

Dr. Eberhard Wächter

Fraktionsvorsitzender Freie Wähler / FDP
im Gemeinderat Leinfelden-Echterdingen

Leinfelden-Echterdingen, 30.11.2025

Offener Brief

Betreff: Ihre Stellungnahme zum Radverkehr im Amtsblatt vom 21. November 2025

Sehr geehrter Herr Dr. Wächter,

im Amtsblatt vom 21. November 2025 haben Sie zur Fahrradstraße Goldackerstraße und zu Fahrradstraßen im allgemeinen Stellung genommen. Die von Ihnen gewählte Form der Ausführungen haben wir mit Irritation zur Kenntnis genommen.

Am Ende der Sitzung der Begleitgruppe zur Testfahrradstraße wurde von allen Seiten die konstruktive Atmosphäre gelobt. Das gemeinsame Abschlussstatement wurde von allen Teilnehmenden, auch von Ihnen, persönlich unterschrieben. Dass Sie sich jetzt davon distanzieren, ist befremdlich.

Radverkehr trägt in unserer Stadt in der Größenordnung von 15% zum Modal Split bei. Ob es gelingt, diesen Anteil zu erhöhen, hat einen Einfluss darauf, ob und zu wie vielen Zeiten der Autoverkehr zwischen den Teilorten stockt. Oder, um es greifbar zu machen: Jede einzelne Entscheidung fürs Rad auf dem Weg zwischen Leinfelden und Echterdingen, verkürzt in der Hauptverkehrszeit den Stau auf der Leinfelder Straße. Es gibt mit dem fraktionsübergreifend beschlossenen Radverkehrsprogramm von 2022 einen Plan, wie der Radverkehrsanteil erhöht werden kann. In diesem Plan bilden mehrere Fahrradstraßen innerorts das Rückgrat des Radverkehrsnetzes. Auch ihre Partei hat sich im Kommunalwahlkampf noch offen für den Bau gezeigt (Quelle: <https://fildern.adfc.de/artikel/wie-stehen-die-parteien-in-leinfelden-echterdingen-zum-radverkehr>).

Wir fordern Sie auf, das Thema Radverkehr im Interesse der Bürgerschaft in Zukunft konstruktiv und auf der Basis sachlicher Argumente anzugehen.

Um in der Öffentlichkeit kein falsches Bild entstehen zu lassen, möchten wir einige Ihrer Äußerungen aus dem Amtsblatt nicht unkommentiert stehen lassen und nehmen im Rahmen dieses offenen Briefes wie folgt Stellung:

Zitat: „Die Testfahrradstraße in der Goldäckerstraße ist ein erster Versuch, der Bürgerschaft näherzubringen, was von Tübingen und Freiburg über Stuttgart aufgemacht hat, nun auch LE „zu beglücken“. Landauf, landab hält man die „Modeerscheinung“ der Fahrradstraße für der „Weisheit letzten Schluß“, den dringend notwendigen Radverkehr sicherer zu machen.“

Zunächst einmal freuen wir uns darüber, dass Sie den Radverkehr als „dringend notwendig“ erachten. Ihre Feststellung, bei Fahrradstraßen handele es sich um eine „Modeerscheinung“, die über ein paar Universitätsstädte jetzt auch Stuttgart erreicht hat, haben wir jedoch mit Befremden zur Kenntnis genommen.

Fahrradstraßen sind seit 1997 in der StVO vorgesehen. Mit der jüngsten StVO-Novelle wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen dahingehend für die Kommunen erleichtert, dass keine „besondere örtliche Gefahrenlage“ mehr nachgewiesen werden muss. Es ist keine Überraschung, dass die Anzahl der Fahrradstraßen deutlich zugelegt hat, nachdem der Gesetzgeber diese Hürde beseitigt und den Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit vor Ort eingeräumt hat. Ein Vorreiter in Sachen Fahrradstraßen in Deutschland ist die bayerische Landeshauptstadt München. Zahlreiche größere Städte in Baden-Württemberg, so auch die von Ihnen genannten, haben mittlerweile Fahrradstraßen eingerichtet. Es sind aber keineswegs nur Großstädte. Hier in der Region finden Sie Fahrradstraßen zum Beispiel in Reutlingen, Nürtingen, Sindelfingen, Esslingen oder Ludwigsburg. In Neuhausen ist eine Fahrradstraße in konkreter Vorbereitung, in Leonberg in Planung.

Unseres Erachtens tut man Ihren Amtskolleginnen und -kollegen in den genannten Städten Unrecht, wenn man unterstellt, dass Politik und Verwaltung lediglich einer Modeerscheinung aufgesessen sind.

Zitat: „Natürlich hätten wir uns ein kritischeres Statement gewünscht, das auch die Bedenken hinsichtlich Verlust von Parkplätzen, Scheinsicherheit und zu hohe Geschwindigkeit durch die Aufgabe der Rechts-vor-Links-Regelung mit aufnimmt.“

Zum Thema Parkplätze: In der Goldäckerstraße ist Begegnungsverkehr zwischen PKW wegen parkender PKW kaum möglich. In Richtung Süden ist man zum Ausweichen auf Lücken zwischen den geparkten Autos angewiesen. Bei Einführung der Fahrradstraße wurde der Straßenraum aufgeräumt. Bei den Einmündungen wurden Bereiche ohne Parkflächen eingerichtet. Dies verbessert vor allem die Situation der Autofahrenden. Radfahrende brauchen die Ausweichstellen nicht unbedingt. Es ist daher kaum vorstellbar, dass der alte Zustand wieder hergestellt würde, selbst wenn die Fahrradstraße rückgebaut würde.

Zum Thema Sicherheit: Es hat sich im Rahmen der Begleitung der Fahrradstraße kein Anhaltspunkt dafür ergeben, dass sich die Sicherheit im Vergleich zum alten Zustand verschlechtert hat. Im Gegenteil, sowohl die tatsächliche als auch die gefühlte Sicherheit wurden von Fachleuten bzw. im Rahmen der Umfrage positiv beurteilt.

Zur Geschwindigkeit von PKW wegen der neuen Vorfahrtsregelung: Der Effekt kann, wenn überhaupt, nur eine Richtung betreffen, nämlich in Richtung Norden. Es ist uns nicht bekannt, dass in einer Richtung nun eine deutlich höhere Geschwindigkeit bemerkt worden ist als in der anderen. Insgesamt haben die Geschwindigkeitsmessungen der Stadtverwaltung keine Auffälligkeiten im Vergleich mit anderen Straßen gezeigt. Es ist im Sinne aller Beteiligten, dass sowohl in der Fahrradstraße als auch im gesamten Stadtgebiet die Geschwindigkeiten effektiv kontrolliert werden.

Zitat: „Ein Vielfaches an hunderten Autos täglich gegenüber wenig Radfahrern, die die Goldäckerstraße befahren (müssen), weil dort Wohngebiete sind, Schulen und ein Kulturforum zeigt, dass die Fahrradstraße mehr eine Autostraße geblieben ist und auch bleiben wird. Auch wenn sich die Befürworter eine Verdrängung der KFZ's aus dem Straßenverkehr wünschen. Wir halten deshalb immer noch einen baulich getrennten Radweg für besser.“

Jede Fahrradstraße ist anders, weil die Randbedingungen immer unterschiedlich sind. Es braucht eine differenzierte Betrachtung. Im Idealfall bündelt eine Fahrradstraße Radverkehr auf einer wichtigen Route aber abseits von Autostraßen, als Teil eines größeren Radverkehrsnetzes. Durchgangsverkehr von PKW wird durch Modalfilter verhindert. Manche der geplanten Fahrradstraßen in der Stadt können diese Bedingungen erfüllen, wenn sie konsequent umgesetzt werden.

Bei der Goldäckerstraße muss man genauer hinschauen. Es lohnt sich ein Blick auf die Verkehrszählungen, die dort punktuell durchgeführt wurden. Für den 27.5.2025 wurden insgesamt 1087 PKW/Tag und 385 Radfahrende/Tag ermittelt. Dies zeigt vor allem, dass es in der Goldäckerstraße insgesamt ruhig ist. Aus den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) ergibt sich, dass auf einer solchen Fahrradstraße bis zu 400 PKW/Stunde akzeptabel wären. Diese Zahl wird hier nicht erreicht. Auch das Verhältnis von Radfahrenden zu PKW ist nicht so ungünstig wie man es aus Ihrer etwas schwammigen Formulierung lesen könnte. Es waren am Tag der Zählung 2,8-mal so viele PKW wie Radfahrende. Wenn das Radverkehrsnetz umgesetzt wird, wird sich der Faktor weiter verbessern.

Die Begleitung der Testfahrradstraße hat gezeigt, dass die aktuelle Lösung funktioniert und zu einer Verbesserung für den Radverkehr führt. Im gemeinsamen Statement wurde daher festgehalten, dass die Fahrradstraße vorerst so bleiben soll. Eine Lösung für den südlichen Teil der Goldäckerstraße soll gesucht werden.

Es spricht nichts dagegen, etwas Gutes durch etwas Besseres zu ersetzen. Als Interessenvertretung für Radfahrende in LE wünschen wir uns wo immer möglich baulich getrennte Radwege. Für die Goldäckerstraße gibt es aber nach unserem Kenntnisstand bislang keine Idee, wie Radverkehr in zwei Richtungen, sicher und durchgängig, zwischen Kulturforum und Tübinger Straße geführt werden kann. Besonders der südliche Teil stellt eine Herausforderung dar. Im Moment gibt es keine bessere Alternative als eine Fahrradstraße. In jedem Fall können wir eine Abkehr von der Fahrradstraße nur gutheißen, wenn gleichzeitig eine bessere Alternative hergestellt wird. Auf Absichtserklärungen und Pläne möchten wir uns nicht mehr verlassen. Denn aus dem Radverkehrsprogramm ist bislang keine bauliche Maßnahme vollständig umgesetzt, nicht einmal die vor 3 Jahren beschlossene Umgestaltung Bunsenstraße/Kapfstraße. Uns war es daher wichtig, dass die Formulierung „Es soll ein dauerhaftes Angebot für den Radverkehr bestehen.“ im Abschlussstatement steht.

Zitat: „Der Forderung, aus allen Straßen im Stadtgebiet Fahrradstraßen zu machen, erteilen wir aber eine Absage!“

Diese weltfremde Forderung steht gar nicht im Raum, daher erübrigt sich es auch, dieser Forderung eine Absage zu erteilen. Ihre Aussage ist einer sachlichen Diskussion nicht dienlich.

Zitat: „Befürworter führen ins Feld, dass man sich dadurch den Bau teurer Radwege sparen könne.“

Die Aussage kennen und teilen wir nicht. Fahrradstraßen in Leinfelden-Echterdingen werden nicht gefordert, weil sie günstig umzusetzen sind, sondern weil sie essenzieller Bestandteil des 2022 von Ihnen beschlossenen Radverkehrsprogramms sind. Die Wahl der Radverkehrsführung wurde von Planern unter fachlichen Aspekten abgewogen. Oft scheitern baulich getrennte Radwege an der Platzverteilung im öffentlichen Raum. Die Tatsache, dass Fahrradstraßen je nach Gestaltung günstig umzusetzen und förderfähig sind, ist in Zeiten knapper Kassen ein wichtiger Aspekt bei der Priorisierung geplanter Maßnahmen.

Zitat: „Am Ende heißt es nun: weil es keinen massiven Widerstand gibt, soll die Fahrradstraße bleiben.“

Nein, diese Schlussfolgerung haben wir in der Begleitgruppe nicht wahrgenommen und auch nicht selbst getroffen. Für uns als ADFC fließen viele Faktoren in die Beurteilung ein. Dazu gehören eigene Eindrücke und viele Informationen aus der Begleitgruppe. Natürlich ist auch der Tenor der Rückmeldungen aus der Bürgerschaft ein wichtiger Aspekt. Das ist ja Zweck der Bürgerbeteiligung. Der Tenor war sehr überwiegend positiv.

Für einen vertiefenden Dialog zu dem Thema stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Knopf
für den ADFC auf den Fildern

Dr. Karin Beckmann

Markus Zelleröhr

Werner Manz