

2. Runder Tisch Radverkehr 19.05.2009

Begrüßung

Der Sprecher der Radwegeinitiative, Andreas Stier, konnte erfreulicherweise zahlreiche interessierte Mitwirkende u.a. des Landratsamtes, der Schulen, der Sportvereine, der Krankenkassen, GemeinderatskandidatInnenen, der Stadtverwaltung sowie der Radwegeinitiative selbst begrüßen.

Vortrag AOK

Hr. Klaus Hage von der AOK referierte zum Thema: „Gesund und fit mit täglichem Radfahren“ und konnte beeindruckende Zusammenhänge von gesunder Lebensweise, Sport und Lebenserwartung sowie Gesundheit und Fitness im Alter darstellen. Hierbei besonders bemerkenswert war die Tatsache, dass Kinder und Jugendliche von ihren Eltern bis maximal zu Beginn der Pubertät also bis zum Alter von ca. 12 – 14 Jahren durch eigenes Vorbild hinsichtlich Ernährung, Wahl der Verkehrsmittel und Sport geprägt werden können. Im Sinne der Gesundheitsprävention der nachfolgenden Generationen kann die Bedeutung dieser Tatsache nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Von 01.06.09 bis 31.08.09 gibt es die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, mit einer offiziellen Auftaktveranstaltung am 01.07.09.

Fahrradparkhaus am Westportal

In einem einführenden Vortrag wurden Basisinformationen zu Chancen und Planung eines Fahrradparkhauses aufgezeigt. Erfahrungen aus anderen Städten am Bsp. Karlsruhe und Münster machen die Voraussetzungen für funktionierende Parkhäuser deutlich (gute Erreichbarkeit, kundenorientierte Öffnungszeiten usw.).

Für das Fahrradparkhaus am Westportal soll zukünftig die „Neue Arbeit“ als Betreiber-gesellschaft zuständig sein.

Nach Aussagen der Stadtverwaltung fallen die Kosten für das Fahrradparkhaus deutlich geringer aus, als für die von der Verwaltung alternativ vorgeschlagenen Radboxen.

Hr. Rabeneick, stellvertretender Geschäftsführer stellte seine Konzeption (Beaufsichtigung des Fahrradparkhauses / Fahrradservicestation) und die Weiterentwicklung für Ludwigsburg (u.a. die Betreuung der Toilettenanlagen am Westausgang / angedacht ist eine Fahrradambulanz) vor:

In der ersten Ausbaustufe sind 160 Rad-Stellplätze geplant, weitere 150 können in einem zweiten Geschoss bei Bedarf ergänzt werden.

Herr Rabeneick erläutert das mögliche Angebot der neuen Arbeit, über das reine Parkhaus und den Reparaturservice hinaus, wie folgt: Betreuung des call&bike der DB, Fahrradverleih, Raum für Aktionen zum Thema Fahrrad in der Stadt, Beschäftigung von Kräften des 2. Arbeitsmarktes, Instandsetzung von Alträdern (Fahrradrecycling), Schaffung von Ausbildungsplätzen für Fahrradmechaniker. Aufgrund der selbst auferlegten Beschränkung, nur Fahrräder, welche älter als 2 Jahre sind zu reparieren, wird eine Konkurrenzsituation zum örtlichen Fahrradhandel ausgeschlossen. Die Neue Arbeit bietet für arbeitslose und behinderte Menschen Arbeitsplätze und bietet Ausbildungsplätze zum Fahrradmechaniker an.

Zudem stellt er die Idee einer Radambulanz – also eines mobilen Pannendienstes für Fahrräder - vor. Jeder, der sein Rad schon einmal aufgrund eines Defektes über eine längere Entfernung nach Hause schieben musste, wird eine solche Einrichtung schätzen.

Die Öffnungszeiten der Radstation sollen nach den derzeitigen Vorstellungen der Neuen Arbeit vom Morgen, ca. ab 07:00 Uhr bis in die Abendstunden, ca. bis 21:00 Uhr eingerichtet werden. Bei holländischen Radstationen sind Öffnungszeiten (Mit Personal) bis in die frühen Morgenstunden (01:00 – 02:00 Uhr) üblich. Bei Veranstaltungen in der Multifunktionshalle können auch gezielt längere Öffnungszeiten eingerichtet werden. Die Radwegeinitiative regt hier an, auf jeden Fall einen Zugang ausserhalb der Öffnungszeiten für Dauerparker - z.B. über eine Tür mit Chipkarte - einzurichten, da mit Sicherheit einerseits viele Pendler bereits am frühen Morgen und andererseits Besucher von kulturellen Veranstaltungen im Großraum Stuttgart bis tief in die Nacht die Radstation nutzen wollen, um ihr Rad sicher abzustellen.

Der Eröffnungstermin des Fahrradparkhauses wird laut dem Fachbereichsleiter des Tiefbauamtes, Herr Kohler, voraussichtlich Oktober 2009 sein. Die vertraglichen Vereinbarungen sowie endgültigen Details zu Öffnungszeiten und Zugang müssten noch zwischen Stadtverwaltung und Neue Arbeit abgestimmt werden.

Herr Kohler, sichert zu, diese Optionen bei der weiteren Planung und Vertragsgestaltung mit der neuen Arbeit zu prüfen und nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Herr Stier, Sprecher der Radwegeinitiative, appelliert an die Beteiligten, das Angebot der Radstation gleich zu Beginn möglichst umfassend zu gestalten, um eine hohe Auslastung zu erreichen: „ Ein Angebot kann einfacher nach unten angepasst werden, als eine ungenügende Auslastung aufgrund eines schlechten Angebotes wieder zu verbessern“, so Herr Stier.

In diesem Zusammenhang berichtet Herr Kohler über die geplante Gestaltung der Pflugfelder Straße im Bereich des Westausgangs. Zum Einen soll durch eine Pflasterung des gesamten Bereiches vor dem Westausgang deutlich gemacht werden, dass hier viele verschiedene Verkehrsteilnehmer kreuzen und der Strassenverkehr durch den Belagwechsel stark gebremst wird. Zum Anderen wird laut Herr Kohler derzeit von der Verkehrsbehörde geprüft, inwieweit in der gesamten Pflugfelder Str. Tempo 30 möglich ist. Für den Fall, dass weitere verkehrsregulierende Maßnahmen (z.B. Ampel) notwendig werden sollten, werden schon bei der Erstellung entsprechende Leerrohrtrassen vorgesehen, sodass eine Nachrüstung leicht möglich ist.

Bezüglich des Bahnhofes wird auch die Verkehrssituation auf der Ostseite (ZOB) angesprochen. Eine Verbesserung des Bahnhofszugangs durch das bestehende Gebäude (Rampen für Radfahrer) ist nicht möglich, da dieses der DIBAG gehört. Durch die Schaffung der versuchsweisen unechten Einbahnstraße in der Myliusstraße und den Wegfall der Telefonhäuschen wurde der Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz deutlich verbessert (viel bessere Übersicht auf querende Fussgänger für KFZ- und Radverkehr). Eine Freigabe des Busbahnhofes (ZOB) für Radfahrer (um hier vereinzelt radelnde zu legalisieren) ist nicht möglich. Es gibt vielmehr eine Radwegverbindung über die Leonberger Straße. Zudem stellt das Radfahren laut Herrn Bäuerle von den LVL, auf dem ZOB mit seiner sehr hohen Verkehrsdichte eine erhöhte Gefährdung der Busfahrgäste dar, da diese beim Queren hier nicht mit kaum hörbaren Fahrrädern rechnen.

Laut Einschätzung Herr Kohler kann von 2/3 Radverkehrsaufkommen aus Osten und von einem Drittel aus Westen ausgegangen werden. Wenn Radfahrer aus Osten das Angebot der Radstation nutzen möchten, so können diese über Schillerstraße, Schillerdurchlass und Pflugfelder Straße geführt werden.

Ergebnisse aus den Zielvereinbarungen des 1. Runden Tisches:

Sofortmaßnahmen

Die umgesetzten Maßnahmen – hauptsächlich Markierungsarbeiten - aus der ersten Radtour wurden vorgestellt.

Radwege in der Schillerstraße

Die Abmarkierung eines Radweges auch stadtauswärts in der Schillerstraße wurde geprüft. Die Breite der Straße lässt die Abmarkierung von beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer zu. Die Parkplätze müssen entfallen. Da die Umsetzung die Zustimmung der Gremien erfordert, soll das Konzept erst nach der Gemeinderatswahl in den Ausschüssen vorgestellt werden – vorher erreicht man sicherlich keine politische Mehrheit.

Radwegführung in der Seestraße

Die Seestraße kann nach den zwischenzeitlich von der Verwaltung durchgeführten Untersuchungen für Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung prinzipiell mit wenig Aufwand freigegeben werden.

Aus Sicht der Schulen stellt, so der geschäftsführende Schulleiter Herrn Hohloch, die Radachse Seestraße durch den Campus der Innenstadtschulen - welcher ja befahrbar bleiben muss - kein Problem dar. Erstens sei die Seestraße kein Schulgelände und zweitens solle die Straßenfläche (z.B. mit Spielflächen) so umgestaltet werden, dass nicht mehr der Eindruck einer Fahrstraße entsteht. Die Radwegeinitiative begrüßt die sehr kooperative Haltung der Schulen und geht davon aus, dass der Schulhof wie eine Fußgängerzone anzusehen ist, in welcher sich die Radfahrer in aller Regel auf die vorhandene Verkehrssituation einstellen werden.

Für die Erreichbarkeit der Innenstadtschulen sind sichere und gut befahrbare Rad-Schulwege aus den Stadtteilen sehr wichtig, wie unlängst im Schreiben der Ludwigsburger Schulleiter vom 19. März an die Stadtverwaltung ausführlich dargelegt wurde.

Auch ist die Ausweisung der Seestraße als Fahrradstraße verkehrsrechtlich möglich. Insgesamt würden zwischen Karlsstraße und Friedrichstraße nur 3 Parkplätze entfallen, alle Anderen können anderweitig angeboten werden. Die Kreuzung an der Friedrichstraße müsste umgebaut werden, um Radfahrer verkehrsgerecht aus Hohenzollern- und Seestraße queren lassen zu können. Angesichts der hohen Verkehrsdichte müssen zunächst die möglichen Ampelschaltzeiten untersucht werden. Laut Herrn Kohler kann dies zeitnah erfolgen, sodass eine Umbauplanung für die Kreuzung im Herbst 2009 in die Gremien (Verkehrsbeirat / BTU) eingebracht werden kann. Für das HH-Jahr 2010 können die notwendigen Mittel zum Umbau der Kreuzung eingestellt werden. Herr Stier plädiert nochmals dafür, die Seestraße baldmöglichst entgegen der Einbahnrichtung als Sofortmaßnahme freizugeben, da dies ohne größere Investitionen machbar ist. Damit könne in 2010 endlich eine weitere wesentliche Ludwigsburger Hauptradachse durchgängig hergestellt werden, so Stier weiter.

Herr Dr. Vierling berichtet ergänzend, dass im Bereich des Hohenzollernplatzes eine gute städtebauliche Entwicklung zu einem attraktiven Stadtplatz mit einer hohen Akzeptanz durch die Anwohner stattgefunden hat und sieht deshalb auch hier eine besondere Priorität einer guten Verbindung in die Innenstadt.

Querung B 27 Richard-Wagner-Straße/Robert-Franck-Allee Radwegführung in der Robert-Franck-Allee

Ein Büro für Sicherheitsaudits hat die geplante Variante für die Radwegführung in der Robert-Franck-Allee mit Querung der B 27 geprüft und die Richtigkeit der vorliegenden Planung bestätigt. Die Verkehrsmenge in der Robert-Franck-Allee ist zu hoch für Radfahrer im Mischverkehr, was bedeutet, dass ein Radstreifen angelegt werden muss. Problematisch sei die Querung an der B 27 und Weiterführung in der Richard-Wagner-Straße. Da in der Richard-Wagner-Straße Tempo 30 ist, endet hier die Markierung des Radwegs und der Radfahrer wird im Mischverkehr weitergeführt.

Der Rückbau von drei Fahrspuren auf zwei Spuren in der Richard-Wagner-Straße am Kreuzungsbereich Stuttgarter Straße, um Radwege markieren zu können, wird ohne deutliche Leistungseinbußen für den MIV nicht machbar sein, die Verkehrsmengen – auch und insbesondere im LKW-Verkehr – seien sehr hoch, die Staulängen seien berechnet worden. Die Möglichkeit einer Fußgängerquerung im nördlichen Bereich der Kreuzung wird aufgrund der hohen Verkehrsdichte von Seiten der Verwaltung ausgeschlossen.

Diese Lösung ist aus Sicht des Radverkehrs ungenügend und unpraktikabel, da, so Herr Hother von der Radwegeinitiative, „Radfahrer die für sie geplante Aufstellfläche vor der B 27 aufgrund der auf 2 Spuren wartenden KFZ überhaupt nicht erreichen können“. Die Radfahrer deshalb hier, wie vorgeschlagen, über den Gehweg zu leiten, stellt aus Sicht der Radwegeinitiative keine gangbare Lösung dar.

Vielmehr appelliert die Radwegeinitiative an die Verwaltung, nochmals die Möglichkeiten zur Umleitung insbesondere des Schwerverkehrs durch die Friedrichstraße zur B 27 erneut zu prüfen, damit eine sinnvolle Planung umgesetzt werden kann.

Für den beidseitigen Ausbau von Einrichtungsradwegen auf beiden Seiten der Robert-Franck-Allee (Teilstück stadtauswärts am Salonwald fehlt, die Straße muss in den kommenden Jahren ohnehin saniert werden) ist der Straßenraum breit genug. Die Verwaltung wird die Planung entsprechend erstellen, die Kosten ermitteln und in die Finanzplanung einstellen.

Im Herbst wird das Gesamtkonzept in den Gremien vorgestellt.

Beschilderung Radrouten

Die ersten beiden Routen der Radwegweisung durch die Stadt (1. von Kornwestheim Richtung Monrepos/Tamm, 2. von Osten (Neckar) Richtung Möglingen) werden derzeit realisiert. Die Schilderstandorte seien alle festgelegt, es müsse noch montiert werden.

Sternkreuzung / Querung Schorndorfer Straße

Die Verwaltung stellt vier Planungsvarianten einer Unterführung sowie die Variante einer niveaugleichen Fahrbahnquerung (Querung in 2 Zügen mit einer Wartezeit von ca. 40 – 50 sek auf der Mittelinsel) vor. Die Varianten mit Unterführungsbauwerken sind mit bis zu ca. 700.000,-€ sehr teuer. Aus Sicht der Radwegeinitiative ist die niveaugleiche Querung mit Wartezeit auf der Mittelinsel eine sehr wirtschaftliche und trotz Wartezeit eine gute und praktikable Lösung, welche zeitnah umgesetzt werden kann.

Herr Stier macht deutlich, dass durch die in naher Zukunft erfolgende Aufsiedlung des Gebietes Hartenecker Höhe (2500 Bewohner), sowie der bestehenden mangelhaften Anbindung des Wohngebietes Schlösslesfeld in der Achse Schorndorfer Str. / Wilhelmstraße nach einer Radwegeführung zum Anschluss dieser Stadtteile an das Radwegenetz/die Innenstadt gesucht werden muss. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die weiter südlich bestehende Radachse in der Friedrich-Ebert-Str. erstens bereits überlastet und zweitens zur Erreichung der Innenstadt aus den nordöstlichen Stadtteilen mit Umwegen unattraktiv ist. Zudem spielen hier noch die Planungen für die – hoffentlich realisiert werdende Stadtbahn – eine Rolle.

Vorstellung von Entwurfsplanungen der Radwegeführung

Die Entwurfsplanung für die Radwegeführung in der Bottwartalstraße / Marbacher Straße wird vorgestellt. Die Planung soll in die Gremien eingebracht und die Arbeiten sobald wie möglich ausgeschrieben und durchgeführt werden. Für die Solitudeallee werden verschiedene, mögliche, Planungsvarianten zur Trennung von MIV und Radverkehr vorgestellt. Kurzfristig wird es aber nach Aussage der Stadt zu keiner Umgestaltung der Solitudeallee kommen (keine HH Mittel Bereitstellung).

Schul- und Kinderwege in Ludwigsburg

Im gemeinsamen Maßnahmenkatalog von Radwegeinitiative und Stadt Ludwigsburg sind bereits ein Großteil der Verbesserungsmaßnahmen und Mängel bzgl. der Radwege für Schüler erfasst.

Der Stadtverwaltung ging ein Schreiben der Rektoren der Ludwigsburger Schulen zu, in dem u.a. die Gefahrenpunkte der Radwegesituation beschrieben werden (Schreiben wird an die Radwegeinitiative weitergeleitet). Hierbei zeigt sich wiederum, dass sich die Mängel im unzureichenden Radwegenetz mit den Mängeln der Schulwege decken. Hr. Hohloch, Rektor des Mörike Gymnasiums ist stellvertretend für die Ludwigsburger Schulen anwesend. Die Schulleiter unterstützen jede Maßnahme ausdrücklich, die Schulwege (Fuß- und Radwege) sicherer zu gestalten. Auch im Rahmen emissionsfreie Mobilität werden die Schulen aktiv sein und Eltern und Schüler sensibilisieren. Ebenso soll das Fahrverhalten der Schüler trainiert werden, um zur Sicherheit auf den Radwegen beizutragen. Auch sind die Schulen an gemeinsamen Aktionen zum Thema Radwege interessiert.

Ein Problem wird in der Diskussion besonders augenfällig: An den Innenstadtschulen sind entweder keine, oder nur sehr unzureichende Radabstellanlagen vorhanden, sodass die Räder entweder nicht sicher (z.B. keine Möglichkeit des Festschließens, kein Regenschutz) abgestellt werden können, oder durch wildes Parken in langen Reihen häufig beschädigt werden.

Die Schulen werden im Zuge der in Kürze erfolgenden Haushaltsanmeldungen für den Haushalt 2010 entsprechende Mittel zur Einrichtung von Radabstellanlagen beantragen. Durch die Veränderung der Schullandschaft in Ludwigsburg wird für die Innenstadt die Primarstufe in der Anton-Bruckner-Schule in der Schulgasse (Primarstufe kommt nahezu nicht mit dem Fahrrad) untergebracht und im Schulcampus werden nur Schüler der Sekundarstufe (Sehr viele Schüler nutzen das Fahrrad, sofern möglich) sein. Schüler aus Eglosheim bevorzugen das Bildungszentrum in der Weststadt. Die Anbindung der Radwege, sowohl aus der Innenstadt als auch aus Eglosheim an das Bildungszentrum ist mangelhaft und gefährlich, muss dringend verbessert werden. Nach den Pfingstferien soll eine Schulleiterbesprechung stattfinden, in der diese Themen behandelt werden.

Weitere, allgemeine Punkte zum Thema Radverkehr

- An Kultureinrichtungen (Kinos / Forum) sind oftmals unzureichende , oder überhaupt keine Fahrradabstellanlagen vorhanden.
- Der Maßnahmenkatalog von radwegeinitiative / Stadt sollte mit den entsprechenden dafür vorgesehenen HH Mittel und dem geplanten Zeitraum der Umsetzung versehen werden.
- Für welche Maßnahmen bzgl. der Radwege sind HH Mittel für 2010 eingestellt? Jährlich werden 300.000 € für Radwege im Haushalt bereitgestellt. Für 2009 wurde im Nachtragshaushalt der Betrag um 50.000 € aufgestockt, u.a. für die Sanierung des westlichen Parkwegs, Südrandwegs, Markierungen und die Wegweisung.

Termine

Brennpunkt-Radtouren (aktualisierte Vorschläge nach Abstimmung mit Terminkalender von Herrn Bürgermeister Schmid):

Freitag, 19.06.09

9.30 – 12.00 Uhr

Montag, 20.07.09 15.30 – 17.30 Uhr
Dienstag, 15.09.09 15.30 – 17.30 Uhr

3. Runder Tisch Dienstag, 06.10.09