

Regierungspräsidium Stuttgart
Luftreinhalteplan Stuttgart
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.**
Frank Zühlke
Fachreferent Infrastruktur
Reinsburgstr. 97
70179 Stuttgart
Tel.: 0711 / 628 999
Fax: 0711 / 615 77 37
Frank.Zuehlke@ADFC-BW.de

06.06.2017

- Stellungnahme des ADFC zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart -

Bankverbindung
Postbank Stuttgart
Kto. 12 71 55 700
BLZ 600 100 70

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart vom Mai 2017 nimmt der ADFC Landesverband Baden-Württemberg gemeinsam mit dem ADFC Kreisverband Stuttgart wie folgt Stellung:

Der vorliegende Entwurf für den Luftreinhalteplan Stuttgart ist aus Sicht des ADFC unzureichend und wird so nicht zum Ziel führen, die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten. Der Lösungsansatz, Kfz-Verkehr durch Radverkehr zu ersetzen wird viel zu gering berücksichtigt. Anstelle einer Aussage, wie der Radverkehr systematisch und deutlich forciert voranzubringen ist, wird in dem Entwurf nur aufgenommen, was ohnehin schon längst geplant ist.

Maßnahme M13 ist zu unkonkret und heißt eigentlich nur "wir machen weiter wie bisher".

Es ist hingegen ein "großer Sprung" erforderlich, um den Radfahrern und den umsteigewilligen Autofahrern endlich ein funktionierendes Radverkehrsnetz anbieten zu können. Es ist erforderlich festzuschreiben, dass alle Hauptradrouten 1. Ordnung und die Startrouten für das RadNETZ Baden-Württemberg bis spätestens Ende 2019 (also im folgenden Doppelhaushalt der Stadt Stuttgart) fertig gestellt und ausgeschildert sind, soweit dies nicht aufgrund der vorhandenen Großbaustellen unmöglich ist. Es sollten nicht nur die Maßnahmen aufgelistet werden, die bereits für 2017 vorgesehen sind. Die größten weiteren Maßnahmen sind aus unserer Sicht:

Route 1: Direkte Führung des Radverkehrs in Bad Cannstatt auch stadteinwärts über den Wilhelmsplatz. In Gegenrichtung Verbesserungsbedarf zwischen Mercedesstraße und Eisenbahnstraße

Route 2: Landhausstraße zwischen Talstraße und Ostendplatz umgestalten

Route 3: Radweg an der Neuen Weinsteige bergauf einrichten

Route 5: Ludwigsburger Straße in Zuffenhausen: Radverkehrsführung einrichten

Route 6: Die Siemensstraße beim Hotel Europe fahrradfreundlich umgestalten.

Route 8: Im Bereich der Treppe an der Mönchfeldstraße eine gut befahrbare Radverkehrsführung einrichten

Route 9: Verlegung der Fußgänger-LSA am Birkenkopf auf die geplante Route. Zudem in Vaihingen durchgängige Radverkehrsführung in der Robert-Koch-Straße einrichten und Verlängerung des Schutzstreifens an der Schönbuchstraße bis zum Ortsrand, mit Querungsmöglichkeit am Ende

Route 10: Umbau der Auffahrt zur Querungsmöglichkeit an der Stadtbahnhaltestelle Peregrinastraße

Route 26 (RadNETZ Baden-Württemberg): Querungshilfe über die Hemminger Straße und Asphaltierung eines Wirtschaftswegs, außerdem ggf. Schutzstreifen in der Lotterbergstraße und einem Teil der Glemsgaustraße (laut Maßnahmenblätter RadNETZ ist dies erst für das Zielnetz erforderlich).

Im Hinblick auf die Luftqualität im Talkessel haben die Maßnahmen (oben genannte und kleinere Maßnahmen) an den Routen 1, 2, 4, 5 und 6 eine besonders hohe Priorität und sollten daher bereits bis 2018 umgesetzt werden – ebenso die Wegweisung an diesen Routen. Da der Radweg an der Neuen Weinsteige eine sehr große Maßnahme ist, sollte 2018 zumindest ein erster Bauabschnitt fertig gestellt werden.

In einer zweiten Stufe sollten bis 2021 dann die Haupttrouten zweiter Ordnung weitestgehend fertig gestellt und ausgeschildert werden. Parallel sollte das Radverkehrskonzept von 2009 überarbeitet, erheblich verdichtet (inkl. Stadtteilnetze) und um Freizeittrouten ergänzt werden – auch Freizeit-Kfz-Verkehr stößt Schadstoffe aus und sollte durch andere Betätigungen ersetzt werden.

Radschnellverbindungen sind in Kapitel 6.3 aufgeführt, als "Maßnahmen, die diskutiert wurden, aber noch nicht so weit entwickelt sind, dass sie als konkrete Maßnahmen in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden können". Es sollte aber festgelegt werden, dass zumindest die Machbarkeitsstudien für die in Kapitel 6.1.2 genannten Wege 2018 zu erstellen sind, soweit die Potentialanalyse positiv ausfällt.

Bei der Erstellung von Busspuren sollte darauf geachtet werden, dass diese zugleich dem Radverkehr nutzen – sie sollten daher auch für Radfahrer freigegeben werden. Ausnahmen darf es nur geben, wenn bereits eine sehr gute Radverkehrsführung vorhanden ist. An Steigungsstrecken sollten Bus- und Radspuren möglichst bergauf eingerichtet werden. Denkbar ist dies zum Beispiel an der Rotenwaldstraße. Anstelle einer Busspur / Rad frei ist auch Radstreifen / Linienbus frei möglich, wie es zum Beispiel in Mannheim an der stark befahrenen Bismarckstraße zu sehen ist.

Wer sein Rad oder Pedelec häufig nutzt, muss die Möglichkeit haben, es sicher und ebenerdig abzustellen. Dies ist in vielen Altbauten nicht der Fall. In dicht besiedelten Quartieren sollten daher entsprechende abschließbare Abstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, auch auf öffentlicher Fläche wie etwa bisherigen Kfz-Stellplätzen. Als grundsätzliche Umsetzungsmöglichkeit nennen wir die Hamburger Fahrradhäuschen, s. im Internet unter www.hamburg.de/radverkehr/2940772/fahrradhaeuschen/.

Der Zusatz bei vielen Maßnahmen "Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen" ist zu streichen – mit dieser Prämisse ist es nicht möglich, den Kfz-Verkehr nennenswert zu reduzieren. Stattdessen könnte darauf hingewiesen werden, dass Maßnahmen für Radverkehr, Fußverkehr und öffentlichem Verkehr die jeweils anderen Verkehrsträger des Umweltverbundes nicht relevant stören oder beeinträchtigen dürfen. Beschränkungen der Geschwindigkeiten müssen aber möglich sein, bis hin zu Tempo 20 in belebten Stadtteilzentren – dies schreiben wir wohl wissend, dass auch manche Radfahrer Tempo 20 für sich als langsam

ansehen. Es darf nicht sein, dass der Autoverkehr weiterhin schnell fahren darf, nur weil die Linienbusse von der niedrigeren Geschwindigkeit mit betroffen wären. Messungen zeigen, dass ein Linienbus mit dichter Haltestellenfolge auch bei einer höheren zugelassenen Höchstgeschwindigkeit in der Regel nur mit 30 km/h unterwegs ist. Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer (und Busse) sollte aber vermieden werden.

Die Entwicklung der NO₂-Werte an der Waiblinger Straße über die letzten Jahre zeigt, dass Radverkehrsmaßnahmen sehr wohl einen positiven Einfluss auf die Schadstoffwerte haben können – auch wenn dies hier eher durch den Rückbau der Kfz-Spuren als durch massenhaften Umstieg aufs Rad entsteht. Hinweis: Die Radstreifen wurden 2013 angelegt. Auch dies zeigt, dass der oben zitierte Satz nicht zielführend ist. Im Gegenteil: Das "push & pull"-Prinzip lehrt, dass man den Autofahrern nicht nur Alternativen bieten muss, sondern zugleich das Auto unattraktiver machen muss, wenn man einen messbaren Effekt erzielen will. Allerdings liegen die Werte in der Waiblinger Straße nach wie vor über dem Grenzwert, was zeigt, dass dort weitere Maßnahmen erforderlich sind, wie zum Beispiel die geplante Pfortnerampel an der Stadtgrenze oder die direkte Führung des Radverkehrs auch stadteinwärts über den Wilhelmsplatz.

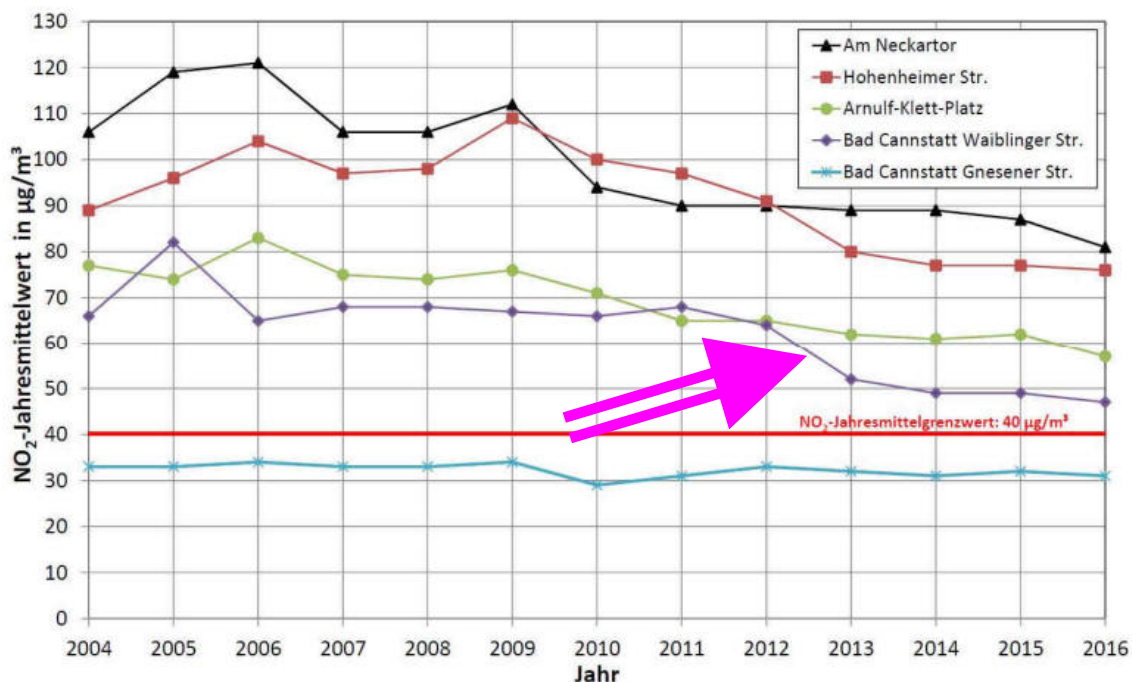


Abbildung 12: Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO₂-Konzentrationen an den verschiedenen Standorten in Stuttgart.

Die Maßnahmen für den Fußgängerverkehr (M14) sollten ebenfalls zügig umgesetzt werden. Es darf nicht sein, dass sich die Stadt hierfür zehn Jahre Zeit lässt und dann ausschließlich die fünf Innenstadtbezirke mit guten Fußwegen versorgt sind. Vorrichtungen für den Kfz-Verkehr wie Verkehrsschilder oder Parkscheinautomaten dürfen ohnehin schmale Gehwege nicht noch weiter einengen.

Für Fußgänger und Radfahrer ist es wichtig, dass ihre Flächen nicht als Ersatzparkplätze missbraucht werden. Das Kontrollpersonal sollte daher deutlich verstärkt werden. Zudem sollte es verschärft darauf geschult werden, dass es wichtiger ist, verkehrsgefährdendes/-behinderndes Parken zu ahnden als das bloße Nichtbesitzen eines Parkscheins. Kontrollen sind auch abends und am Wochenende erforderlich.

Der ADFC unterstützt die Bemühungen, die zentrale Fußgängerzone deutlich zu vergrößern und dabei zugleich die Radverkehrsachsen innerhalb des Cityrings zu verbessern ("Stuttgart lauft nai"). Dies sollte als Maßnahme in das Luftreinhaltekonzept mit aufgenommen werden. Überdies sollten aber auch die Stadtteilzentren menschenfreundlicher gestaltet werden. Wo Fußgängerzonen nicht möglich sind, sind verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20) eine gute Möglichkeit, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Um den Lieferverkehr per Kfz in der Innenstadt möglichst gering zu halten, sollte ein City-Logistik-Konzept erarbeitet werden, so dass die letzten Meter zum Ziel per Lastenrad zurückgelegt werden. Parallel dazu muss die Einhaltung der bestehenden Einfahrtsverbote stärker überwacht werden.

Auch "weiche" Maßnahmen können bewirken, dass das Rad öfter genutzt wird und das Auto stehen bleibt. Die Stadt Stuttgart sollte daher spätestens 2019 an der Kampagne "RadKULTUR" des Landes Baden-Württemberg teilnehmen. Außerdem sollte bei Arbeitgebern verstärkt darauf hingewirkt werden, dass die Arbeitsstellen für die Mitarbeiter möglichst fahrradfreundlich sind. Ähnliches gilt für Schulen, wobei die Stadt Stuttgart hier mit der Aktion "Rad und Schule" schon etliches bewirkt hat.

An allen Maßnahmen für den Radverkehr muss sich das Land finanziell beteiligen. Im Zweifelsfall müsste es die Strafen für die Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte bezahlen, daher ist es notwendig, in die Abwendung dieses Falles zu investieren. Dies sollte möglichst wenig bürokratischen Aufwand verursachen, damit die Umsetzung der Maßnahmen dadurch nicht verzögert wird. Außerdem muss sichergestellt werden, dass Landeszuschüsse für den Radverkehr von der Stadt Stuttgart auch wieder in den Radverkehr investiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Gudrun Zühlke
Landesvorsitzende