



# Temporäre Radverkehrsanlagen in Stuttgart – Ergebnisse der Versuchsphase

## STA 29.09.2020

### TOP 12

Pop-up-Bike-Lanes als Bestandteil einer lebenswerten Stadt für alle  
- wirklich für alle?

Antrag-Nr. 256/2020, FDP-Gemeinderatsfraktion

Rechtmäßigkeit der Pop-Up Radwege gegeben?  
Antrag-Nr. 370/2020, CDU-Gemeinderatsfraktion



# Anlass / Rahmenbedingungen

- Befristete Einrichtung von „Pop up Bike Lanes“ auf der Theodor-Heuss-Straße und der Holzgartenstraße im Vorgriff auf bestehende Planungsansätze
- Rahmenbedingungen der temporären Radverkehrsanlagen (GRDRs 379/2020 und STA 05.05.2020):
  - Die vorgeschlagenen Projekte werden versuchsweise und „auf Sicht“ umgesetzt – befristete Anordnung bis 04.10.2020
  - Bei Wirkungen, die zu einer Störung des Gesamtsystems führen – insbesondere mit Beeinträchtigung des ÖPNV – müssen die Maßnahmen überarbeitet, ggf. zurückgenommen werden
  - Temporäre Maßnahmen setzen bereits geplante Baumaßnahmen nicht aus
- Urteil VG Berlin vom 04.09.2020
- Versuchs-/Evaluationszeitraum 15. bzw. 18.06.2020 bis 25.09.2020

# Holzgartenstraße



## Vorher Situation



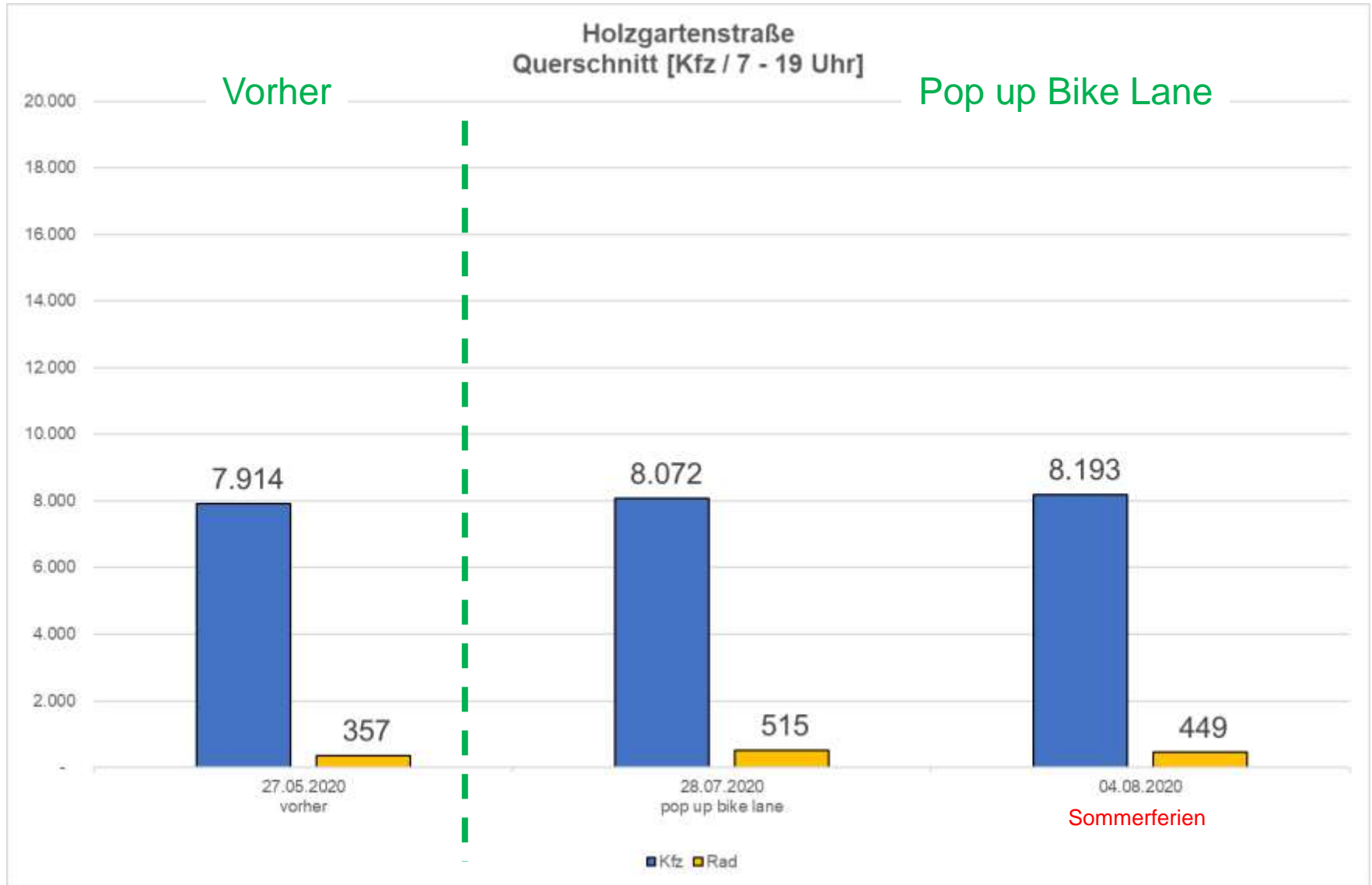
2 Fahrstreifen (keine Radverkehrsanlage)  
Zul. Max. Geschwindigkeit: 40 km/h

## Pop up Bike Lane



1 Fahrstreifen + 1 Radfahrstreifen (in Rtg.  
Schlossstraße: Freigabe Linienbusverkehr)  
Zul. Max. Geschwindigkeit: 40 km/h

# Holzgartenstraße



# Holzgartenstraße



Spitzenstunde Radverkehr	Vorher	Nachher	
	25.07.2020 16.30 – 17.30 Uhr	28.07.2020 08.00 – 09.00 Uhr	04.08.2020 07.30 – 08.30 Uhr
Rad Fahrtrichtung Hegelplatz ←	31	29	38
Rad Fahrtrichtung Schlossstr. →	17	40	34
<b>Summe Rad</b>	<b>48</b>	<b>69</b>	<b>72</b>
Summe Kfz	821	771	705

**Radverkehr in Rtg. Schlossstraße:  
Faktor 2 – 3 in Spitzenstunde**



# Holzgartenstraße

- Anstieg Radverkehr in Rtg. Schlossstraße
- Keine Beschwerdelage oder Auffälligkeiten

## **Ergebnis der rechtlichen Abwägung und planerische Konsequenzen:**

- ⇒ Verlängerung Beobachtungszeitraum
  - da angrenzende Nutzungen (z.B. Kultureinrichtungen, Universität) derzeit nicht im Normalbetrieb
  - verkehrliche Wirkungen von Betriebszuständen (z.B. Veranstaltungen, Tunnelsperrfall Planie) noch weiter zu erproben
  - Fortführung bis auf Weiteres sinnvoll und möglich
- ⇒ Planungsvorhaben HRR22 und Neuordnung Holzgartenstraße werden vorangetrieben

# Theodor-Heuss-Straße



## Vorher Situation



2 Fahrstreifen + 1 Radfahrstreifen /  
Schutzstreifen  
Seitenraum: Parkplätze  
Zul. Max. Geschwindigkeit: 40 km/h  
(22 – 6 Uhr 30 km/h)

## Pop up Bike lane

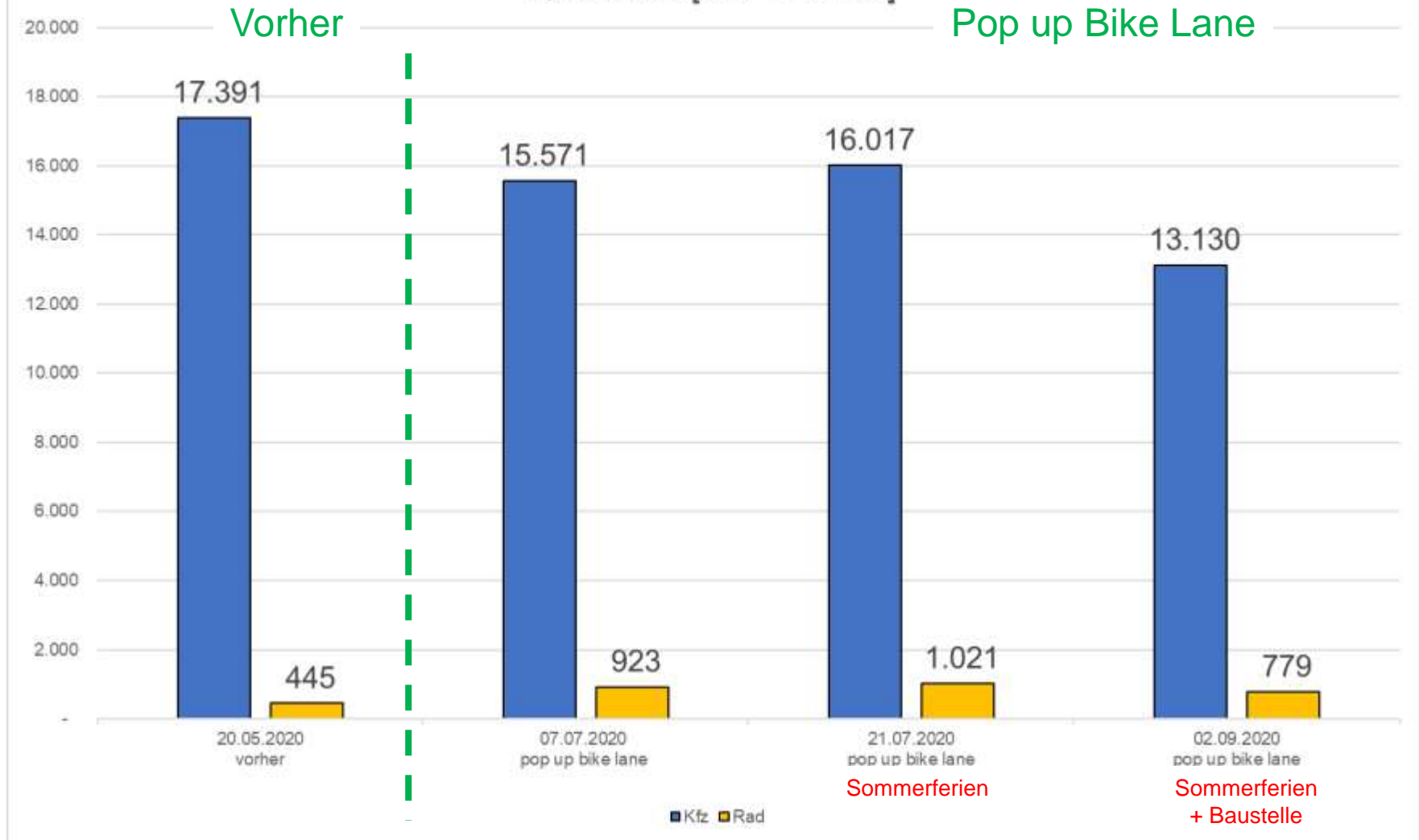


1 Fahrstreifen + 1 verbreiteter Radfahrstreifen  
(in Rtg. Bolzstraße: Freigabe Linienbusverkehr)  
Seitenraum: Flächen für Fahrräder, E-Scooter,  
motor. Zweiräder, Ladezonen, Taxen)  
Zul. Max. Geschwindigkeit: 40 km/h  
(22 – 6 Uhr 30 km/h)



# Theodor-Heuss-Straße

Theodor-Heuss-Straße  
Querschnitt [Kfz / 7 - 19 Uhr]







# Theodor-Heuss-Straße

Spitzenstunde Radverkehr	Vorher	Nachher		
	20.05.2020 08.00 – 09.00 Uhr	07.07.2020 08.00 – 09.00 Uhr	21.07.2020 17.00 – 18.00 Uhr*  Sommerferien	02.09.2020 17.30 – 18.30 Uhr  Sommerferien + Baustelle
Rad Fahrtrichtung Rotebühlplatz ←	5	46	41	42
Rad Fahrtrichtung Bolzstraße →	37	81	92	85
<b>Summe Rad</b>	<b>42</b>	<b>127</b>	<b>133</b>	<b>127</b>
Summe Kfz	1.338	1.423	1.461	1.319

\* Radverkehrsaufkommen identisch  
im Zeitbereich 08.00 – 09.00 Uhr

**Radverkehr im Querschnitt:  
Faktor 3 in Spitzenstunde**



# Theodor-Heuss-Straße

- Anstieg Radverkehr in beide Fahrtrichtungen
- Verbesserung Anschlusspunkte und bauliche Trennung des Radfahrstreifens seitens Radfahrenden gewünscht / kritisiert ⇒ erfordert Umbau
- Unfallsituation unauffällig
- Infolge Reduktion auf 1 Fahrstreifen:
  - Negative Auswirkungen / Störungen im Verkehrsfluss bei Kfz-Verkehr, ÖPNV und Fußgängerverkehr\*
  - Nächtliche Verkehrsstörungen und Beschwerdelage (Lärm)\*
  - Erschwernisse auch für Radverkehr bei (häufigen) betrieblichen Eingriffen (insb. intensiver Baumpflegeerfordernis)
  - Prognose: Bei Zunahme Kfz-Verkehr Beeinträchtigungen der Linien X2, 92 und 43 ebenfalls zu erwarten

\* Verkehrsbehinderungen in Rtg. Hbf, deutlich in Morgen- und Abendspitze, Überstauung Rotebühlplatz

\* Beeinträchtigungen X1 in HVZ und in Schwachlastzeiten, Verspätungsaufbau 1 – 2 Min. (= Verdopplung eigtl. Fahrtzeit zw. Haltestellen), Bus erreicht Spur nicht, Vehemente Beschwerden gegenüber Taxifahrern (Rtg. Hbf)

\* LSA-Schaltung zu Gunsten ÖPNV bedingt längere Wartezeiten für Fußgänger

\* Zw. 22.00 – 02.00 Uhr Staus, teilw. stehender Verkehr bis Bolzstr., Stauungen über Rotebühlplatz und AKP hinaus, Deaktivierung Fußgänger-freundlicher LSA-Schaltung erf.



# Theodor-Heuss-Straße

## Ergebnis der rechtlichen Abwägung und planerische Konsequenzen:

- ⇒ Wiederherstellung 2-Streifigkeit
  - für Verkehrsfluss ÖPNV und Kfz-Verkehr erforderlich sowie
  - für Fußgänger von Vorteil
  
- ⇒ Demarkierung der Pop-up Bike Lane, aber Verbesserung vorhandener Radfahr-/Schutzstreifen (vgl. Vorher-Situation)
  - Flächige Rotmarkierung und Piktogramme zur Erhöhung der Sichtbarkeit
  - Qualitätsgewinn durch dauerhafte Umnutzung Parkflächen für Fahrräder, E-Scooter, motor. Zweiräder, Ladezonen, Taxen (statt Kfz-Parkplätze)
  - Max. zul. Geschwindigkeit „Theo“: 40 km/h bzw. 30 km/h (22 – 6 Uhr)
  
- ⇒ Bestehender Planungsansatz „baulicher Radweg“
  - als zielführend für alle Verkehrsarten bestätigt
  - Gremienbeschluss Projektbeschluss für dieses Jahr in Vorbereitung
  - Zunächst Planung der Strecke im Hinblick auf baldmögliche Umsetzung
  - Planung verbesserte Führung an Anschlussstellen unmittelbar anschließend

# Theodor-Heuss-Straße

## Gesamtplanung



# Theodor-Heuss-Straße

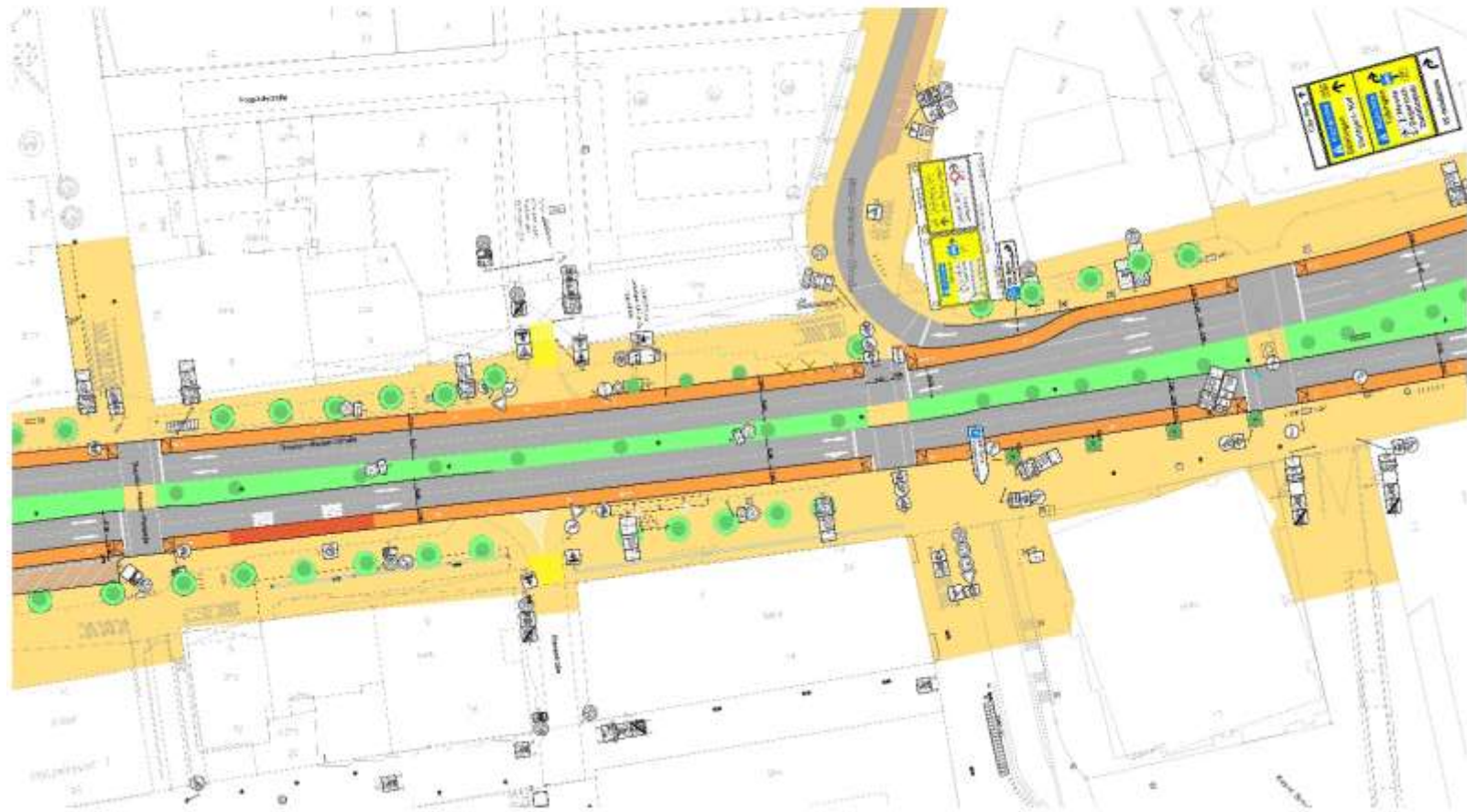
Abschnitt Rotebühlplatz - Gymnasiumstraße





# Theodor-Heuss-Straße

Abschnitt Büchsenstraße – Kleiner Schloßplatz



# Theodor-Heuss-Straße

Abschnitt Kleiner Schloßplatz - Bolzstraße





# Fazit: Versuche mit Pop up Bike Lanes

- Radverkehr wächst in der gesamten Stadt - neue Angebote machen Nachfrage sichtbar
  - Pop-Up-Vorgehen schafft Aufmerksamkeit in der öffentlichen Debatte und Dynamik bei Planungen - bindet aber Ressourcen
  - Versuchsweise Änderung der Infrastruktur bringt funktionale Notwendigkeiten zu Tage (z.B. Anlieferung)
  - Pop-Up-Verfahren überspringt Planungsschritte, kann aber komplexe Planungen nicht ersetzen
  - Rechtsmäßiges Vorgehen setzt den Rahmen
- ⇒ Fazit: Versuche Holzgartenstraße und Theodor-Heuss-Straße waren zielführend - Versuche können neue Wege aufzeigen, manchmal stoßen sie an Grenzen!