

Protokoll:

Datum: 20.1.2016
Ort: Stuttgart, Rathaus, Raum 408
Uhrzeit: 18:30
Teilnehmer: S. Teilnehmerliste
Entschuldigt: Herr Schertlen
Protokoll: Herr Haaf, Herr Zühlke

Tagesordnung:

1. Kurzer Bericht über den Stand der Realisierung der Hauptradrouten
2. Einzelne Punkte am Tallängsweg durch S-Mitte und Süd
3. Schwerpunktthema: Antworten der Stadt auf die Forderungen des Radforums bezüglich Schlossgarten und Neckarknie

TOP 1 Kurzer Bericht über den Stand der Realisierung der Hauptradrouten

Herr Köhnlein berichtet über den Zustand der Implementierung der Hauptradrouten: Die HR1 sei fertiggestellt; ca. die Hälfte des Hauptradroutennetzes sei fertig bzw. in Bearbeitung, jedoch werde es nicht möglich sein, das vollständige Hauptradroutennetz bis 2020 komplett ausgebaut zu haben.

Die Stadt stellt den Bezirksbeiräten die Planungen der Hauptradrouten bzw. eines Abschnitts zur Diskussion und zur Beschlussfassung vor. Die Bevölkerung wird außerdem auf der Homepage der Stadt Stuttgart informiert und durch Veröffentlichung im Amtsblatt.

Weder bei Planung, Fertigstellung noch beim Betrieb des Hauptradroutennetzes habe ein eventueller Feinstaubalarm irgendeinen Einfluss. Es sei bislang auch nicht berücksichtigt, bei Feinstaubalarm im Winter das Hauptradroutennetz oder Teile davon von Schnee oder Eis zu räumen, da der Gemeinderat im momentanen Haushalt das hierfür erforderliche Geld dafür nicht bewilligt hat.

Das Radforum hält es für erforderlich, dass die Hauptradrouten im Bedarfsfall rechtzeitig, verlässlich und vollständig von Schnee und Eis geräumt werden, besonders bei Feinstaubalarm, aber nicht nur dann. Zukünftig sollten Hauptradrouten so ausgeführt werden, dass eine Räumung erleichtert wird. Behelfsweise sollten bei Feinstaubalarm geeignete Stadtstraßen mit einem Tempo-30-Limit belegt werden, um Radfahrern die Benutzung geräumter Autostraßen zu erleichtern.

TOP 2 Einzelne Punkte am Tallängsweg durch S-Mitte und Süd

- Kreuzung Tagblattturm

Für die Kreuzung Tagblattturm liegen Pläne für die Umgestaltung vor, im laufenden Haushalt sind allerdings keine Mittel beschlossen worden. An dem Plan wird außerdem kritisiert, er sei rein Auto-orientiert und bevorzuge eine Parkhauszufahrt gegenüber der Hauptradroute.

Das Radforum fordert, schon 2016 die Wartezeiten für die Radfahrer zu verkürzen. Neben einer Umprogrammierung der Ampelanlage soll mit Blumenkübeln oder ähnlichem verhindert werden, dass Kfz aus der Tübinger Straße kommend links abbiegen oder in die Fahrradstraße einfahren.

Auch für eine dauerhafte Lösung werden aus dem Kreis der Teilnehmer alternative Pläne vorgestellt. Alban Manz zeigt zwei Plänen, s. Anlage. **Von den Teilnehmern wird der Plan bevorzugt, welcher nicht nur die Fahrbahnen drastisch verkleinert und die Hauptradroute bevorrechtigt, sondern zudem an den anderen Zufahrten einen Shared-Space-Bereich vorsieht.**

- Tübinger Straße, wann kommt die Fahrradstraße?

Die Tübinger Straße soll im Sommer 2016 als Fahrradstraße fertiggestellt werden, ist aber für Autofahrer immer noch zu attraktiv. Wird der Tübinger Straße als Fahrradstraße planmäßig Vorfahrt erteilt, gilt diese Vorfahrt auch für Autofahrer. Auch bei geplantem Tempo 30 werden Unfälle befürchtet (Autotür/Radfahrer), daher ist vorgesehen, die Vorfahrtsregelung zunächst nur testweise einzuführen. **Die Teilnehmer des Radforums befürworten die Vorfahrtsregelung für Radfahrer.**

- Marienplatz und Verbindung zur Möhringer Straße

Bei der geplanten Führung der Hauptradroute über die Möhringer Straße zum Marienplatz ergibt sich im Bereich des Eingangs des westlichen REWE eine Engstelle mit intensiver Vermischung von Rad- und Fußverkehr. Verschiedene Alternativen werden nicht abschließend diskutiert, insbesondere eine Radführung über die Böblinger-/Tannenstraße. In diesem Fall muss das illegale Parken außerhalb der vorgesehenen Parkbuchten sicher verhindert werden. Herr Köhnlein weist auf die heutige Situation mit Senkrechtparkern in der Böblinger Straße hin (Sichtprobleme zwischen Radfahrern und aus-/einparkenden Autos)

Diskutiert wird die Einrichtung eines Kreisverkehrs am nördlichen Ende des Marienplatzes, beim Eingang in die Hohenstaufenstraße, um den Radverkehr über die nördliche Nebenspur des Marienplatzes in die Böblingerstraße zu leiten (Taxenstandplatz).

Gefordert wird eine Veränderung der Wegweisung, so dass die Fahrbahnbenutzung vorgeschlagen wird. Zudem soll der Bereich fahrradfreundlicher gestaltet werden.

- Umfahrung der Matthäuskirche

Bei der Umfahrung der Matthäuskirche soll die Südseite ausgeschildert werden.

Da dieser TOP so intensiv diskutiert wird, muss Herr Oehler die Runde vorzeitig verlassen.

TOP 3 Schwerpunktthema: Antworten der Stadt auf die Forderungen des Radforums bezüglich Schlossgarten und Neckarknie

Am 15. Juli 2015 stellte das Radforum unter anderem die folgenden Forderungen auf:

Im Bereich von Hauptradrouten wird Fußgänger- und Radverkehr grundsätzlich getrennt geführt. Abweichungen nur in begründeten Einzelfällen.

Die Breite von Fuß- und Radwegen soll mindestens jeweils 3 m betragen, die Wege sind deutlich abzugrenzen. Auf Radwegen müssen sich Räder mit Kinderanhängern gefahrlos begegnen können. Abweichungen nur in begründeten Einzelfällen.

Radwege sollen keine Steigung >6% aufweisen. Abweichungen in begründeten Fällen.

Herr Köhnlein schlägt vor, diese sinnvollen Forderungen im Bereich des Schlossgartens und am Neckarknie zu realisieren, wenn die derzeit noch vom Eisenbahnverkehr genutzten Bauwerke Überwerfungsbauwerk, Tunnel und Rosensteinbrücke (Eisenbahnbrücke) entwidmet sind und anderweitig genutzt werden können. Dann würde er hier einen Radschnellweg zwischen S-Mitte und Bad Cannstatt begrüßen.

Da es bis zur Realisierung der von Herrn Köhnlein vorgeschlagenen Lösung noch sehr lange dauern wird (2025/2030), schlägt das Radforum vor, einen durchgängigen Radweg auf der Südseite des Schlossgartens entlang der Cannstatter Straße zu planen, ggf. auch unter Einziehung einer Fahrspur der Autostraße; die rechte Spur stadtauswärts werde ohnehin kaum genutzt, problematisch sei nur der Bereich der Tankstelle. Dabei werden auch Lösungen diskutiert unter Einbeziehung der Heilmannstraße, Reitzensteinstraße und Neckarstraße. Ggf. sollen Stege für den Radverkehr vorgesehen werden, z.B. am Schwanenplatz und/oder am Neckartor. **Als ersten Schritt fordert das Radforum, das Fahrverbot für Radfahrer auf der Cannstatter Straße aufzuheben. Zudem solle die Stadt Vorschläge erarbeiten, wie ein Weg an der Cannstatter Straße am Anfang (etwa bei der Grünen Brücke) und am Ende (Tunnelmund) angebunden werden könnte.** Am Neckartor solle auch ein Steg in Betracht gezogen werden.

Da Herr Oehler gehen musste, erläuterte Herr Köhnlein die Pläne für das Neckarknie (s. Anlage). Hier ist jetzt der Halbhöhenweg eingezeichnet und ein alternativer Weg vor dem bisherigen Tunnelmund neben das Gleisbett der U14. Auch der leicht abgeänderte Zahntweg sowie der unter die neue Eisenbahnbrücke untergehängte Steg sind als Radverbindungen vorgesehen.

Laut Aussage aus dem Tiefbauamt hätte eine Rampe beim Leuze-Eingang auf dem Verlauf der Treppe eine Steigung von 30%, auch mit eingebautem Umweg liege man noch bei 20%. Teilnehmer des Radforums folgern daraus, dass an der Idee eines durchgängigen Weges am Neckarufer am Leuze vorbei unbedingt festgehalten werden muss.

Der vom Radforum geforderte Weg längs der U14 ist von der neuen Eisenbahnbrücke Richtung Schlossgarten möglich, nicht aber Richtung Wilhelma. Dort solle die Route stattdessen zwischen Straße und Neckarufer verlaufen.

Die Teilnehmer bemängeln, dass bei den Plänen die tatsächlichen Breiten, die maximalen Steigungen auf den Abschnitten und die eventuelle Vermischung der Rad- und Fußverkehre nicht eingetragen sind. Eine wirkliche Beurteilung kann deshalb nicht erfolgen.

Laut Herrn Köhnlein können die Verkehre aufgrund der möglichen Wegebreiten nur teilweise getrennt werden. Außerdem gibt es durch die im Planfeststellungsverfahren rechtsverbindlich festgelegten Flächen nicht viel Spielraum. Es soll zukünftig auch keine Radwege mehr mit „Schiebeverkehr“ geben, die Beschränkungen auf Zahntweg und alter Holzbrücke seien historisch begründet, wegen hoher Unfallhäufigkeit, aber heute nicht mehr erforderlich (Wegfall Elefantsteg). Die Teilnehmer bezweifeln diese optimistische Sicht.

Die Themen Schlossgarten (mit neuen Vorschlägen) und Neckarknie (mit vollständigen Angaben in den Plänen) sollen zeitnah diskutiert werden, die Teilnehmer erhalten deshalb mit dem Protokoll die bisherigen Pläne und rechtzeitig vor dem nächsten Radforum die überarbeiteten Pläne mit den gewünschten Daten zur Kenntnisnahme. Die nächste Sitzung solle möglichst im März stattfinden, mit den Mitarbeitern der Stadtverwaltung, die mit dem Thema am meisten befasst sind – dann als ersten Tagesordnungspunkt. Termine an Donnerstagen (wegen der Gemeinderatssitzungen) und an Sitzungsterminen des Bad Cannstatter Bezirksbeirats sollen vermieden werden.