



2. Juli 2014

Sanierungsgebiet Stuttgart 28 (West)

Vorschlag zur Neugestaltung Bismarckplatz Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer

Vorwort

Der Bismarckplatz befindet sich im Sanierungsgebiet Stuttgart 28; die Bürger sind aufgerufen, im Rahmen der Bürgerbeteiligung Vorschläge zu machen. Der VCD Kreisverband Stuttgart e.V. setzt sich wegen großer Probleme, welche Fußgänger und Radfahrer hier haben, insbesondere für Verbesserungen zugunsten dieser Zielgruppen ein und hat dazu Vorschläge ausgearbeitet

Die verkehrliche Situation am Bismarckplatz

Die Schwabstraße quert diagonal den Bismarckplatz und ist Teil einer innerstädtischen Verbindung von Stuttgart-Süd zum Stuttgarter Westen. Die Verkehrsachse über diese Straße verläuft von der Karl-Kloß-Straße über den Erwin-Schöttle-Platz durch den Schwabtunnel über Rotenwaldstraße, Rotebühlstraße, Bebelstraße bis zum Hölderlinplatz.

Die Schwabstraße ist in Stuttgart-West mit einer Regelbreite von 8 - 9 m relativ eng, die Gehwege sind 2,5 bis 3,0 m breit. Neben den normalen Fahrstreifen, teilweise mit Linksabbiegespuren, ist kein Platz um Parkplätze, Radwege und gleichzeitig beidseitig großzügige Gehwege anzulegen. Entlang der Schwabstraße gibt es viele Geschäfte, öffentliche Einrichtungen und Haltestellen des ÖPNV, somit auch viele Fußgänger im Längs- und Querverkehr. Zudem wird die Verbindungsachse Schwabstraße zunehmend auch von Radfahrern genutzt, weil die anderen Parallelstraßen nicht die Verbindung nach Stuttgart-Süd herstellen und teilweise auch größere Höhendifferenzen aufweisen als die Schwabstraße.

Der Kfz- Verkehr fließt im Zuge der Schwabstraße recht langsam. Auf dem Abschnitt zwischen Schwabtunnel und Bebelstraße befinden sich viele Ampeln und Einmündungen. Der Bus Linie 42 verkehrt hier, er erreicht praktisch keine höheren Geschwindigkeiten als 40 km/h, seine Durchschnittsgeschwindigkeit ist auch ohne Stau durch viele Wartezeiten sehr gering.

Für Fußgänger und Radfahrer ist die Querung der Schwabstraße am Bismarckplatz an zwei Fußgängerampeln mit sehr langen Wartezeiten möglich. Entlang der Ostseite der Schwabstraße gibt es keinen durchgängigen Gehweg. Auch die diagonale Querung des

Platzes im Zuge der Bismarckstraße ist für Fußgänger und Radfahrer nicht möglich, teilweise gibt es Trampelpfade, die auf einen Bedarf hinweisen.

Schwabstraße mit Bismarckplatz



Planungsziele für den Bismarckplatz

Insgesamt soll die Aufenthaltsqualität auf dem Platz verbessert werden. Die Bürger sollen hier flanieren, ruhen und spielen können. Die Fußgänger- und Aufenthaltsbereiche müssen verkehrsfrei sein, so dass sich auch Kinder sicher kreuz und quer bewegen können. Der schnelle Radverkehr soll auf der Straße oder auf dafür vorgesehene Radstreifen geführt werden.

Für die Fußgänger und Radfahrer sollen alle Wegebeziehungen direkt möglich sein. Insbesondere ist darauf zu achten, dass das Queren der Schwabstraße erleichtert und ohne große Wartezeiten möglich ist.

Der Autoverkehr soll möglichst ruhig und wenig gefährdend abgewickelt, der Flächenverbrauch für die Straße minimiert werden. Zu berücksichtigen sind die beiden Bushaltestellen, an denen dem Bus durch den Halt auf der Fahrbahn Vorrang eingeräumt werden sollte.

Planungsansätze

Da eigenständige Radwege entlang der Schwabstraße nur bedingt möglich sind, schlagen wir für den Abschnitt zwischen Rotebühlstraße und Bebelstraße eine Begrenzung auf Tempo 30 vor. Wesentlich höhere Geschwindigkeiten sind auch heute nicht möglich. So kann der Radfahrer auf der Fahrbahn mitfahren, die Gefährdungen und die Lärmbelastung werden geringer und auch der Flächenverbrauch kann minimiert werden.

Zum anderen schlagen wir vor, im Bereich des Bismarckplatzes das Queren zu erleichtern, indem ein Mittelstreifen angelegt wird: Dann kann auf die Fußgängersignalisierung verzichtet und es können Zebrastreifen vorgesehen werden. Im Einmündungsbereich Bismarckstraße wird der Mittelstreifen unterbrochen zugunsten einer kurzen Linksabbiegespur und Radquerung, ansonsten wird der Mittelstreifen begrünt.

Vorschlag Tempo 30 und Zebrastreifen



Planungsansatz für den Bismarckplatz. Auf der rechten Seite fehlt noch der straßenbegleitende Gehweg

Vorschlag Mittelstreifen im Bereich Bismarckplatz



Wenn die lange Linksabbiegespur in die Bismarckstraße entfällt, ebenso die beiden Busbuchten, kann viel Fahrbahnfläche eingespart bzw. begrünt werden.

Für den Bismarckplatz haben wir zwei Varianten zur Radverkehrsführung ausgearbeitet. Für beide gilt Tempo 30 und die oben dargestellte Lösung mit dem Mittelstreifen.

Variante 1: Radfahren auf der Fahrbahn

Variante 2: Radfahrstreifen neben der Fahrbahn

Vor- und Nachteile beider Lösungen sollten diskutiert werden.

Variante 1: Radfahren auf der Fahrbahn



Der Vorschlag geht davon aus, dass auf der gesamten Schwabstraße zwischen Rotenbühlstraße und Hölderlinplatz Tempo 30 gilt und dann das Radfahren auf der Fahrbahn zusammen mit dem übrigen Kfz-Verkehr möglich ist. Für die Lösung mit zwei Fahrbahnen je 3,25 m und Mittelinsel mit 2,5 m wird weniger Fahrbahnfläche beansprucht als im Bestand. Die Busbuchten entfallen, da der Bus auf der Fahrbahn hält. Die Bushaltestellen werden an die Vogelsangstraße verlegt. Damit befinden sie sich eher in der Mitte zwischen den beiden benachbarten Bushaltestellen.

Variante 2: Radfahrstreifen neben der Fahrbahn



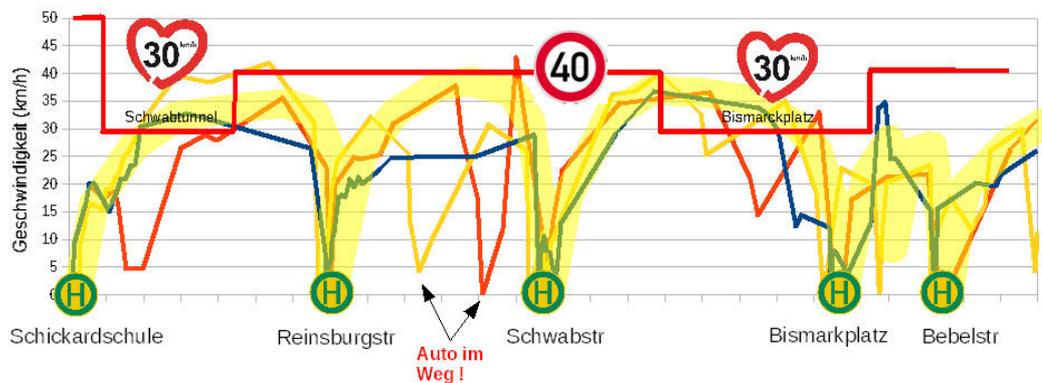
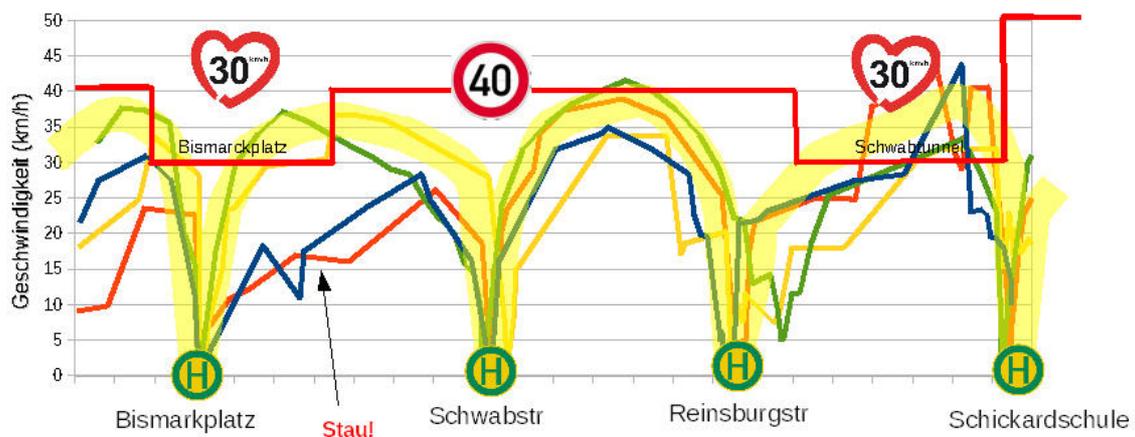
In diesem Fall gibt es einen 2,0 m breiten Radfahrstreifen neben der 3,25 m breiten Fahrbahn. Der Zebrastreifen im Zuge der Vogelsangstraße verbreitert sich um den Radfahrstreifen.

Die Radfahrer erhalten im Abschnitt Bismarckplatz einen zugewiesenen Raum, auf dem sie sicher und in einer dem Fahrrad angemessenen Geschwindigkeit fahren können. Gegenüber dem Gehweg ist der Radfahrstreifen mit einem Bordstein abgetrennt, der Radfahrstreifen liegt auf Niveau der Straße.

Teilaspekt Buslinie 42

Man könnte meinen, der Bus der SSB wird durch die geringe Geschwindigkeit spürbar verzögert. Das ist nicht der Fall. GPS -Messungen zeigen, dass der Bus im Schnitt 5 Sekunden pro Fahrt über den Bismarckplatz gegenüber dem heutigen Stand verlieren wird. Dieser Zeitverlust wird durch die neue Gestaltung der Bushaltestelle Bismarckplatz auf Höhe der Vogelsangstraße ausgeglichen, der Autoverkehr muss nun hinter dem Bus warten. Der Bus behält seine Position im Verkehr und gewinnt so wieder Zeit.

Die Auswertung der Geschwindigkeiten von mehreren Busfahrten zeigt einen typischen Geschwindigkeitsverlauf einer Busfahrt in der Schwabstraße zwischen Schickardschule und Bebelstraße:



Bus 42 GPS März/April 2014, Gelb hinterlegt -- typische Geschwindigkeit (Logo: 30 kmh.eu)

Die Abbildungen zeigen im Bild oben links und im Bild unten rechts jeweils den Fahrtverlauf über den Bismarckplatz. Der Bus fährt kaum schneller als 35 km/ und verliert bei Tempo 30 ca. 5 Sekunden pro Fahrt, gewinnt aber mehr Sicherheit, macht weniger Lärm und erhöht die Lebensqualität im Allgemeinen.

Teilaspekt Fußverkehr

Durch die Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) mit Mittelinseln wird das Queren der Schwabstraße einfacher und sicherer. Die heute üblichen sehr langen und lästigen Wartezeiten an Ampeln entfallen.

Das Queren der Schwabstraße wird auch auf der Achse Bismarckstraße möglich. Die diagonale Wegeverbindung über den Platz zur unteren Bismarckstraße ist vorgesehen.

Insgesamt wird der Platz durch Tempo 30 in der Schwabstraße ruhiger. Dadurch, dass Fußgängerflächen grundsätzlich vom Radverkehr freigehalten werden, sind die Aufenthaltsflächen (z.B. am Eiscafe an der Vogelsangstraße) sicherer und konfliktfrei, das Gefährdungspotential geringer.

Resümee

Der Bismarckplatz kann beruhigt und die Aufenthaltsqualität wesentlich verbessert werden, bei minimalen Einschränkungen für den motorisierten Verkehr.

Tempo 30 und die vorgeschlagenen Fußgängerüberwege sowie die Mittelinsel mindern die Trennung des Platzes durch die Schwabstraße. Die Führung des Radverkehrs konsequent auf der Fahrbahn (Variante 1) oder teilweise auf eigenem Fahrstreifen (Variante 2) trägt einmal zur Sicherheit des Radfahrers bei (im Sichtfeld des Autofahrers), zum anderen werden Fußgängerbereiche vom Fahrradverkehr freigehalten. Welche der beiden Varianten zur Führung des Radverkehrs die bessere ist, möchten wir mit allen Interessierten weiter diskutieren.

Für den VCD KV Stuttgart e.V.

Jörg Dittmann, Kurt Walz, Christoph Link

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

info@vcd-stuttgart.de