

Provisorische Radinfrastruktur auf mehrspurigen Straßenzügen der Stuttgarter City in der Corona-Zeit

Zur Corona-Zeit ist aufgrund der Ausgangsbeschränkungen, des Betriebsverbots vieler Betriebe und den Einschränkungen in der Wirtschaft insbesondere der Automobilindustrie der Verkehr deutlich zurückgegangen. Der VCD Kreisverband Stuttgart unterstützt die Forderungen zur Einrichtung von Fahrradstreifen auf mehrspurigen Straßen in Stuttgart, wie sie vom Zweirat Stuttgart genannt werden.

Das „normale Leben“ wird stufenweise wiederaufgenommen. Damit geht ein langsames Wachsen des Verkehrs über diesen Sommer einher. Da es gerade in den Sommermonaten attraktiv ist Fahrrad zu fahren, sind wir der Meinung, dass die Einrichtung von Fahrradspuren jetzt kurzfristig als Verkehrsversuch erfolgen soll.

Der Zweirat Stuttgart schlägt eine umfangreiche Liste von Straßen vor. Wir haben uns mit zwei wichtigen Routen beschäftigt, für die es keine gute alternative Radführung gibt. Es sind großzügig dimensionierten Straßen, welche die Zeit der autogerechten Stadt in die Gegenwart tragen.

Der Straßenzug Kriegsbergstraße - Arnulf-Klett-Platz soll in beiden Richtungen mit einer Radspur versehen werden, zum Teil als Umweltspur gemeinsam mit dem Busverkehr.

Der zweite Straßenzug ist die Nord-Süd Verbindung und die Anbindung des Stuttgarter Nordens an die City. Dies soll durch Radfahrstreifen auf der Heilbronner Straße und der Friedrichstraße erzielt werden.

Die Kreuzung der beiden Straßenzüge ist schon seit Jahrzehnten eine städtebauliche Sünde. Es gibt keine Fußgängerüberwege, es gibt lediglich nicht barrierefreie unterirdische Unterführungen, die obendrein durch die Stuttgart 21-Baustelle teilweise entfernt wurden. Gleichzeitig werden mitten in der Stadt Autos auf 5 und 6 Spuren vor den Kreuzungen aufgestellt. Radfahrer werden zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens ausgeschlossen. Dabei befinden wir uns hier mitten in der Stadt. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) verlangen, dass bei Kreuzungen alle Verkehre berücksichtigt werden. Das wird seit Jahren von der Stadt Stuttgart ignoriert. Die verkehrsarme Zeit bedingt durch Corona-Pandemie ermöglicht es nun an dieser Stelle einen Verkehrsversuch mit Radfahrstreifen durchzuführen.

Der Arnulf-Klett-Platz ist die vielspurige Straße vor dem Hauptbahnhof. Es würde Fußgängern und Radfahrer gleichermaßen helfen, wenn die Radfahrenden auf Radspuren auf der Straße fahren könnten. Auf der Ostseite des Bahnhofs sind die Radfahrstreifen von der stark frequentierten Hauptradroute 1, die durch den Schlossgarten geführt wird, zu erreichen. Die Verbindung vom Ferdinand-Leitner-Steg über die Kriegsbergstraße zum Hegelplatz führt zu einer deutlich besseren Anbindung der Universität und des Stuttgarter Westen an das Radroutennetz.

Im Folgenden werden die Maßnahmen zur Einrichtung der Radstreifen bzw. der Umweltspuren in zwei Versionen beschrieben. Die Zielversion geht von einer Anpassung der Ampelschaltung aus. Der Radverkehr wird entlang der beiden Straßenzüge über die große Kreuzung geführt. Die Stadt Stuttgart ist nicht in der Lage kurzfristig die Ampelschaltungen zu ändern. Die Änderungen können je nach Engagement der Beteiligten einige Wochen oder gar Monate in Anspruch nehmen.

Die zweite Version zeigt die Wegführung des Radverkehrs auf leichten Umwegen, die bis zur Anpassung der Ampelschaltung genutzt werden sollen, auf.

Maßnahmen mit Anpassung der Ampelschaltung

Straßenzug Kriegsbergstraße - Arnulf-Klett-Platz

Der Radfahrstreifen beginnt am Hegelplatz auf der rechten der beiden Fahrspuren. An der Einfahrt zur Tankstelle ist es den Autos möglich ihn zu kreuzen. Ab der Tankstelle kann der Radverkehr mit dem Busverkehr gemeinsam auf einer Umweltspur geführt werden. Vor den Kreuzungen kann die Umweltspur für die Rechtsabbieger freigegeben werden. Vor dem Hauptbahnhof wird der Radverkehr links von den Bushaltestellen geführt. Von den Busfahrern der SSB darf ein rücksichtsvolles Ausfahren aus der Haltespur erwartet werden. Die Radspur führt bis zum Gebhard-Müller-Platz. Der Abzweig zur HRR1 erfolgt ca. 20 m nach dem Ferdinand-Leitner-Steg. In der Gegenrichtung gibt es eine Fahrradweiche an der Rechtsabbiegerspur zur Heilbronner Straße, an welcher Autos den Radfahrstreifen queren können. Der Radfahrstreifen endet am Hegelplatz.

Straßenzug Friedrichstraße - Heilbronner Straße

Der Radfahrstreifen der Theodor-Heuss-Straße wird auf der rechten Fahrspur mit dem Busverkehr als Umweltspur weitergeführt. An der Bolzstraße wird er von Rechtsabbiegern gequert. An den Kreuzungen Kronenstraße und Arnulf-Klett-Platz werden die Rechtsabbieger auf dem Radfahrstreifen zugelassen. Auf der Heilbronner Straße entfällt bis zu Am Hauptbahnhof eine der drei Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs.

In der Gegenrichtung sollte ebenfalls ein durchgängiger Radfahrstreifen angelegt werden, spätestens ab der Jägerstraße. Eventuell muss der Platz dafür von der Baustelle von Stuttgart 21 einfordert werden. Auf der Friedrichstraße gibt es 3 Fahrspuren in Richtung Süden, davon kann eine für den Radverkehr vorgesehen werden.



Abbildung 1: Radfahrstreifen/Umweltspuren auf der Kriegsbergstraße, dem Arnulf-Klett-Platz, der Friedrichstraße und der Heilbronner Straße, Anbindungen zur HRR1 in Blau

Maßnahmen bis zur Anpassung der Ampelschaltung

Die Ampelschaltung sind alleine auf den Autoverkehr ausgelegt. Da ein Fahrrad rechnerisch langsamer über die Kreuzung fährt als ein Auto (RiLSA), ergibt sich eine längere Zeit bis die Kreuzung vom Radfahrer geräumt wird.

Fährt ein Rad von der Friedrichstraße nach Norden, ist der Konfliktpunkt mit den Autos von links kein Problem, der Konfliktpunkt mit den Autos von rechts (Arnulf-Klett-Platz) wird 3 Sekunden später frei, der Konfliktpunkt mit den Rechtsabbiegern vom Arnulf-Klett-Platz sogar erst 8,4 Sekunden später.

Die Zwischenzeitenmatrix der Ampelsteuerung muss geändert werden. Es werden durch die bis zu 3 Sekunden längeren Räumphasen ein paar Autos weniger über die Kreuzung fahren können. Für die Rechtsabbieger vom Arnulf-Klett -Platz drängt sich eine Lösung Signalsicherung auf. Eine Reduzierung auf eine Fahrspur mit einem "Vorfahrt gewähren"-Schild ist eine Lösung. Damit dem Radverkehr zeitnah sinnvoll Platz eingeräumt werden kann, sind im Folgenden Maßnahmen ohne Anpassung des Ampelprogramms aufgeführt.



Abbildung 2: Konfliktpunkte auf der Kreuzung

Straßenzug Kriegsbergstraße - Arnulf-Klett-Platz

Der Radstreifen verläuft zunächst wie oben beschrieben. An der Kronenstraße biegt der Radfahrer nach rechts ab. Hier wird ein Grünpfeil-Schild für Radfahrer empfohlen. An der nächsten Kreuzung biegt er nach links auf die Friedrichstraße ein und fährt vor der Ampel rechts entlang des Radfahrstreifens auf den Arnulf-Klett-Platz. (Blau)

In der Gegenrichtung ist ein indirektes Linksabbiegen neben der Fußgängerfurt zur Lautenschlagerstraße vorzusehen. Die Fahrt verläuft weiter über die Kronenstraße zur Kriegsbergstraße. (Cyan)

Straßenzug Friedrichstraße - Heilbronner Straße

Der Radfahrstreifen beginnt wie oben beschrieben. Da der Radfahrer nicht geradeaus über die Kreuzung kann, wird er über die Kronenstraße und die Lautenschlagerstraße zum Arnulf-Klett-Platz geführt. Von da an geht es als Rechtsabbieger ampelfrei die Heilbronner Straße gen Norden (orange). Eine alternative Wegführung wäre das ampelfreie Rechtsabbiegen von der Friedrichstraße auf den Arnulf-Klett-Platz. Dort müsste auf Höhe der Fußgängerfurt bei der Lautenschlagerstraße gewendet werden. Trotz dem Umweg zur Fußgängerfurt erscheint diese Version attraktiv. In der Gegenrichtung wird der Radfahrer ohne Ampel von der Heilbronner Straße in die Kriegsbergstraße geleitet, über ein indirektes Linksabbiegen gelangt der in die Kronenstraße und kann mit einem Grünpfeil-Schild rechts in die Friedrichstraße abbiegen. (Magenta)

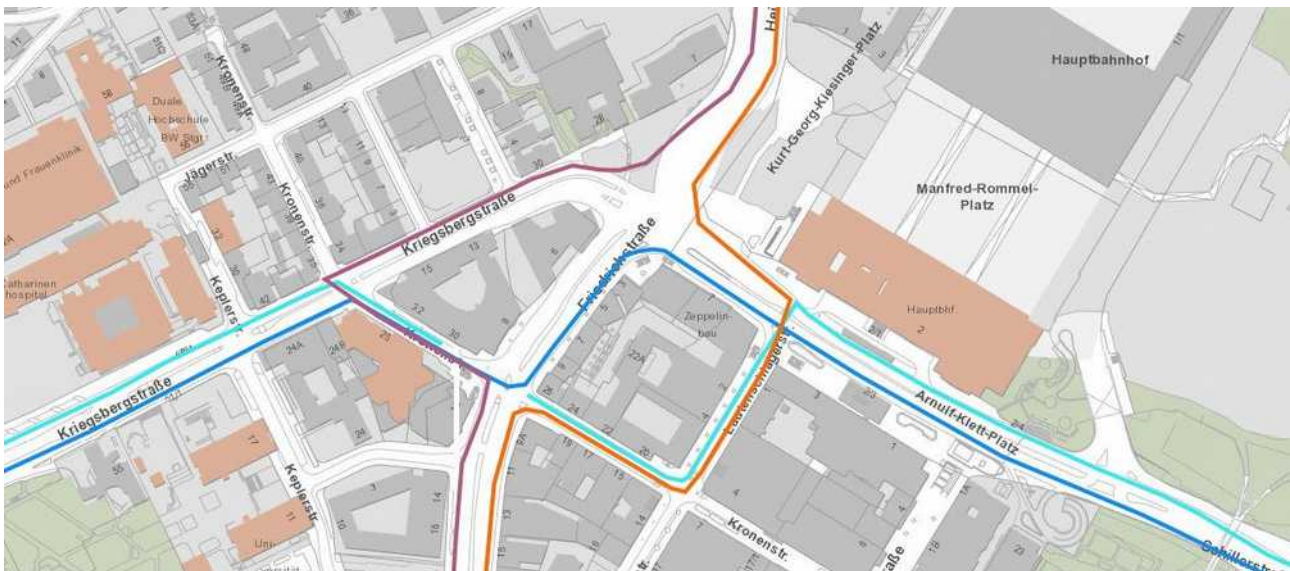


Abbildung 3: Radführung mit Umwegen bis zur Anpassung der Ampelschaltung

Anhang

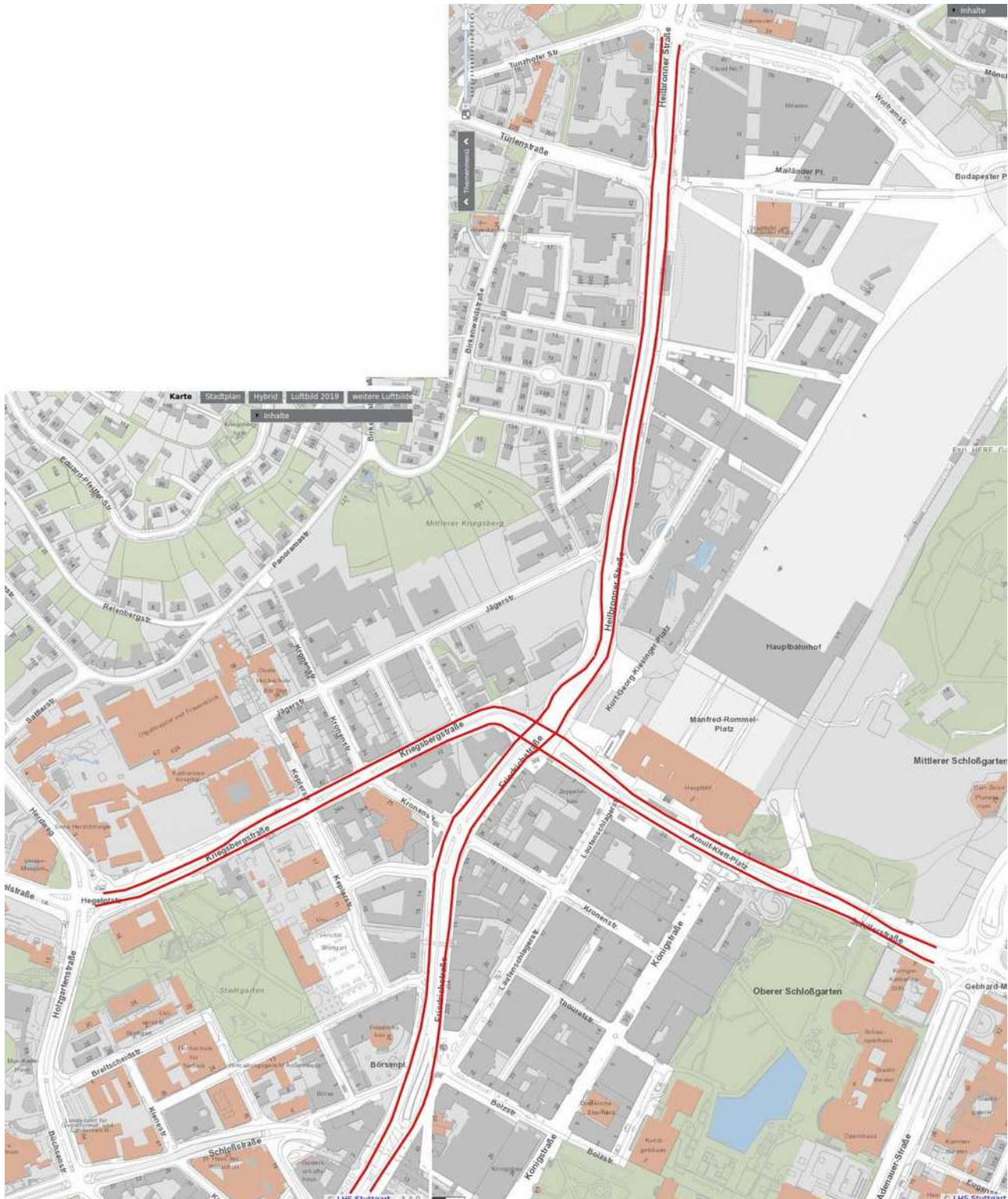


Abbildung 3: Radfahrstreifen/Umweltspuren auf der Kriegsbergstraße, dem Arnulf-Klett-Platz, der Friedrichstraße und der Heilbronner Straße

Anhang

Bedeutung für den Radverkehr

Anhand der Strava-Heatmap erkennt man die Konfliktbereiche zwischen Fußgängern und Radfahrern, im Europaviertel, an der Ostseite des Bahnhofs und in der Kronenstraße mit der Fortführung durch die Passage in den Schlossgarten. Der Hauptbahnhof ist für den Fahrzeugverkehr ein Riegel der Umfahren werden muss. Auf der Westseite ist die Heilbronner Straße die einzige Möglichkeit, denn weiter westlich steigt das Gelände steil an. Die extreme Bevorzugung des MIV verhindert auf der wichtigen Westpassage des Hauptbahnhofs die Entwicklung des Radverkehrs. Die „verbotene“ Kreuzung ist ein weißer Fleck auf der Karte. Gleichzeitig fährt ein nicht unerheblicher Anteil der Radfahrer konfliktreich mit den Fußgängern am Hauptbahnhof vorbei zum Europaviertel.



Abbildung 5: Strava-Heatmap, Stand April 2020 (Blau – wenig, Rot viele Radfahrten)

Anhang

RASt 06

Abschnitt 4.6 (Auszug) und Abschnitt 4.7 (Auszug)

4.6 Radverkehr

Nutzungsansprüche des Radverkehrs erwachsen aus der Bedeutung und der Lage der Straße innerhalb des gesamtgemeindlichen und überörtlichen Radverkehrsnetzes.²²⁾

Die Ausprägung der Nutzungsansprüche wird vorrangig bestimmt durch Verbindungsbedeutung, Sicherheitsaspekte (vor allem an Knotenpunkten) und angestrebten Fahrkomfort (z. B. für zügige Fahrt oder Überholmöglichkeit).

Bei der Ermittlung der Nutzungsansprüche muss berücksichtigt werden, dass durch Änderungen in Art und Maß der Umfeldnutzung punktuelle oder abschnittsweise Unterschiede in den Ansprüchen des Radverkehrs entstehen können.

²²⁾ Grundlagen und weitere Detaillierungen siehe „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), Ausgabe 1995, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1995.

4.7 Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit

Nutzungsansprüche aus Fußgängerverkehr, sozialen Ansprüchen (Aufenthalt, Geschäftsauslagen, Arbeiten im Straßenraum, Spielen) und Barrierefreiheit treten an allen angebauten Straßen auf.²³⁾

Die Ausprägung dieser Nutzungsansprüche variiert dabei stark in Abhängigkeit von der Randbebauung, der Umfeldnutzung sowie der Lage und Bedeutung des Straßenraums innerhalb des Fußgängerverkehrsnetzes.

Grundmaße für die Verkehrsräume des Fußgängerverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe von Fußgängern sowie den mindestens erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen (Bild 20).

²³⁾ Grundlagen und weitere Detaillierungen siehe „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA), Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2002.