



**VCD**  
**Verkehrsclub**  
**Deutschland**

**Kreisverband Stuttgart e.V.**

Rotebühlstraße 86/1  
70178 Stuttgart  
Fon 0711/46 90 92-79  
Fax 0711/46 90 92-60  
info@vcd-stuttgart.de  
www.vcd-stuttgart.de

2. Juli 2014

## Radwegeführung durch den Schwabtunnel

### Vorwort

Die Schwabstraße ist eine wichtige innerstädtische Verbindung im Stuttgarter Westen und stellt am südlichen Ende über den Schwabtunnel und die Schickhardtstraße die Verbindung zum Stadtbezirk Stuttgart Süd her. Der Schwabtunnel wurde 1896 gebaut. Er unterquert den Hasenberg und erspart den Nutzern den Umweg und zusätzliche Höhenmeter über die Hohenzollernstraße und die Hasenbergsteige. Deshalb ist der Schwabtunnel gerade für Fußgänger und Radfahrer eine vielfach genutzte Achse. Und dann verläuft im Zuge der Schwabstraße - Schickhardtstraße auch noch eine bedeutsame Buslinie (Linie 42).

Die Schwabstraße ist in Stuttgart-West mit einer Regelbreite von 8 - 9 m relativ eng, die Gehwege sind 2,5 bis 3,0 m breit. Neben den normalen Fahrstreifen, teilweise mit Linksabbiegespuren, ist kein Platz um eine durchgängige Radwegeverbindung und gleichzeitig beidseitig großzügige Gehwege anzulegen. Im Schwabtunnel ist der Querschnitt besonders eng: Die Fahrbahn hat nur 5,80 m Breite, beidseitig gibt es jeweils 1,78 m Gehweg plus 47 cm Sicherheitsstreifen mit Spritzschutzwand. Für den Radfahrer ist heute weder die Fahrt auf der Fahrbahn bei Tempo 50 akzeptabel noch ist sie auf dem Gehweg, der dazu auch viel zu schmal ist, zugelassen.

Der VCD Kreisverband Stuttgart e.V. möchte das Radfahren als umweltfreundlichste Verkehrsart fördern und die Radwegeverbindung zwischen Stuttgart West und Stuttgart Süd attraktiver und sicherer machen. Da nur teilweise eigenständige Radstreifen angeboten werden können, müssen auch andere Lösungen, die den Kfz-Verkehr beschränken bzw. verlangsamen, zum Einsatz kommen.

### **Planungsansätze für die Schwabstraße zwischen Rotebühlstraße und Erwin-Schöttle-Platz**

Aufgrund der engen Straßenquerschnitte schlagen wir vor, für den Abschnitt zwischen Rotebühlstraße und Erwin-Schöttle-Platz jeweils nur bergauf einen Radfahrstreifen anzulegen und die Fahrradfahrt abwärts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr zu führen. Durch den Schwabtunnel selbst kann der Radfahrer nur auf der Fahrbahn mitfahren, eine andere Lösung ist mit Rücksicht auf die Fußgänger nicht denkbar.

## Rotebühlstraße bis Schwab-tunnel

Zwischen Rotebühlstraße und Reinsburgstraße ist der Straßenquerschnitt der Schwabstraße so breit, dass aufwärts ein Radfahrstreifen mit 2 m Breite eingerichtet werden kann. Dies geht teilweise zu Lasten des Parkstreifens.

Auf der gegenüberliegenden Seite kann aber abschnittsweise noch Parken zugelassen werden. Sinnvoll wäre es, den gesamten Straßenabschnitt auf maximal Tempo 40 zu beschränken.

## Erwin-Schöttle-Platz bis Schwabtunnel

Auch für die südliche Zufahrt zum Schwabtunnel wird vorgeschlagen, einen Radfahrstreifen neben der Fahrbahn aufwärts anzulegen. Dies erfordert größere bauliche Maßnahmen, da der Straßenraum auf der Südseite der Schickhardtstraße in den Grünbereich hinein verbreitert werden muss: Der Gehweg wird in die Grünfläche verlegt, der Radweg entsteht auf Höhe des heutigen Gehwegs auf Fahrbahnniveau. Diese baulichen Maßnahmen sind im Detail noch zu entwickeln und können sicher nur längerfristig umgesetzt werden.



## Der Schwabtunnel

Im Schwabtunnel verengt sich die Fahrbahn auf insgesamt 5,80 m; das ist weniger als für Begegnungsverkehr zweier Busse gefordert. Auch die Breite der Gehwege mit jeweils 1,78 m liegt deutlich unter der Regelbreite von 2,50 m, welche z.B. für die Begegnung zweier Kinderwagen erforderlich ist.

Wir schlagen vor, den Schwabtunnel weiterhin für alle Verkehrsteilnehmer offen zu halten, sowohl für alle Kraftfahrzeuge als auch den Bus der SSB. Auf Grund des engen Querschnitts im Tunnel ist aber eine besondere Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer nötig. Daher soll Tempo 30 im Tunnel und in den Zufahrten von der Reinsburgstraße und der Schickhardtstraße angeordnet werden. Eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit steigert die Sicherheit und reduziert den Lärm im Tunnel. In der Tunnelröhre wird der Lärm reflektiert und ist deshalb besonders laut.



Mit Tempo 30, wird es ruhiger und sicherer, die Betonschutzwände können weg und Radfahrer können ungefährdet auf die Straße fahren.



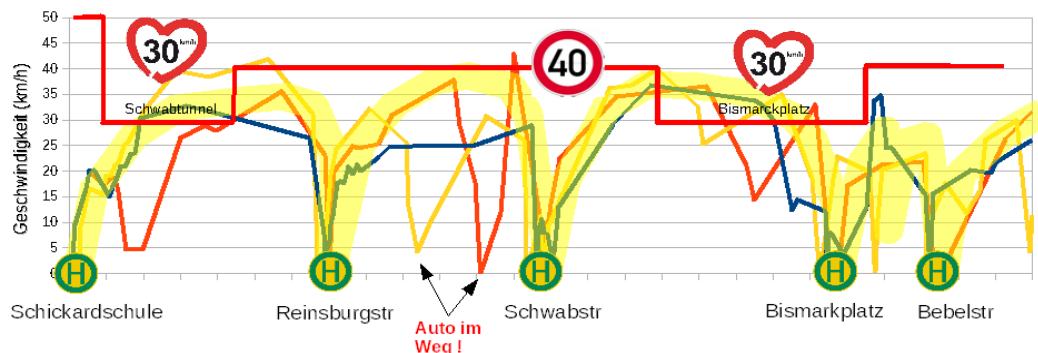
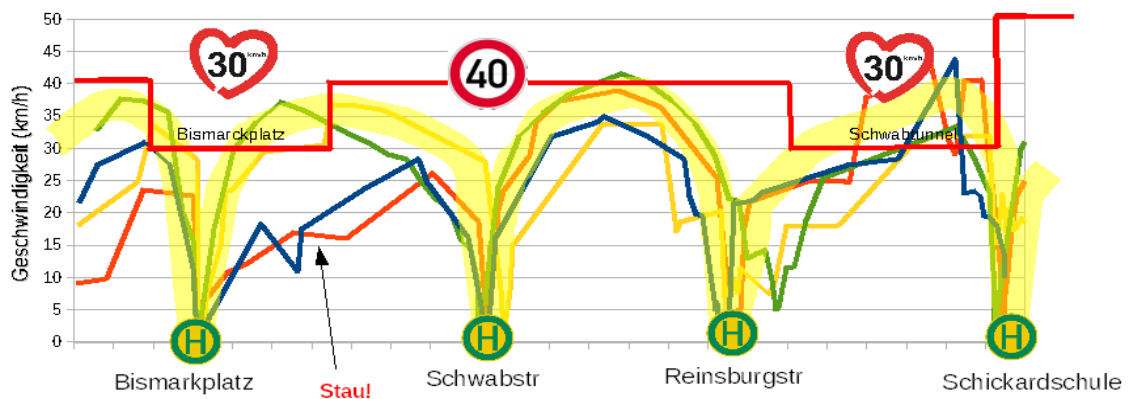
Tempo 30 erlaubt den Rückbau der Spritzschutzwände, dadurch kann die vorhandene Gehwegbreite komplett genutzt werden, der Gehweg wird somit 2,25 m breit. Die Situation für Fußgänger wird dadurch deutlich verbessert.

Fahrradfahrer werden animiert auf der Straße und nicht auf dem Gehweg zu fahren. Die Anlage von Schutzstreifen erscheint nicht praktikabel, da zwischen den Schutzstreifen nur noch eine Breite von 2,80 m verbleibt, was den Eindruck einer einbahnigen Straße erzeugt. Zudem lassen die Richtlinien eine solche Regelung nicht zu.

Als begleitende Maßnahmen sollte der Tunnel gereinigt werden und möglichst hell gestrichen werden. Es sollten schallabsorbierende Elemente angebracht werden um die Lärmreflektion zu mindern. Zur Reduzierung der Schadstoffbelastung im Tunnel sollten Rückstaus von Kraftfahrzeugen aus dem Tunnel herausgehalten werden. Die jeweils letzte Ampel vor den Tunnelportalen dürfen Fahrzeuge erst einfahren lassen, wenn diese sicher ohne Halt durchfahren können (Pfortnerampeln). Die Ampelschaltungen müssen so in einer grünen Welle koordiniert werden, dass die vorgegebene Geschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird.

### Teilaspekt Buslinie 42

Man könnte meinen, der Bus der SSB wird durch die geringe Geschwindigkeit spürbar verzögert. Das ist nicht der Fall. GPS-Messungen zeigen, dass der Bus im Schnitt 5 Sekunden pro Fahrt durch den Schwabtunnel gegenüber dem heutigen Stand verlieren wird. Die Auswertung der Geschwindigkeiten von mehreren Busfahrten zeigt einen typischen Geschwindigkeitsverlauf einer Busfahrt in der Schwabstrasse.



Bus 42 GPS März/April 2014, Gelb hinterlegt -- typische Geschwindigkeit (Logo: 30 kmh.eu)



Die Abbildungen zeigen im Bild oben rechts und im Bild unten links jeweils den Fahrtverlauf durch den Schwabtunnel. Der Bus fährt hier kaum schneller als 40 km/ und verliert bei Tempo 30 ca. 5 Sekunden pro Fahrt, gewinnt aber mehr Sicherheit, macht weniger Lärm und erhöht die Lebensqualität im Allgemeinen.

## **Resümee**

Wenn es gelingt, den Komfort und die Sicherheit für die Radfahrer zu steigern, wird die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel in der Stadt erleichtert. Ein Verkehrsteilnehmer, der z.B. von Heslach zum Feuersee mit dem Fahrrad fährt, macht keinen Lärm, erzeugt keine Abgase und braucht nur einen kleinen Stellplatz. Wenn er sich also dermaßen schonend in der Stadt bewegt, ist es nur Recht, ihm den Weg angenehm und sicher zu gestalten. Die vorgeschlagene Tempo 30-Regelung und die empfohlenen Radfahrstreifen bergauf können deutlich zur Komfortsteigerung für Radfahrer auf diesem Abschnitt beitragen.

Die Einführung von Tempo 30 erleichtert den schadstofffreien und platzsparenden Verkehrsteilnehmern die Durchquerung. Die Lärmbelastung wird reduziert. Für die Kraftfahrer ändert sich nur wenig. Durch Pfortnerampeln sollen Rückstaus aus dem Tunnels heraus gehalten werden.

Für den VCD KV Stuttgart e.V.

Jörg Dittmann, Ulrich Heck, Christoph Link

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
info@vcd-stuttgart.de