ZEIT, DASS SICH WAS DREHT: EIN ABSTECHER ZU DEN RAD-BRENNPUNKTEN DER STADT

DER KESSEL DREHT AM RAD

Stuttgart will zur Fahrradstadt werden – das hat der Gemeinderat mit großer Mehrheit im Februar dieses Jahres entschieden. Die Sache wortwörtlich ins Rollen gebracht hat das Bürgerbegehren der Initiative Radentscheid Stuttgart, die in kürzester Zeit über 30.000 Unterschriften für ein fahrradfreundlicheres Stuttgart sammeln konnte. Bis der Kessel aber tatsächlich ready fürs Rad ist, gibt es noch viel zu tun. Gemeinsam mit Mitgliedern des Radentscheids fühlen wir Stuttgarts Radbrennpunkten auf den Zahn – Verbesserungsvorschläge inklusive.

WENIGER WAGEMUT, MEHR SICHERHEIT

„Die Strecke durch Kaltental ist zwar zentraler Bestandteil der Hauptradroute 1, aber derzeit nur für hartgesottene Radler geeignet. Das Problem sind die Radschutzstreifen, die links enges Überholen von Autos mit wenigen Zentimetern Abstand vorprogrammieren. Und rechts parken Autos, bei denen sich jederzeit eine Tür unachtsam öffnen kann“, weiß Thomas Obst, der mit dem Rad zur Arbeit fährt.
„Solche ‚Radschutzstreifen’ werden andernorts auch Mordstreifen genannt. Deshalb freut es mich, dass die Stadt noch 2019 eine Kampagne für einen sicheren Überholabstand von 1,5 Metern macht.“ Zudem unterstützt Obst die Forderung des Radentscheids, auf viel befahrenen Hauptstraßen sichere, vom Verkehr abgetrennte Radwege zu errichten. „Durch den Bau breiter Radwege würde man ein Angebot für alle schaffen, nicht nur für die Wagemutigen.“





HAUPTBAHNHOF FÜR ALLE

Dem Radexperten Frank Zühlke vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ist vor allem das Gelände rund um den Hauptbahnhof ein Dorn im Auge: „Dass eine so zentrale Kreuzung wie der Arnulf-Klett-Platz für Radfahrende komplett gesperrt ist, finde ich ein Unding. Der einzige Grund dafür ist ja, dass sonst die Autofahrer an den Ampeln etwas länger warten müssten. Das ist Verkehrsplanung von vorvorgestern.“ Deshalb fordert der 50-Jährige, dem Radentscheid entsprechend, dass Hauptradrouten für den Alltags- und Pendelverkehr an wichtigen Verkehrsknotenpunkten von der Stadt für Menschen anstatt für Autofahrer neu gedacht und angelegt werden müssen: „Wir brauchen eine Infrastruktur, in der Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer voneinander getrennt und sicher unterwegs sein können. In einer lebenswerten Stadt sollten Straßen und Kreuzungen Orte miteinander verbinden und keine unüberwindbaren Schneisen bilden.“

Texte: Sinja Stiefel, Fotos: Ronny Schönebaum



SICHERE NEBENSTRASSEN FÜR KIND UND KEGEL

„Mein Sohn genießt es, wenn wir zum Bäcker gehen und er mich mit seinem Laufrad überholen kann. Es ist ein Stück Freiheit und ein erster kleiner Schritt in die Unabhängigkeit für ihn. Aber falsch parkende Autos versperren uns oft den Weg", erzählt Radaktivist Arne Jungjohann, der seit fünf Jahren in Stuttgart-Süd lebt. „Falschparken ist kein Kavaliersdelikt. Für kleine Kinder kann das sehr gefährlich werden, weil sie beim Überqueren von Kreuzungen zu spät gesehen werden." Gemeinsam mit der Radentscheid-Initiative fordert der 45-Jährige, dass Radfahren in Stuttgart für alle sicher werden soll – auch für Kinder und Senioren. Dafür müssen Nebenstraßen wie die Liststraße in S-Süd, auf der Autos häufig sogar in der zweiten Reihe parken, allerdings deutlich attraktiver für Radfahrer gestaltet werden, findet Jungjohann: „Die Stadt sollte die Liststraße zu einer Fahrradstraße umbauen und die Kreuzungen sicherer machen. Das wäre gut für alle Anwohner und würde die Lebensqualität im Viertel deutlich erhöhen." Parken wäre dort nur eingeschränkt möglich.

Mit Sicherheit besser fahren.
Mit Deinem Autoclub aus Stuttgart.

Starte unter 30 Jahren ab nur **34,40 €** im 1. Jahr!

Über 50 Jahre leisten wir Pannen- und Unfallhilfe und beweisen heute als zweitgrößter Autoclub in Deutschland mit über 630.000 Mitgliedern Kompetenz rund um die Mobilität.

Jetzt als Mitglied einsteigen und sicher ankommen: Zwei Tarife zur Wahl inklusive ACE-Notfall-App für unterwegs. Alle Fahrzeuge, Partner und Familie sind mitversichert. Auf Wunsch mit Fahrrad- und E-Bike-Schutz, Wunschwerkstatt und vielem mehr.



Jetzt einsteigen!

ACE Auto Club Europa
Schmidener Str. 227 | 70374 Stuttgart

ACE UND WEITER GEHT'S

Der schnelle und günstige Weg zu Deiner Clubmitgliedschaft:
www.ace.de/lift



ALLSEITS UNBELIEBT: DAS NECKARTOR

Christina Müller hat die Nase von der aktuellen Situation am Neckartor nicht nur wegen des Feinstaubs voll: „Die Kreuzung lässt sich für Radler nur mit dreimaligem Warten an Ampeln überqueren." Von den 15 Minuten, die sie für die Fahrt von Gablenberg zum Bahnhof brauche, verbringt Müller fünf Minuten wartend am Neckartor. Und da die Ampel über die B14 für Radler nur knapp zwei Sekunden grün ist, schafft man es im Feierabendverkehr, wenn Stau die Straße blockiert, oft erst nach mehreren Versuchen, diesen Teil der Kreuzung zu überqueren. Die 35-Jährige kritisiert vor allem die Ausbremsung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und setzt sich mit dem Radentscheid für die nicht nur sichere, sondern auch vorrangige Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen für Radfahrer ein. „Am Neckartor könnte sich vieles verbessern, wenn man die Neckarstraße zur Fahrradstraße machen würde. Das ergäbe nicht nur bessere Feinstaubwerte, es würden auch die Wege im Schlossgarten entlastet."

BRÜCKEN BAUEN IN BAD CANNSTATT

„Ausgerechnet auf der wichtigen Verbindung zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt fühlt man sich als Radfahrer wie ein Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse", findet Radentscheid-Mitglied Benedikt Glitz. Radwege enden im Nichts und die Hauptradroute ist am Cannstatter Wilhelmsplatz plötzlich unterbrochen. Besonders in der momentanen Baustellensituation ist Radfahren dort einfach gefährlich. Glitz wünscht sich mehr Effizienz und Effektivität bei der Planung und Umsetzung der Radprojekte durch die Stadt Stuttgart: „An der nur wenige Meter entfernten Zählstelle am Leuze werden jedes Jahr neue Radfahrrekorde gezählt. Dennoch lassen sich hier seit Jahren keine baulichen Verbesserungen beobachten. Die Stadt muss hier andere Prioritäten setzen und mehr Personal für die notwendigen Planungen und deren Umsetzung einstellen. An dieser Stelle kann die Stadt beweisen, dass sie wirklich eine Fahrradstadt werden will und dass sie den Radverkehr von Anfang an mitdenkt."

