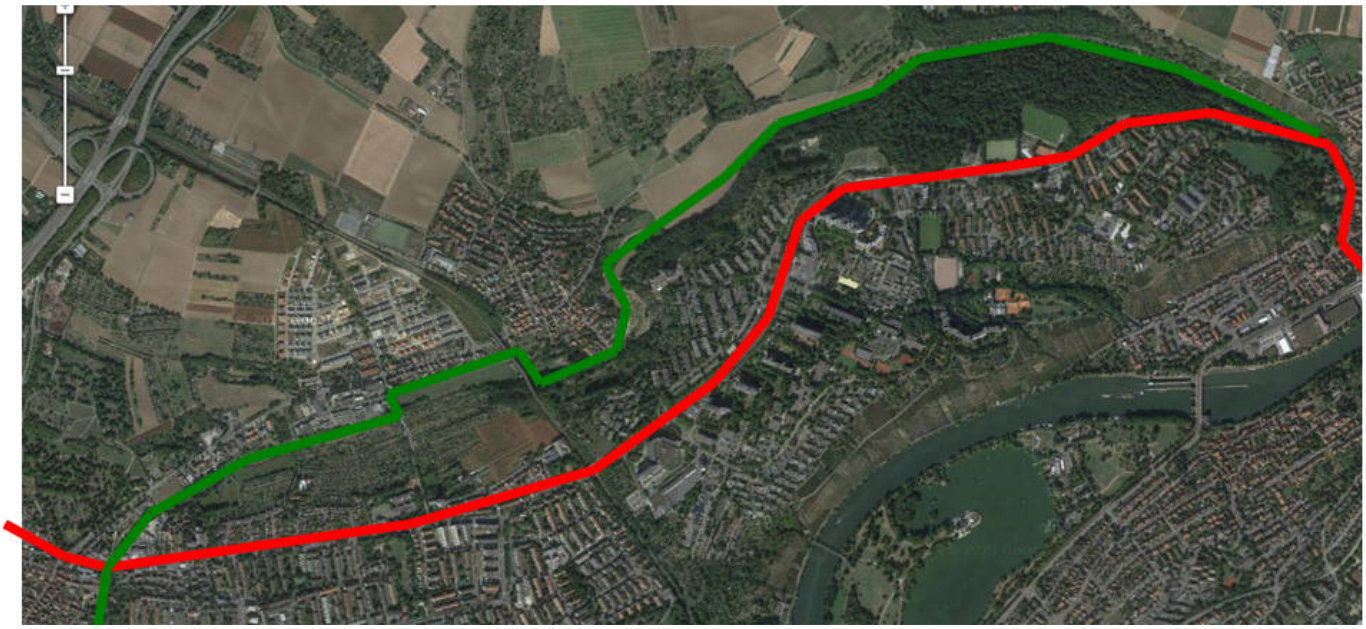
Durch Rosensteinpark: Brücken illegal, werden bald abgerissen. Später mit S21 Brücke für Radfahrer und Fußgänger an der neuen Bahnbrücke. Pragstraße: Rückbau vorgesehen, mit Radstreifen.
→ Führung entlang Pragstraße
Problematisch bleibt die Weiterführung zum Cannstatter Wilhelmsplatz

Route 8 (Mühlhausen – Zuffenhausen – Stammheim – Kallenberg)
An der Mönchfeldstraße Führung über Treppe im Konzept, hier ist eine Änderung nötig.
Möglichkeiten:
1. Bau eines Radwegs auf der anderen Straßenseite
2. Nutzung des Waldwegs (eher zu vermeiden)
3. (in Richtung Zuffenhausen gesehen) vor der Treppe links, Aalstraße, Hechtstraße, Karpfenstraße (ab dort Radweg an der Mönchfeldstraße)
4. Ganz anders: Über die Keltersteige, weiter zur Unterführung an der Haltestelle Suttnerstraße



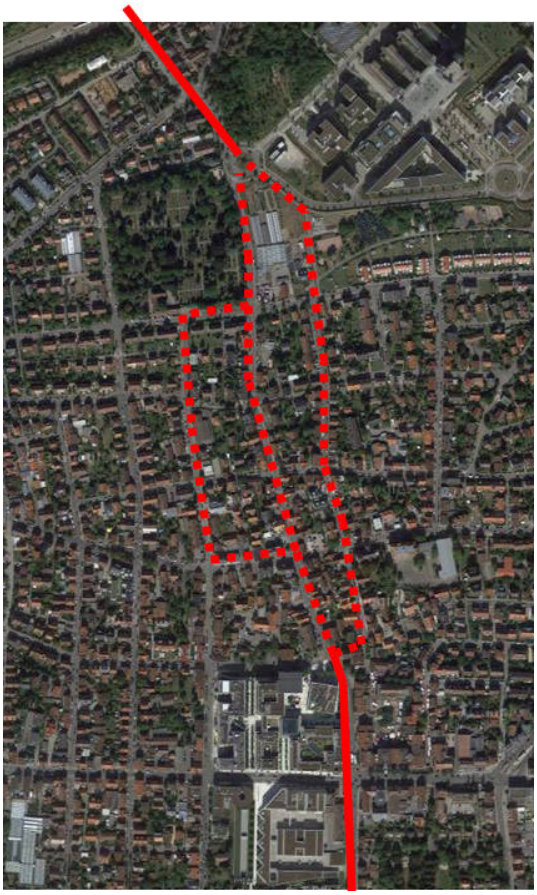
Route durch den Wald nicht sinnvoll. Route über Keltersteige steil, erschließt Mönchfeld nicht. Radweg waldseitig (lila Bereich rechts) wegen Waldverlust kaum realistisch.
→ Treppe durch Rampe ersetzen, um eine geradlinige Verbindung zu erhalten, die Mönchfeld mit erschließt. Keine Ausschilderung über die Treppe, ggf. vorübergehend die Route über Mönchfelder Talweg, Karpfenstraße beschildern. Lila Bereich links im Bild durchführen, sonst verlorene Höhe.

Wäre es sinnvoll, hier Route 8 mit Route 21 zu tauschen?
Für durchfahrende Radfahrer ist das Feuerbachtal besser geeignet.



Die Route 8 hat zwar verlorene Höhe, aber viel Erschließungswirkung.
→ Belassen, wie es ist.

Route 9 (Oberaichen – Rohr – Vaihingen – Botnanger Sattel)
Vaihingen, Robert-Leicht-Straße bzw. Seerosenstraße.
1. Wie bisher vorgesehen Robert-Leicht-Straße bzw. Seerosenstraße
2. Kann die Robert-Leicht-Straße in Gegenrichtung geöffnet werden (mit Tempo 30 oder mit Radstreifen)?
3. Pfarrhausstraße? (Problem: Markt)



Im Zusammenhang mit dem Vaihinger Verkehrsstrukturplan diskutiert: Alternativroute Pfarrhausstraße, in beiden Richtungen. Wird im Radforum als nicht geeignet angesehen.

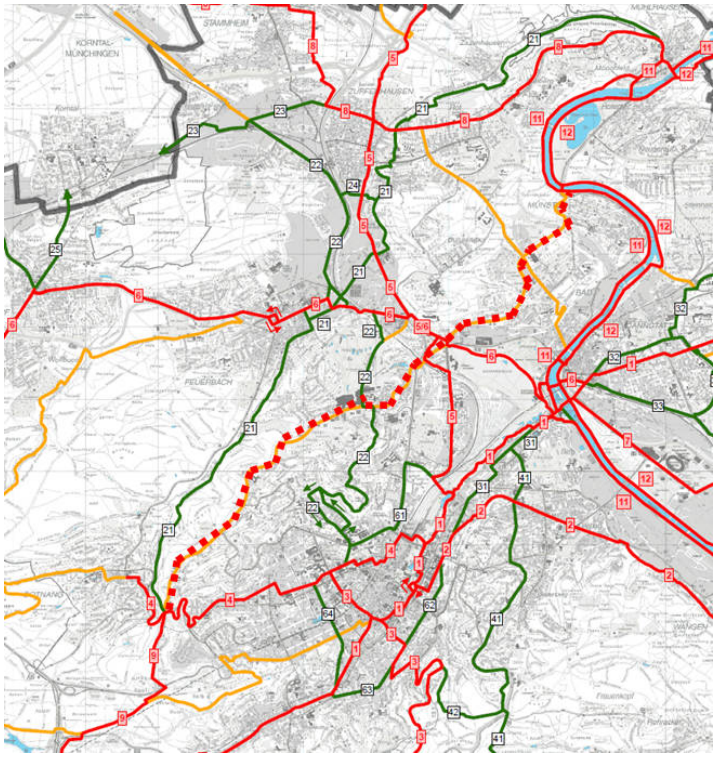
Robert-Leicht-Straße: Radweg entgegen der Einbahnrichtung kostet 40 Parkplätze, daher nicht sehr realistisch

Forderung: Tempo-30-Regelung, Freigabe der Einbahnstraße ohne Radweg

Tempo 30 ausdehnen auf gesamtes Zentrum?

→ Route in beiden Richtungen durch die Robert-Leicht-Straße führen

Verlängerung der Route 9 sinnvoll, etwa Killesberg, Löwentor, Aubrücke.

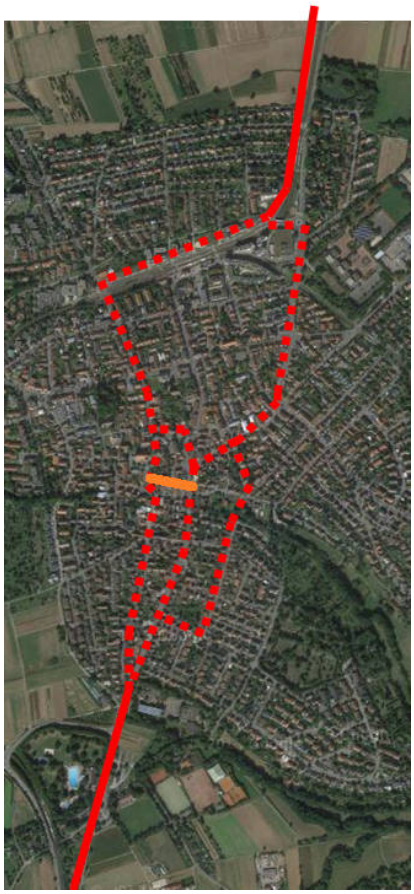


Ja

Für die meisten Streckenabschnitte gibt es ohnehin Planungen, bzw. die Löwentorstraße zwischen Pragstraße und Hallschlag wurde bereits mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.

Route 10.1 (Leinfelden – Möhringen – Sonnenberg)
Führung durch Möhringen

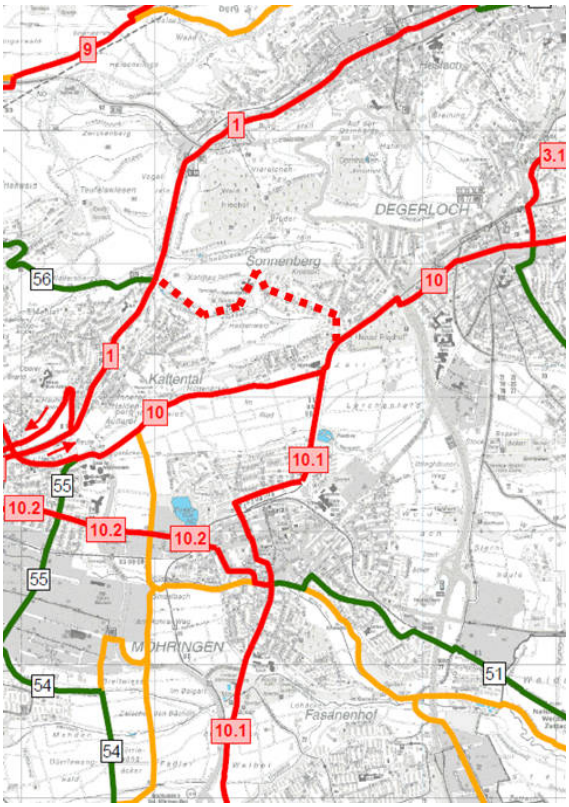
1. Wie vorgesehen Probststraße, Balinger Straße, Maierstraße, Hechinger Straße. Wie genau von der Maierstraße zur Hechinger Straße?
2. Rembrandtstraße (neuer Schutzstreifen!), Sigmaringer Straße (ggf. Tempo 30), Hechinger Straße
3. wie 2, aber in Sigmaringer Straße links Streibgasse, Rotkäppchenweg?



Alternative: Problem im Ortskern Möhringen, da schmal, Tempo 50
Unteraicher Straße zwar etwas kürzer, aber weniger Erschließung, "rechts vor links".

→Präferenz Radforum und Stadtverwaltung: Wie geplant Probststraße, Balinger Straße, dann statt Filderhofstraße durch die Pezoldstraße zur Hechinger Straße.

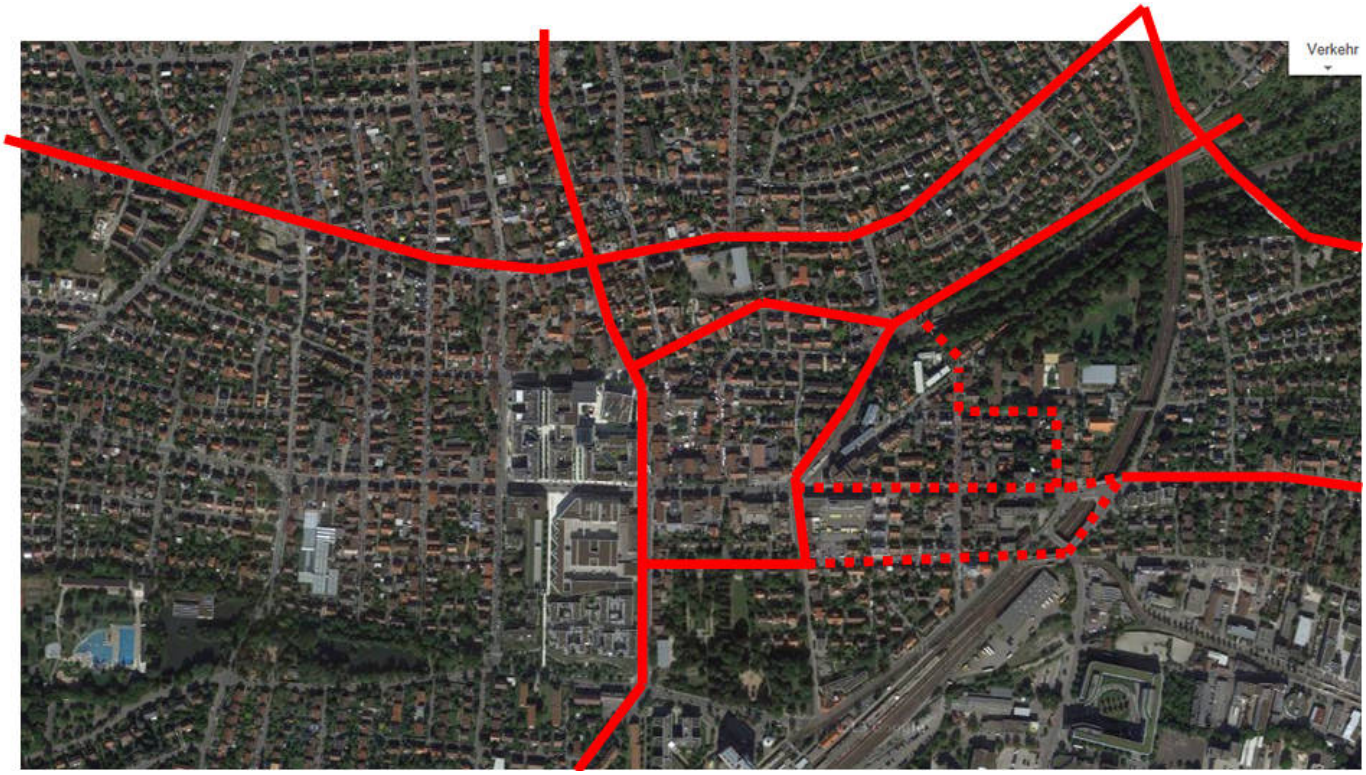
Weiterführung Sonnenberg – Waldeck! Ggf. Umbenennung in 13



Kein Höhenverlust wie über Degerloch.
Jedoch Bedenken wegen der starken Steigung von 17 % auf ca. 100 m.

→ Kompromiss: Verlängerung der Route 56

Route 10.2 (Vaihingen – Möhringen)
Verlauf in Vaihingen (Freigegebene Busspur). Gegenrichtung?



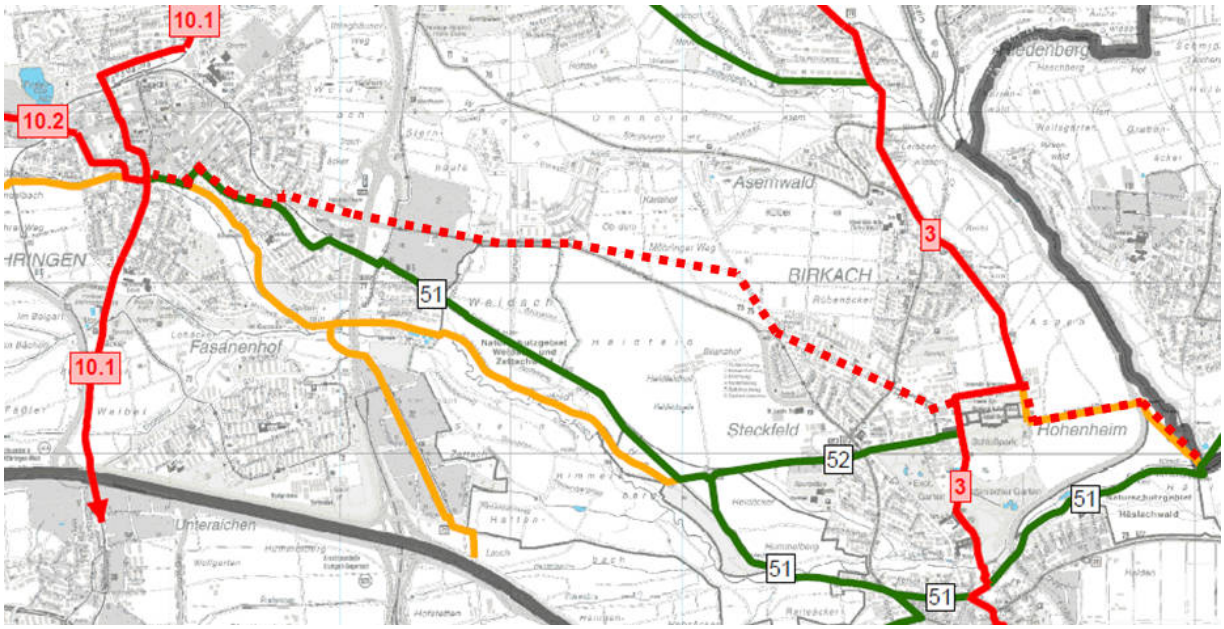
Verwaltung: Richtung Vaihingen durch die Möhringer Landstraße, Weiterführung auf Hauptsstraße bis Robert-Koch-Straße wird untersucht.
Gegenrichtung: Bebauungsplan: Häuserkante zurücksetzen, dann ebenfalls durch die Möhringer Landstraße, das ist aber sehr langfristig. Solange Führung durch die Emilienstraße.

Genauer Verlauf in Möhringen
Richtung Leinfelden Führung durch die Udamstraße

Wie geplant durch die Pezoldstraße.

Es wurde darauf hingewiesen, dass als Weiterführung Richtung nach/von Leinfelden zusätzlich die Udamstraße ausgeschildert werden sollte.

Verlängerung nach Plieningen (Hohenheim) sinnvoll (Plieninger Straße, Streckfeldstraße). Ggf. Umbenennung in 14.



Verwaltung: große Änderung, derzeit keine Planungskapazitäten für weitere und neue Hauptradrouten vorhanden
Teilnehmer, die sich zu Wort melden, halten dies jedoch für eine sehr wichtige Verbindung. Die Route sei weitgehend befahrbar, wenn auch mit Engstellen u.ä.
Route 51 widerspreche dem Grundsatz, dass die Routen alltagstauglich sein sollen.
Zudem gibt es den Vorschlag, dies als Teil eines noch zu entwickelnden "Ergänzungspakets" anzusehen.

Route 12 (Neckar rechts):
Vorgesehener Verlauf am Max-Eyth-See: Schmaler Durchlass an der Aubrücke, Drängelgitter bei der DLRG. Route verlegen?
Möglichkeiten:
1. Mühlhäuser Straße
2. Wagrainstraße, Scillawaldstraße

→Präferenz: Wagrainstraße etc. als Hauptradroute.
Neckar: Ergänzungsroute

TOP 2 Sachstand der Marketingaktivitäten für die Hauptradroute 1 (einschließlich wegweisende Beschilderung)

Die Beschilderung soll im Frühjahr 2014 fertiggestellt werden, ebenso ein Informationsblatt.

TOP 3 Sachstand der Stellplatzsatzung für Fahrräder

Sie soll am 3.12. im UTA vorgestellt werden.

TOP 4 Überlegungen bezüglich der Neuen Weinsteige

Im Haushaltsansatz der Fachverwaltung (s. Radverkehrsförderprogramm 2013) ist die Neue Weinsteige als Sonderprojekt enthalten. Der Gemeinderat muss dies jedoch erst beantragen. Es geht um 2,65 Mio EUR in den Jahren 2014 bis 2017 mit Schwerpunkt ab 2016.

*nachträgliche Ergänzung zum Thema Weilimdorfer Straße (Frank Zühlke):
Die Straße ist von Feuerbach aus gesehen zwischen dem rechten Parkstreifen und der linken Bordsteinkante 7m breit. Auf der linken Seite wird derzeit ebenfalls geparkt. Eine Schätzung (Mittwoch, ca. 15:30 Uhr) ergab, dass es auf dem rechten Streifen ca. 20 mehr freie Plätze gibt als links Kfz parken. Ein Schutzstreifen (bergauf) ist möglich, wenn das Parken links aufgegeben wird:
0,5m Sicherheitsabstand zum Parkstreifen rechts + 1,5m Schutztstreifen + 5m Restfahrbahn (heute bleiben auch oft nur 5m zwischen Parkstreifen rechts und parkenden Fahrzeugen links).
Mehr Platz gibt es, wenn statt rechts nur links geparkt wird, da der Schutzabstand entfällt. Damit ändert sich aber die Anzahl der Stellplätze, zudem sind dann bergab fahrende Radfahrer stärker gefährdet.
Der erste Abschnitt der Straße (Salzburger Straße bis Tannenäckerstraße) ist nur 6m breit. Dort ist der Gehweg sehr breit, "Rad frei" wäre gut möglich, der Übergang auf die Fahrbahn an der Tannenäckerstraße müsste noch geplant werden.
Ab der Kuppe (Abzweig eines Wirtschaftswegs) wäre ein Schutzstreifen in der Gegenrichtung sinnvoller. Richtung Weilimdorf ist ab hier außerdem der Gehweg für Radfahrer frei.