

Stuttgart, 23.04.2024

Radschnellverbindung Stuttgart - Fellbach/Rems-Murr-Kreis Vorplanung zum Verkehrsversuch König-Karl-Straße in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	07.05.2024
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	08.05.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	14.05.2024

Beschlussantrag

Der Vorplanung zur Einrichtung eines Radfahrstreifens mit Busfreigabe in der König-Karl-Straße in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz sowie einer Einbahnstraße in der Kleemannstraße in Fahrtrichtung Kegelenstraße als Verkehrsversuch gemäß Anlage 2 wird zugestimmt.

Kurzfassung der Begründung

Durch die Vorplanung kann eine wichtige Netzlücke der Hautradroute 1/Radschnellverbindung Stuttgart - Fellbach/Rems-Murr-Kreis im Bereich der König-Karl-Straße in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz im Radschnellverbindungsstandard geschlossen werden und zugleich die Hauptfußwegeverbindung in der König-Karl-Straße verbessert werden. Durch die Ausbildung als Radfahrstreifen mit Freigabe für den Linienbusverkehr profitieren auch die hier verkehrenden Buslinien der SSB AG sowie Blaulichtfahrten von Polizei, Feuerwehr und Rettungskräften. Durch die Verlagerung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz auf die Fahrbahn können die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduziert werden. An der Einmündung Kleemannstraße/König-Karl-Straße besteht ein Unfallschwerpunkt. Hauptunfallbild sind entgegen der Fahrtrichtung auf dem Gehweg der Eisenbahnunterführung kommende Radfahrer, die ohne zu schauen die Kleemannstraße queren und mit in die König-Karl-Straße einbiegenden Fahrzeugen kollidieren, weil diese nicht mit Radfahrern von rechts rechnen und aufgrund des Brückenbauwerks keinerlei Sicht auf diese haben.

Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Kleemannstraße soll der Unfallschwerpunkt behoben werden. Die Einbahnstraße soll für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Maßnahme soll zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs für die Dauer von mindestens einem Jahr eingerichtet werden.

Klimarelevanz

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Klimaschutz sind positiv aber nicht quantifizierbar.

Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme wird über den Radetat finanziert.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat SOS
Referat T
SSB AG

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Antrag 348/2020 der Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, SPD-Gemeinderatsfraktion, PULS-Fraktionsgemeinschaft
Mehr Sicherheit und Komfort für die Radfahrenden zum Cannstatter Wilhelmsplatz

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag 39/2019 der Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PuLS, SPD-Gemeinderatsfraktion
Expressbus braucht Busspur in der König-Karl-Straße

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Ausführliche Begründung

Anlage 2: Vorplanung zur Einrichtung einer Bus-Rad-Spur in der König-Karl-Straße in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz

1. Ausgangslage:

Aufbauend auf der mit der Beschlussvorlage 586/2020 vorgelegten Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in Stuttgart wurde die Verwaltung beauftragt mit der Planung von Radschnellverbindungen zu beginnen.

Eine der 13 untersuchten Radschnellverbindungskorridore bildet die überregionale Route aus dem Remstal beginnend in Schorndorf über Waiblingen und Fellbach nach Stuttgart. Auf Stuttgarter Gemarkung verläuft diese Route von der Gemarkungsgrenze über die Nürnberger und Waiblinger Straße, den Wilhelmsplatz, die König-Karl-Straße und in einer ersten Ausbaustufe über die König-Karls-Brücke bis zum Leuze. Hier trifft sie auf die entlang des Neckars verlaufende Radschnellverbindung aus dem Landkreis Esslingen und führt mit dieser gemeinsam entlang des Schlossgartens bzw. der Cannstatter Straße in Richtung Stadtmitte. Im Stadtbezirk Bad Cannstatt entspricht dieser Verlauf der heutigen Hauptradroute 1.

Im Fußverkehrskonzept für Bad Cannstatt ist in der Achse König-Karl-Straße eine Hauptfußwegeverbindung vorgesehen.

In Fahrtrichtung Wilhelmsplatz verkehrt auf der Fahrbahn aktuell die Buslinie 45 und perspektivisch wieder die Linien 52 und 56. Die König-Karl-Straße ist Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung König-Karl-Straße besteht im Bereich des Bauwerks eine Engstelle. Eine Anpassung der Lage der Stadtbahngleise oder Verbreiterung des Bauwerks ist nur eine langfristige, mit großem Aufwand verbundene, Option. Die zweistreifige Fahrbahnbreite in Richtung Wilhelmsplatz beträgt ca. 6,00 m, der anschließende Gehweg hat eine Breite von ca. 2,00 m. Durch eine Leitlinie ist innerhalb des Gehwegs ein schmaler Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn markiert. Der Gehweg ist in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz für den Radverkehr freigegeben, in Gegenrichtung ist er für den Radverkehr mit Zeichen 254 gesperrt.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofplatz Bad Cannstatt wird die Hauptradroute 6 im Abschnitt König-Karl-Straße bis Daimlerstraße als Fahrradstraße umgesetzt. Nach dessen Fertigstellung ist mit einer weiteren Zunahme des Radverkehrs im Bereich der Unterführung in beiden Fahrtrichtungen auszugehen.

2. Grundlagenermittlung:

Im Juli 2023 wurde eine Erhebung des Fuß- und Radverkehrs für den Gehweg im Bereich der Unterführung durchgeführt. Dabei wurden in den Zeiträumen 7:00 - 9:00 Uhr und 16:00 - 18:00 Uhr alle Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mit dem Fahrrad oder E-Scooter Fahrende nach Fahrtrichtung getrennt erfasst. Innerhalb dieser vier Stunden wurden 442 Fußgängerinnen und Fußgänger, 353 Fahrräder, 11 Lastenräder und 10 E-Scooter gezählt. Der Anteil des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung lag bei ca. 20 %. Die Spitzenstundenbelastung des Gehwegs lag zwischen 17:00 und 18:00 Uhr bei insgesamt 243 Fußgängerinnen und Fußgänger, (Lasten-)Fahrräder und E-Scooter. Der Anteil des Radverkehrs variierte im Untersuchungszeitraum zwischen 38 und 62 %.

Für den Kfz-Verkehr liegt eine Knotenpunktzählung für den Knoten Eisenbahnstraße/König-Karl-Straße aus 2018 vor. In der morgendlichen Spitzenstunde wurden 1 105 PKW-E in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz erfasst hiervon 211 Rechtsabbieger in die Eisenbahnstraße. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wurden 1 325 PKW-E in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz erfasst hiervon 242 Rechtsabbieger in die Eisenbahnstraße. Insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenstunde wird die Verkehrssituation in diesem Bereich maßgeblich durch die Kapazität des Wilhelmsplatzes bestimmt. Dies führt zu einem regelmäßig stockenden Verkehr in der König-Karl-Straße zwischen Wilhelmsplatz und Mercedesstraße von dem auch die Buslinien der SSB AG betroffen sind.

Am Knotenpunkt Kleemannstraße/König-Karl-Straße besteht ein Unfallschwerpunkt des Radverkehrs. In der Vergangenheit kam es hier wiederholt zu Unfällen zwischen Kfz und entgegen der Fahrtrichtung fahrendem Radverkehr. Bedingt werden diese Unfälle durch die schlechten Sichtverhältnisse aufgrund des Brücken-Bauwerks, der geringen Regelakzeptanz sowie des fehlenden Gefahrenbewusstseins der Radfahrenden.

Maßgebend für die Planung von Radverkehrsanlagen sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV, Ausgabe 2010. Für die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr setzen die ERA bewusst sehr enge Grenzen. Im vorliegenden Fall der König-Karl-Straße sind folgende Ausschlusskriterien erfüllt:

- Bei der Hauptradroute 1/Radschnellverbindung Stuttgart – Fellbach handelt es sich um eine Hauptverbindung des Radverkehrs.
- Die Einsatzgrenzen gemäß Bild 16 der ERA sind deutlich überschritten. Gemäß diesem Kriterium dürfen Gehwege mit einer Breite von 2,50 m bis zu einer Spitzenstundenbelastung von ca. 70 Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer für den Radverkehr freigegeben werden. Dieser Grenzwert wird im vorliegenden Fall um mehr als das 3-fache überschritten. Ergänzend wird in den ERA vorgegeben, dass der Radverkehrsanteil nicht mehr als 1/3 der Gesamtverkehrsbelastung überschreiten soll. Auch dieses Kriterium ist mit einem Radverkehrsanteil von bis zu 62 % deutlich überschritten.

3. Planungsziele:

Mit der Planung sollen wesentliche Verbesserungen der Situation für den Fuß-, Rad- und den öffentlichen Verkehr erreicht sowie der Unfallschwerpunkt beseitigt werden. Um die Maßnahme zügig umsetzen zu können beinhaltet sie ausschließlich Markierungs- und Beschilderungselemente.

4. Beschreibung der Planung:

Die in Anlage 1 dargestellte Vorplanung beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Einrichtung eines Radfahrstreifens mit Freigabe für den Linienbusverkehr im Abschnitt Mercedesstraße bis Eisenbahnstraße. Kurz vor der Eisenbahnstraße geht dieser über in eine „Leipziger Kombispur“ (Rechtsabbiegestreifen mit Freigabe ÖPNV und Radverkehr in Geradeausrichtung).

- Einziehung des zweiten Kfz-Fahrstreifens in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz kurz vor der Einmündung Kleemannstraße.
- Freigabe des Gehwegs in der Unterführung für den Radverkehr aus der Eisenbahnstraße in Richtung Mercedesstraße. In der König-Karls-Straße ist der Gehweg bereits heute zwischen Kleemannstraße und Mercedesstraße für den Radverkehr freigegeben.
- Einrichtung einer Einbahnstraße in der Kleemannstraße in Fahrtrichtung Kegelenstraße mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung. An den Einmündungen wird der entgegen der Einbahnrichtung fahrende Radverkehr durch entsprechende Markierungen gesichert. Das beidseitige Parken am Straßenrand bleibt weiterhin möglich.

5. Untersuchungsinhalte und Ablauf Verkehrsversuch:

Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird in diesem Bereich durch die beiden hochbelasteten Knotenpunkte König-Karl-Straße/Mercedesstraße und Wilhelmsplatz bestimmt. Die auftretenden Kfz-Verkehrsmengen in Fahrtrichtung Wilhelmsplatz können zwischen diesen maßgebenden Knotenpunkten prinzipiell auch in den Spitzenstunden auf einem Fahrstreifen abgewickelt werden. Da durch die Maßnahme der für den Kfz-Verkehr verfügbare Stauraum zwischen Wilhelmsplatz und Mercedesstraße reduziert wird soll die Planung zunächst als Verkehrsversuch erprobt werden. Im Rahmen des Verkehrsversuchs sind nur in geringem Umfang und mit starker zeitlicher Verzögerung Anpassungen der Grünzeiten am Knotenpunkt Mercedesstraße/König-Karls-Brücke möglich, um unerwünschte Rückstaueffekte in den Knotenpunkt Mercedesstraße/König-Karl-Straße zu verhindern. Die Auswirkungen nach Öffnung der vom Rosensteintunnel auf die König-Karls-Brücke führenden Linksabbiegerrampe sind noch nicht in den Betrachtungen berücksichtigt. Am Wilhelmsplatz bestehen keine Optimierungsmöglichkeiten für die Leistungsfähigkeit des MIV, ohne die erst vor Kurzem umgesetzten Verbesserungen für den Fußverkehr rückgängig zu machen.

6. Weiteres Vorgehen – Zeitplanung:

Die Maßnahme erfordert ausschließlich Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen. Die Umsetzung ist noch in 2024 angedacht, muss aber noch mit einer Kanalbaumaßnahme in der Kleemannstraße abgestimmt werden. Die Dauer des Verkehrsversuchs wird ab Inbetriebnahme auf mindestens ein Jahr festgelegt.