

Stuttgart, 14.09.2022

Umsetzung Hauptradrouten 41 entlang der Pischekstraße, Jahnstraße und Mittleren Filderstraße

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	27.09.2022
Bezirksbeirat Süd	Beratung	öffentlich	04.10.2022
Bezirksbeirat Ost	Beratung	öffentlich	05.10.2022
Bezirksbeirat Degerloch	Beratung	öffentlich	18.10.2022
Bezirksbeirat Sillenbuch	Beratung	öffentlich	26.10.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	15.11.2022

Beschlussantrag

Der Vorplanung zur Hauptradrouten 41 entlang der Pischekstraße, Jahnstraße und Mittleren Filderstraße zwischen den Knotenpunkten Pischekstraße/Planckstraße und Ruhbank (gem. Anlage 1) wird zugestimmt.

Begründung

1. Ausgangslage

Die vorgelegte Planung verläuft entlang der Pischekstraße, Jahnstraße und Mittleren Filderstraße beginnend nach dem Knotenpunkt Pischekstraße/Planckstraße bis vor den Knotenpunkt Ruhbank in den Stadtbezirken Ost, Süd und Sillenbuch sowie angrenzend zum Stadtbezirk Degerloch.

Im Radverkehrskonzept von 2009 werden Degerloch und Sillenbuch über die Hauptradrouten 41 nach Stuttgart-Ost und über die Hauptradrouten 42 und 3 über den Bopser durch Stuttgart-Süd an die Innenstadt angebunden. Die Routen verlaufen in wesentlichen Teilen durch den Wald. Die vorhandenen Waldwege führen durch topographisch bewegtes Gelände, befinden sich in einem für den Alltagsradverkehr ungeeignetem Zustand, ermöglichen keinen Winterdienst und können nicht beleuchtet werden. Es fehlt die soziale Kontrolle und die Befahrbarkeit kann nicht ganzjährig gewährleistet werden.

Aufbauend auf der mit der GRDRs 586/2020 vorgelegten Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen (RSV) in Stuttgart wurde die Verwaltung mit der Planung der darin festgelegten Vorzugstrassen beauftragt.

Entlang der Pischekstraße, Jahnstraße und Mittleren Filderstraße werden die Korridore 6 nach Ostfildern über Sillenbuch und 7 nach Filderstadt über Plieningen gebündelt. Aufgrund der bislang vollständig fehlenden Radwegeverbindung entlang dieser Straßen sowie anstehender Fahrbahnsanierung wurde dieser Abschnitt vorrangig geplant.

Mit Schreiben vom 30.05.2022 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die neuen Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellverbindungen und zu Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg eingeführt und parallel das Einführungs-schreiben vom 3. Juli 2018 aufgehoben.

Neben einer generellen Neustrukturierung der Qualitätsstandards werden u. a. folgende Änderungen vorgenommen:

- Streichung der Führungsformen Mischverkehr und Schutzstreifen:
Neue oder ergänzte Kapitel:
 - Belag und Deckenaufbau
 - Markierung und Einfärbungen
 - Wegweisung und Beschilderung
 - Beleuchtung
- Ergänzende Ausstattungsbestandteile von RSV zur einheitlichen Gestaltung des RSV-Umfelds.
Anpassung Verlustzeiten und Einsatzgrenzen der verschiedenen Knoten-punkt-formen an die Angaben der Hauptradschnellverbindungen.
- Querschnittszeichnungen der verschiedenen Führungsformen.

Darüber hinaus ist die wichtigste Änderung die Abkehr von der bisherigen Regelung zur Einhaltung der Qualitätsstandards („80 %-Regelung“) und Entfall des Standards „Radschnellverbindung reduziert“. Für die Landeshauptstadt Stuttgart bedeutet dies, dass eine zentrale Randbedingung der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in Stuttgart nicht mehr Bestandteil der Geschäftsgrundlage mit dem Land Baden-Württemberg ist. In der Konsequenz können die Aussagen für eine Vielzahl der untersuchten Korridore bezüglich der Machbarkeit einer Radschnellverbindung nicht mehr aufrecht-erhalten werden. Ob diese Korridore auch den neuen, deutlich strengeren, Anforderun-gen des Landes für Radschnellverbindungen genügen können, müsste im Rahmen ei-ner umfassenden Aktualisierung der erst in 2020 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie erneut geprüft werden.

Die im Rahmen dieser Vorlage vorgelegte Vorplanung war zum Zeitpunkt des Einfüh-rungserlasses weitgehend abgeschlossen. Um bereits im Zusammenhang mit der nicht verschiebbaren Fahrbahnsanierung der Jahnstraße ein hochwertiges Angebot für den Radverkehr realisieren zu können, empfiehlt die Verwaltung, die ursprünglich im redu-zierten Radschnellverbindungsstandard geplante Radverkehrsanlage, nun zunächst in identischer Form als Hauptradrouten 41 umzusetzen. Sofern zu einem späteren Zeit-punkt der Nachweis der Machbarkeit von durchgängigen Radschnellverbindungen aus der Innenstadt nach Ostfildern/Filderstadt gemäß den neuen, deutlich strengeren, An-forderungen des Landes erbracht werden kann, bestehen für den in dieser Vorlage be-handelten Abschnitt die in Kapitel 6 beschriebenen Optionen zur Ertüchtigung auf den Radschnellverbindungsstandard.

2. Beschreibung des Bestands

Der Planungsabschnitt beginnt nach dem Knotenpunkt Planckstraße/Pischekstraße (Spinne) und führt über die Knotenpunkte Pischekstraße/Gänsheidestraße, Jahnstraße/Waldebene Ost (Geroksrue), Jahnstraße/Frauenkopfstraße (Stelle), Jahnstraße/Mittlere Filderstraße bis vor den Knotenpunkt Mittlere Filderstraße/Kirchheimer Straße (Ruhbank). Die Strecke ist knapp 2,5 km lang und befindet sich zwischen Geroksrue und Ruhbank außerorts. Auf dem gesamten Abschnitt wird der Kfz-Verkehr durchgehend auf zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung abgewickelt. An den Knotenpunkten werden die Geradeausfahrstreifen jeweils um getrennte Abbiegestreifen ergänzt. Die Richtungsfahrbahnen sind durch eine bauliche Mitteltrennung voneinander getrennt. Auf der Westseite verläuft entlang des gesamten Abschnitts ein schmaler Gehweg mit einer Breite von knapp 1,5 m, der teilweise für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. Auf der Ostseite verläuft unabhängig von der Fahrbahn der Gleiskörper der Stadtbahnlinie U15. Am Knotenpunkt Jahnstraße/Waldebene Ost wechselt die Stadtbahn aus der Seitenlage in die Mittellage in der Pischekstraße.

3. Planungsansatz

Grundsätzlich sieht die Planung im Außerortsabschnitt einen vom Kfz-Verkehr baulich getrennten einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg vor. Der Geh- und Radweg soll überwiegend durch einen Grünstreifen mit Bäumen von der Kfz-Fahrbahn getrennt werden. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist mindestens 4,0 m breit und erreicht abschnittsweise Breiten von 5,0 m. Damit geht das Angebot deutlich über das Regelmaß nach RAL (Richtlinie zur Anlage von Landstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und ERA (Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen der FGSV) von 2,50 m von Geh- und Radwegen außerorts hinaus, wodurch eine hochwertige Qualität für den Fuß- und Radverkehr erreicht wird. Der Weg soll entlang der Westseite verlaufen, auf der auch im Bestand der für den Radverkehr freigegebene Gehweg liegt. Die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs wird auf Grund des sehr geringen zu erwartenden Fußverkehrs als sichere und qualitativ hochwertige Führungsform eingestuft, da entlang der Jahnstraße und Mittleren Filderstraße auch zukünftig nur mit sehr geringen Fußverkehrsmengen zu rechnen ist. Der gemeinsame Geh- und Radweg soll innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche realisiert werden und kommt ohne Eingriff in das bestehende Landschaftsschutzgebiet und den Wald aus.

Im Innerortsabschnitt entlang der Pischekstraße soll der Radverkehr auf einem 2,5 m breiten Radfahrstreifen bergauf bis zur Geroksrue geführt werden. Bergab ist sowohl die Führung im Mischverkehr auf der Pischekstraße als auch im untergeordneten Straßennetz durch die Gänsheidestraße möglich. Am Knotenpunkt Pischekstraße/Gänsheidestraße, kann der stadteinwärtige Radverkehr die Fahrbahnseite durch eine signalisierte Radschleuse wechseln. Zwischen diesem Knoten und dem Knotenpunkt Geroksrue soll der Radverkehr auf etwa 100 m Länge auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg innerorts geführt werden. Der einseitige Zweirichtungsradweg führt entlang von zwei privaten Zufahrten, an denen aufgrund der Topographie bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen sind.

Damit der notwendige Platz für den mindestens 4,0 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg und den zur Trennung notwendigen 1,75 m breiten Grünstreifen geschaffen werden kann, wird einer der beiden Stadtauswärtsfahrstreifen aufgehoben und die bauliche Mitteltrennung zwischen den Knotenpunkten Geroksrue und Stelle zurückgebaut. Zwischen dem Knotenpunkt Stelle und der Mittleren Filderstraße bleibt die Mitteltrennung erhalten. Dort, wo die Mitteltrennung erhalten bleibt und der Kfz-Verkehr nur auf

einem Fahrstreifen abgewickelt wird, wird abschnittsweise auf den begrünten Sicherheitstrennstreifen verzichtet, um den gemeinsamen Geh- und Radweg im Notfall befahren zu können. In diesem Abschnitt beträgt die Breite des Weges auf kurzer Strecke nur 3,90 m.

Mit der Planung können insgesamt rund 60 neue Bäume gepflanzt und 1.500 m² Fläche entsiegelt werden.

4. Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Als Planungsgrundlage wurden im Herbst 2019 Verkehrszählungen an allen im Planungsabschnitt liegenden Knotenpunkten durchgeführt. In den Spitzenstunden ist ein Richtungsungleichgewicht festzustellen. Während in der morgendlichen Spitzenstunde die Stadteinwärtsfahrbahn deutlich stärker vom Kfz-Verkehr belastet ist, sind die Verkehrsmengen in der nachmittäglichen Spitzenstunde in der Stadtauswärtsrichtung weniger stark ausgeprägt. Am Knotenpunkt Geroksrue kreuzt die Stadteinwärtsrichtung die in die Mitte einschleifende Stadtbahn und am Knotenpunkt Stelle ist dies für die Stadtauswärtsrichtung bedingt durch die T-Kreuzung für mehrere Knotenpunktströme der Fall. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde die Leistungsfähigkeit unter Rücknahme eines Stadtauswärtsfahrstreifens an den drei betroffenen Knotenpunkten detailliert nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) untersucht.

Am Knotenpunkt Jahn- und Mittlere Filderstraße kreuzt die Hauptradroute den Rechtsabbiegestrom nach Degerloch, den Kfz-Verkehr entlang der Jahnstraße sowie den Rechtsabbieger in die Mittlere Filderstraße, der im Wesentlichen als Buswendeschleife genutzt wird. Der Radverkehr fährt zu allen Strömen signalgesichert und kann in einem Zug den Knotenpunkt befahren. Der Radverkehr entlang der Jahnstraße kann am Knotenpunkt vorbei ohne Wartezeit fahren.

Für den Kfz-Verkehr ergeben sich in der Hauptrichtung Jahnstraße/Mittlere Filderstraße nur sehr kurze Wartezeiten. Aus Richtung Degerloch muss die Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs und die Hauptradroute gekreuzt werden, sodass sich spürbare Wartezeiten ergeben können. Der Knotenpunkt bleibt leistungsfähig.

Am Knotenpunkt Jahnstraße/Frauenkopfstraße (Stelle) kann die Hauptradroute an der Signalanlage vorbeigeführt werden, sodass sich hier keine Wartezeiten für den Radverkehr entlang der Hauptrichtung ergeben. Der Radverkehr in Richtung Frauenkopf kann in einer eigenen Phase den Knotenpunkt queren. Die Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs verläuft entlang der Jahnstraße. Trotz der Rücknahme eines Fahrstreifens in der Stadtauswärtsrichtung kann ein freier Verkehrsfluss gewährleistet werden. Auf den Verkehrsströmen links in und aus der Frauenkopfstraße können spürbare Wartezeiten auftreten. Der Knotenpunkt bleibt insgesamt leistungsfähig.

Am Knotenpunkt Jahnstraße/Waldebene-Ost (Geroksrue) verläuft die Hauptradroute entlang der Jahnstraße und Pischkstraße und kreuzt dabei die Zufahrt zum P+R-Parkplatz Geroksrue. Dem Radverkehr können in der Hauptrichtung ausreichende Freigabezeiten eingeräumt und der Knoten kann in einem Zug befahren werden. Der Radverkehr in Richtung Waldebene-Ost kann in der Phase des P+R-Parkplatzes den Knotenpunkt queren. In der Hauptrichtung kann auch der Kfz-Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde werden bedingt durch einen Hol-Bring-Verkehr zur angrenzenden Privatschule der Linksabbieger in die Waldebene-Ost sowie der Verkehr aus der Waldebene-Ost stark belastet. Dadurch können erhebliche Wartezeiten in diesen beiden Strömen nicht vermieden werden. Da das Schulgelände jedoch über einen direkten Stadtbahnzugang sowie zukünftig über

eine bessere Radwegeanbindung verfügt, können diese Beeinträchtigungen vertreten werden. Die im Bestand vorhandene volle Bevorrechtigung des ÖPNV ist an allen Knotenpunkten und insbesondere für die Stadtbahnen am Knotenpunkt Geroksrufe in der gleichen Qualität zu erhalten. Die mit der Herstellung der Hauptradroute 41 verbundenen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf (Wartezeiten, Leistungsfähigkeit) dürfen sich deshalb auch während der Hauptverkehrszeiten nur auf den Individualverkehr auswirken.

5. Untersuchung weiterer Varianten im Rahmen der Vorplanung

Zusätzlich zu der in Anlage 1 dargestellten und zur Beschlussfassung vorliegenden Variante eines gemeinsamen Geh- und Radweges sind im Rahmen der Vorplanung weitere Varianten untersucht worden. Im Folgenden werden drei weitere Varianten dargestellt:

- I. Als eine Untervariante wurde der Neubau einer Radschnellverbindung nach den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen ohne Reduzierung der Kapazität für den Kfz-Verkehr entlang der Jahnstraße und Mittleren Filderstraße untersucht. Dazu muss neben der vierstreifigen Jahn- und Mittleren Filderstraße eine parallele Verbindung mit einem Querschnitt von 7,75 m trassiert werden, wobei der bestehende Gehweg von 1,5 m mitverwendet werden kann. In diesem Querschnitt wäre ein eigenständiger Gehweg (2,0 m), ein Zweirichtungsradweg (4,0 m) und ein Sicherheitstrennstreifen (1,75 m) untergebracht. Um diesen Querschnitt im Außerortsabschnitt der Planung umzusetzen, muss in den angrenzenden Wald sowie in das bestehende Landschaftsschutzgebiet (§ 26 BNatSchG) eingegriffen werden. Da das Gelände neben der Jahnstraße in Richtung Westen abschüssig ist, sind zusätzlich mit einer neuen Trassierung auch umfangreiche Anpassungen des Geländes sowie der Bau von Stützmauern notwendig. Für diese Variante wäre ein Planrechtsverfahren erforderlich. Da die Leistungsfähigkeit einer Variante ohne Eingriff in den Wald und das Landschaftsschutzgebiet bereits nachgewiesen werden konnte, ist die Genehmigungsfähigkeit dieser Untervariante unwahrscheinlich und sollte nicht weiterverfolgt werden.
- II. Anstelle eines baulichen Radwegs, der umfangreiche Planungs- und Baukapazitäten beansprucht, wurde eine Variante untersucht, die möglichst mit Markierungsarbeiten auskommt. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bieten für die Umgestaltung einer Landstraße eine entsprechende Lösung an. Da der Radweg im Zweirichtungsverkehr betrieben werden soll, ist zumindest eine einfache bauliche Trennung sowie ein Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr von in der Regel 1,75 m erforderlich. Der bestehende Gehweg soll dabei erhalten bleiben. Diese Variante würde in der Lage des geplanten Grünstreifens eine einfache bauliche Trennung vorsehen, sodass zwischen Gehweg und Sicherheitstrennstreifen ein einseitiger Zweirichtungsradweg entsteht. Dieser wäre jedoch abschnittsweise nur knapp über 2,0 m und immer unter 3,0 m breit. Mit diesen Maßen werden die Qualitätsstandards teilweise deutlich unterschritten. Eine einfache bauliche Trennung weist zudem insbesondere in der subjektiven Wahrnehmung eine geringere Sicherheit und Qualität gegenüber einem Grünstreifen mit Bäumen auf. Eine entsprechende Variante sollte also nicht weiterverfolgt werden.
- III. Im Rahmen der Diskussion der Planung mit der Arbeitsgruppe 1 (Vorentwurf) der Sachkundigen Einwohner*innen im Radverkehr wurde als weitere Untervariante ein Vorschlag erarbeitet, der den Rückbau von einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorsieht. Der Radverkehr kann dann zusätzlich zum Fußverkehr getrennt werden

und entweder richtungstrennt oder westseitig im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Bei der letzten Verkehrszählung wurden in der morgendlichen Spitzenstunde rund 1600 Kfz stadteinwärts erfasst. Diese können an den Knotenpunkten jedoch nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Darüber hinaus bietet der aktuell vorgeschlagene dreistreifige Querschnitt auch eine deutlich höhere betriebliche Flexibilität, weshalb eine Variante mit Rückbau von vier auf zwei Fahrstreifen derzeit nicht weiterverfolgt werden sollte.

6. Spätere Ausbauoptionen zur Erreichung des Radschnellverbindungsstandards

Die vorgelegte Planung ist grundsätzlich dazu geeignet, zu einem späteren Zeitpunkt die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg zu erfüllen. Voraussetzung dazu sollte sein, dass weitere Abschnitte der beiden Radschnellwegekorridentore 6 und 7 realisiert sind, um eine entsprechende Nachfrage im Radverkehr generieren zu können. In diesem Fall kommen zum jetzigen Zeitpunkt zwei Varianten in Betracht:

- I. Anbau eines Gehweges an den geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs. Dazu wäre ein Eingriff in den Wald und das Landschaftsschutzgebiet erforderlich. Der Seitenraum sollte dann um 2,0 m auf 6,0 m erweitert werden.
- II. Rückbau des derzeit noch erforderlichen zweiten Fahrstreifens stadteinwärts, um ein richtungstrenntes Radverkehrsangebot einzurichten. Dies wäre mittel- bis langfristig möglich sofern es gelingt im Zuge der Mobilitätswende in Stuttgart die Verkehrsbelastung in der Jahnstraße deutlich zu reduzieren.

7. Fortsetzung der Planung

Als Folgeprojekt soll der Knotenpunkt Ruhbank zur besseren Anbindung an die Haupttradroute 10 im Georgiiweg und zur Fortsetzung der Haupttradroute entlang der Mittleren Filderstraße überplant werden. Darüber hinaus soll damit der Anschluss an den Stadtbezirk Sillenbuch über die Kirchheimer Straße verbessert werden. Für den Korridor 6 nach Ostfildern sollen alternative Routenverläufe diskutiert und die Planung entsprechend fortgesetzt werden.

Am Knotenpunkt Pischekstraße/Planckstraße ist eine Planung erforderlich, welche die Haupttradroute 41 nach Stuttgart Ost sowie die Trasse aus der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in Richtung Innenstadt fortsetzt. Damit soll der Anschluss der Gänsheidestraße verbessert werden.

8. Beteiligung

Die vorgelegte Planung wurde am 20.05.2021 mit der Arbeitsgruppe 1 (Vorplanung) der Sachkundigen Einwohner im Radverkehr diskutiert. Daraufhin hat am 06.07.2021 ein mündlicher Bericht im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stattgefunden, der am 13.07.2021 fortgesetzt wurde. Am 21.09.2021 wurde eine gemeinsame Berichterstattung für die Bezirksbeiräte Sillenbuch, Degerloch, Stuttgart-Süd und -Ost durchgeführt. In allen Sitzungen wurden wertvolle Anregungen aufgenommen, die in die weitere Bearbeitung der Planung einfließen konnten. Dazu gehört zum Beispiel die verbesserte Anbindung des Frauenkopfs an den Radweg.

9. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss der Vorplanung soll mittels VgV-Verfahren zügig ein Planungsbüro gefunden werden. Nach der darauffolgenden Planungs- und Ausschreibungsphase kann die bauliche Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich im Herbst 2024 begonnen werden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme ist im Haushalt finanziert. Die vorläufige Kostenschätzung beträgt inklusive Unvorhergesehenes und aktivierten Eigenleistungen 9,2 Millionen EUR brutto.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat T
Referat SOS,
SSB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen
Anlage 1 - Hauptradrouten 41

<Anlagen>