



Ergebnisprotokoll 20. Platzgespräche

2. Februar 2018, 16 bis 17:30 Uhr, westQuartier in der Elisabethenstraße und auf dem Bismarckplatz

Teilnehmer/-innen: ca. 40 Bürgerinnen und Bürger

Hanka Griebenow begrüßt die rund 40 Teilnehmenden in den Räumen des westQuartiers. Das Thema ist „Besser Radfahren im Westen“. Hierzu wurde eine Konzeption durch Mitglieder der Vereine/ Initiativen adfc-Stuttgart, VCD-Stuttgart, Naturfreunde Radgruppe- Stuttgart, Initiative Stadtraum West erstellt, die als Ideensammlung und Diskussionsgrundlage zu verstehen ist.

Herr Ernst stellt dar, dass es Ziel der Initiative ist, für routinierte BerufsradlerInnen, für „schützenswerte“ RadlerInnen, (Kinder, ältere Menschen...) und FreizeitradlerInnen geeignete Fahrradfahrmöglichkeiten im S-Westen zu schaffen.

Anhand einiger Fotos stellen Herr Ernst und Frau Griebenow Situationen, Potentiale und Missstände vor, wenn man mit dem Fahrrad im Westen unterwegs ist.

Zu den Potentialen zählen Straßen, die von RadlerInnen augenscheinlich bevorzugt befahren werden, und auf denen es sich auch ganz gut Radfahren lässt, zum Beispiel die obere Vogelsangstraße, die Hasenbergstraße oder die Johannesstraße, ruhige Straßen, in denen nur Anliegerverkehr möglich ist und Radfahrer ein größeres Gefühl der Sicherheit haben. In der Forststraße und in der Ludwigsstraße sorgen Gehwege sowie beidseitig parkende Autos für eine schmale Fläche für die Verkehrsteilnehmer – hier fühlen sich Radfahrer eher unsicher.

Als Ziel definiert die Initiative, dass es grundsätzlich Radfahrmöglichkeiten auf allen innerstädtischen Straßen geben soll:

- Radschnellverbindungen auf den Hauptstraßen, wie Rotebühlstraße oder Schwabstraße und
- geschützte Radfahr-Möglichkeiten im flächigen Straßen-Netz des Stuttgarter Westens

Ein Vorschlag ist die fahrradfreundliche Gestaltung weiterer Straßen durch Vermeidung von Auto-Schleichverkehr z.B. in der Augustenstraße, der Gutenbergstraße oder der Forststraße.

Erreicht werden soll das zum Beispiel durch neue Durchfahrtsbeschränkung für PKW/LKW mittels Pollern bzw. Beschilderung und das Schaffen neuer Fahrrad freundlicher Straßen. Denkbar sind auch die Einrichtung von Geschäftsbereichen – z.B. in der Gutenbergstraße - mit besonderer Gestaltung, die im Verlaufe der Diskussion auch als shared space definiert werden. Hier wird Tempo 20 angeregt.

Pförtnerampeln, wie man sie auch von Tunnels kennt, sollen die Dichte der Autos, die in das Quartier einfahren, reduzieren. Neben den Radschnellverbindungen auf den Hauptstraßen, wie Rotebühlstraße oder Schwabstraße soll es geschützte Radfahr-Möglichkeiten geben.

DISKUSSION

In der folgenden Diskussion wird gefragt, wie es künftig mit der Querung des Bismarckplatzes für Radfahrer aussehen wird - ein Aspekt, der in der weiteren Planung sicher berücksichtigt werden muss, wie Herr Ernst, der auch Mitglied der Projektgruppe Bismarckplatz ist, darstellt.

Als hinderlich fürs Radfahren werden der an vielen Stellen im Westen holprige Straßenbelag eingeschätzt, so z.B. in der Johannisstraße.

Viele Autofahrer überholen an viel zu schmalen Stellen die Radfahrer, ein Tempolimit auf 20 km/h könnte dazu führen die Geschwindigkeiten von Rad und PKW anzupassen, so dass das Überholen uninteressant wird.

Ein anderer Teilnehmer findet Tempo 30 ausreichend, hier haben Fußgänger immer Vorrang, Autos müssen dort gezwungenermaßen bei querenden Fußgängern langsamer fahren. Kritik: ist es richtig, Menschen zur Verkehrsberuhigung einzusetzen?

Auto- und Radfahrer kommen an vielen Stellen im Westen nicht aneinander vorbei, es wäre hilfreich, wenn es Strecken gibt, die funktionieren.

Einige Anwohner können sich die Einrichtung von Fahrradstraßen nach dem Vorbild der Tübinger Straße vorstellen, so z.B. in der Vogelsangstraße und Forststraße. Für andere ist die Lösung der Tübinger Straße eher verunsichernd für den Radfahrer.

Ist angedacht, sich auch mit dem Thema der Radabstellanlagen zu befassen?

Es wird angeregt, Ausleihstationen für Räder, in den weiteren Plänen noch zu markieren.

Eine Kombination verschiedener Lösungen, sollte weiterverfolgt werden, so die Idee der Geschäftsbereiche, die dazu führen wird, dass sich alle gleichberechtigt den Straßenraum teilen, aber auch die Fahrradstraßen. In der Ost-West-Richtung können das die Breitscheidstraße und die Augustenstraße sein, in die Nord-Süd-Richtung die Senefelder Straße oder die Johannesstraße.

Als Lösung werden auch die sogenannten Superblocks angesprochen. In Barcelona sollen Schritt für Schritt Straßen zu fußgängerfreundlichen Zonen umfunktioniert werden. Innerhalb dieser Zonen soll zukünftig kein regulärer Verkehr mehr fahren dürfen – mit Ausnahme von Anwohnern und Lieferanten. Auch die Stadt Kopenhagen habe viele gute Beispiele zu bieten zur Förderung des Radverkehrs. Es wird angeregt, Radverkehrsplaner aus anderen Ländern, wie z.B. Holland hinzuzuziehen.

Herr Ernst und Frau Griebenow erläutern am Ende der Diskussion, dass es sich um eine ehrenamtliche Initiative handelt, die kein Geld hat, externe Gutachter zu beauftragen, aber ihr Wissen und Engagement gerne weiter einbringt.

Die Stadtgesellschaft selbst muss sich hier noch viel weiter in Richtung Radfahren bewegen und dann auch entsprechenden Einfluss auf den Gemeinderat nehmen.

Bezirksvorsteher Reinhard Möhrle begrüßt die Initiative und den interessanten Entwurf. Hier sei eine wichtige Diskussion für den Stuttgarter Westen angeregt worden. Sicher könne nicht alles mit einem Mal umgesetzt werden. Er regt an, die wichtigsten Punkte zu benennen und an einer Stelle zu beginnen – am besten mit übertragbaren Projekten.

Herr Ernst und Frau Griebenow bedanken sich bei den Teilnehmenden für die gute Diskussion.