



Sehr geehrte Frau Dietmann,

Vielen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit einer Stellungnahme geben.

Wir stimmen der [Stellungnahme des ADFC Stuttgart](#) zu und wollen weitere Punkte ergänzen. In Folge zählen wir sowohl unsere Erfahrungen als auch Handlungsempfehlungen zu den Pop Up Bike Lanes (PUBL) für einzelne Punkte auf.

- **Quantitativer Anstieg des Radverkehrsaufkommen:** Wie von Frau Ádám beim AGFK-Digitaldialog aufgezeigt, ist der Radverkehrsanteil entlang der PUBL noch stärker gewachsen, als ohnehin derzeit im ganzen Stadtgebiet. Diese Zahlen bestätigen unseren Eindruck aus stichprobenartigen Beobachtungen. Bereits der quantitative Anstieg spricht für eine Qualitätssteigerung der Radwege. Allerdings entspricht insbesondere das Radverkehrsaufkommen auf der Theodor-Heuss-Straße noch nicht dem Potenzial, das die zentrale Verbindung zwischen Nord und West bietet. Hier halten wir eine direkte Verbindung für unbedingt nötig.

Die PUBL auf der Theodor-Heuss-Straße sollte von der Silberburgstraße über die Rotebühlstraße, Rotebühlplatz, Theodor-Heuss-Straße, Friedrichstraße, Arnulf-Klett-Platz und die Heilbronner Straße bis zur Wolframstraße erweitert werden, um Stuttgart-West und das Europaviertel auf direkter Radroute zu verbinden und die Route für einen größeren Personenkreis zu erschließen.

- **Qualitative Verbesserungen:** bei unseren Beobachtungen bemerkten wir einen breiteren Personenkreis an Radfahrenden, die die Theodor-Heuss-Straße mit dem Rad nutzten. Ganz besonders fiel uns auf, dass vereinzelt auch Familien und unsicher wirkende Radfahrer*innen die PUBL nutzen. Ihr Anteil am Gesamtradverkehrsaufkommen erscheint uns größer als noch mit

den engen Radstreifen, die durch die konstruktionsbedingten engen Überholvorgänge keinen sicheren Radverkehrsraum für die breite Bürgerschaft boten. Wir erkennen aber auch, dass der Anteil erfahrener Radfahrer*innen überproportional hoch ist. Aus Gesprächen mit Eltern aus dem Rahmen der Kidical Mass wissen wir, dass viele Eltern die PUBL weiterhin mit ihren Kindern meiden. Und nur sehr wenige Eltern würden ihre Kinder dort alleine Rad fahren lassen.

Wir haben aus den Gesprächen drei Ursachen für die Ablehnung der PUBL erkannt:

1. Es fehlt die bauliche Trennung, die insbesondere den Eltern ein Gefühl von Sicherheit verleiht. Die Befürchtungen sind sowohl, dass die Kinder nach links in den Verkehr ausscheren könnten als auch, dass Autos -wie leider oft zu beobachten- die PUBL zum schnellen Überholen am Stau vorbei missbrauchen und dabei die Kinder übersehen könnten.

2. Die PUBL sind nicht direkt anfahrbar. In Richtung Rotebühlplatz muss ein langes Stück auf dem alten und viel zu schmalen Radstreifen gefahren werden. Dieser sorgt für Angst, nicht nur bei den Eltern, auch bei Erwachsenen selbst.

3. Besonders auf der PUBL in der Theodor-Heuss-Straße sind uns über den gesamten Zeitraum sowohl Falschfahrer als auch Falschparker aufgefallen. Besonders die Falschfahrer bedrängen immer wieder Fahrradfahrer*innen auf der PUBL und sorgen für Angst oder auch ein Unbehagen, weil manche Radfahrer*innen das Gefühl haben, den Autoverkehr auf den Radwegen zu stören.

Wir erkennen, dass die Polizei versucht vereinzelt Falschfahrer zu ahnden, erfolgreich war sie bis zu letzt leider nicht. Außerdem locken die Möglichkeiten ungestraft illegal zu parken Falschfahrer-verkehr an. Insbesondere ein konsequentes Abschleppen aus den Lieferzonen könnte Abhilfe schaffen.

Insgesamt muss der Versuch einfache und sichere Radwege ohne eine bauliche Trennung zu schaffen, als gescheitert gelten. Abhilfe lässt sich nur mit einer Kombination aus baulicher Trennung, wie es der Radentscheid und der Gemeinderat fordern, und einer konsequenten Ahndung von StVO-Verstößen schaffen. Da gerade das Ahnden die Mitarbeit der Polizei erfordert, halten wir einen

Fokus auf eine bauliche Trennung, wie sie längst in Städten wie Berlin, Aachen und Darmstadt installiert ist und erforscht wird für zwingend notwendig.

Konflikte mit den Bussen der SSB sind uns keine bekannt. Aus Gesprächen mit Busfahrern wissen wir, dass zumindest einige Busfahrer die PUBL schätzen und verstehen, dass sie hinter langsameren Radfahrer*innen schneller sind als zuvor im zähfließenden Autoverkehr. Auch dieses Verständnis dürfte dazu beitragen, dass die Busfahrer*innen ausreichend Abstand zu dem vorausfahrenden Radverkehr halten.

Deutlich positiv fiel der hohe Anteil von Social Cycling auf. Wir konnten regelmäßig beobachten wie erwachsene Radfahrer*innen paarweise nebeneinander her radelten und sich unterhielten. Für uns ein wichtiger Indikator für die Akzeptanz der Radinfrastruktur durch die entsprechende Altersgruppe. Auch dass wir überhaupt Familien und Kinder auf der PUBL sehen können ist ein positives Zeichen.

- **Wahrnehmbarkeit der Pop Up Bike Lanes:** Die Pop Up Bike Lanes sind aktuell nicht in den Alltagsradverkehr integriert. Das hat einerseits mit der ungenügenden Erschließung (wie oben beschrieben) zu tun und andererseits auch mit der Erkennbarkeit der Pop Up Bike Lanes. Aus Gesprächen mit Radfahrenden außerhalb des Zweirats wissen wir, dass die PUBL nicht allen Radfahrer*innen bekannt sind und sie deshalb weiterhin ihre gewohnten Routen nehmen. Dies auch dann, wenn sie eigentlich einen Vorteil einer Route über die Pop Up Bike Lanes hätten. Ein weiterer Indikator für die mangelhafte Wahrnehmbarkeit der PUBL sind die vielen Gehwegradler, die oft nicht wussten, dass es auf der Fahrbahn einen Radweg gibt.

Besonders an der Theodor-Heuss-Straße sind die PUBL kaum erkennbar. Sowohl vom Rotebühlplatz aus, als auch vom Börsenplatz zum Rotebühlplatz sind die PUBL kaum oder gar nicht sichtbar. Radfahrer*innen, die nicht um die Existenz wissen, können die PUBL so nicht finden. Auch das dürfte vor allem an den weit von den Kreuzungen entfernten Anschlussstellen der PUBL liegen.

Auch ist uns aufgefallen, dass vereinzelte Radfahrer*innen an den

alten Radstreifen festhalten und es in einem Fall sogar ablehnen weiter links zu fahren. Bei einem Interview wurden wir harsch angemockert, weil der alte Schutzstreifen blockiert war und die Radlerin die PUBL nicht nutzen wollte. Die Integration der Kreuzungen in die provisorischen Radwege könnte dazu Abhilfe schaffen.

- **Beständigkeit der PUBL:** die PUBL wurden nach unserem Wissen nur einmal von einer Baustelle unterbrochen. Zu dieser Zeit wurde der Autoverkehr zwar mit "Vorfahrt achten" auf die PUBL geleitet. Wir konnten aber von der Büchsenstraße aus beobachten, wie Autofahrer*innen die Vorfahrt von Radfahrer*innen missachteten und sich vor oder neben die Radfahrenden drängten. In mindestens einem Fall kam es dabei zu einem Beinaheunfall, als sich ein Autofahrer, der erst stoppte um eine Familie mit zwei Kindern vorbei zu lassen, entschied sich doch noch vor die Familie zu drängen und dabei die vorausfahrenden Kinder gefährlich eng nach Rechts abdrängte. Für eine verlässlich sichere Radverkehrsführung müssen solche Gefahren auch von der Baustellenplanung vermieden werden.
- **Nutzen für andere Nutzer*innen und Anlieger*innen:** wie bereits oben beschrieben sind uns keine Konflikte mit dem Busverkehr bekannt. Drängeleien von Taxifahrern und privaten Pkw-Fahrer*innen haben wir mehrfach beobachten können und auch selbst erlebt. Darüber hinaus konnten wir sehen, dass die PUBL es den Einsatzkräften der Polizei, der Feuerwehr und auch der Sanitäter eine schnelle und sichere Fahrt ermöglichen. Radfahrenden haben sich so schnell an die Seite der PUBL bringen können, dass es zu keinen Behinderungen der Einsatzfahrzeuge kam. Wir konnten des weiteren beobachten, dass die Einsatzfahrzeuge auf den breiten Fahrspuren der PUBL so viel Platz haben, dass eine bauliche Trennung von 0,5 Meter breite keine Behinderung darstellen würde. Teilweise sind auch breitere Trennungen möglich.

Darüber hinaus haben wir bei unseren Beobachtungen auch von Gastronomen an der Theo erfahren, dass sie die attraktiveren Radwege auch für ihr Geschäft einen Mehrwert bieten. Sie wünschen sich eine attraktive Gestaltung der Räume zwischen den Bordsteinen und den Radwegen und ein funktionierendes Lieferantenkonzept. Das derzeitige funktioniere auf Grund der

regelmäßigen Falschparker nicht. Den Wunsch nach einem Lieferzonenkonzept bestätigte auch Piano Fischer. Aufgrund der Breite der Radwege und dem noch relativ geringen Radverkehrsaufkommen, sind uns keine Konflikte zwischen Rad- und Lieferverkehr bekannt, dennoch sollte frühstmöglich an einem besseren Konzept gearbeitet werden, wie es beispielsweise schon an der Protected Bike Lane der Stadt Darmstadt mit linksseitigen Lieferzonen und konsequenten Abschleppmaßnahmen besteht..

Fazit

Wir sehen die PUBL als Erfolg für der Stuttgarter Stadt- und Verkehrsplanung. Die PUBL der Landeshauptstadt Stuttgart werden von den Radfahrenden angenommen. Sie geht mit der neuen Gestaltungsweise als Vorbild voran und sollte aber ihre Position als Vorreiterin mit weiteren Projekten, Ausbaustufen und Nachbesserungen als Reaktion auf die gesammelten Erfahrungen rechtfertigen. Neben den Fahrradstraßen ist auch die Arbeit mit den PUBL eine positive Leistung, auf die nur wenige andere deutsche Städte überhaupt verweisen können. Darüber hinaus haben wir Wertschätzung von der anliegenden Gastronomie und dem Handel erfahren, gleiches gilt für die Busfahrer*innen der SSB.

Mit einer der konsequenten und so erfolgreichen Arbeitsweise sehen wir die Machbarkeit unserer Forderung jährlich 33 Kilometer Haupttradrouten anzulegen als erwiesen an. Ziel muss es nun sein mit dem Konzept der PUBL in eine flächendeckend schnelle Umsetzung zu kommen, um Akzeptanz zu erzeugen und Anlieger verstärkt in den Entwicklungsprozess einzubeziehen, Erfahrungen zu sammeln und parallel die Radwege hin zu baulichen Lösungen zu verbessern und zu verstetigen.

Zu Rückfragen wenden Sie sich bitte an Thijs Lucas,
info@zweirat-stuttgart.de, 0176 41 62 33 82

Mit freundlichen Grüßen
ihr Zweirat

