

Stadtradeln Stuttgart – Team #SucheSicherenRadweg

Eine Initiative von

ZWEIRAT



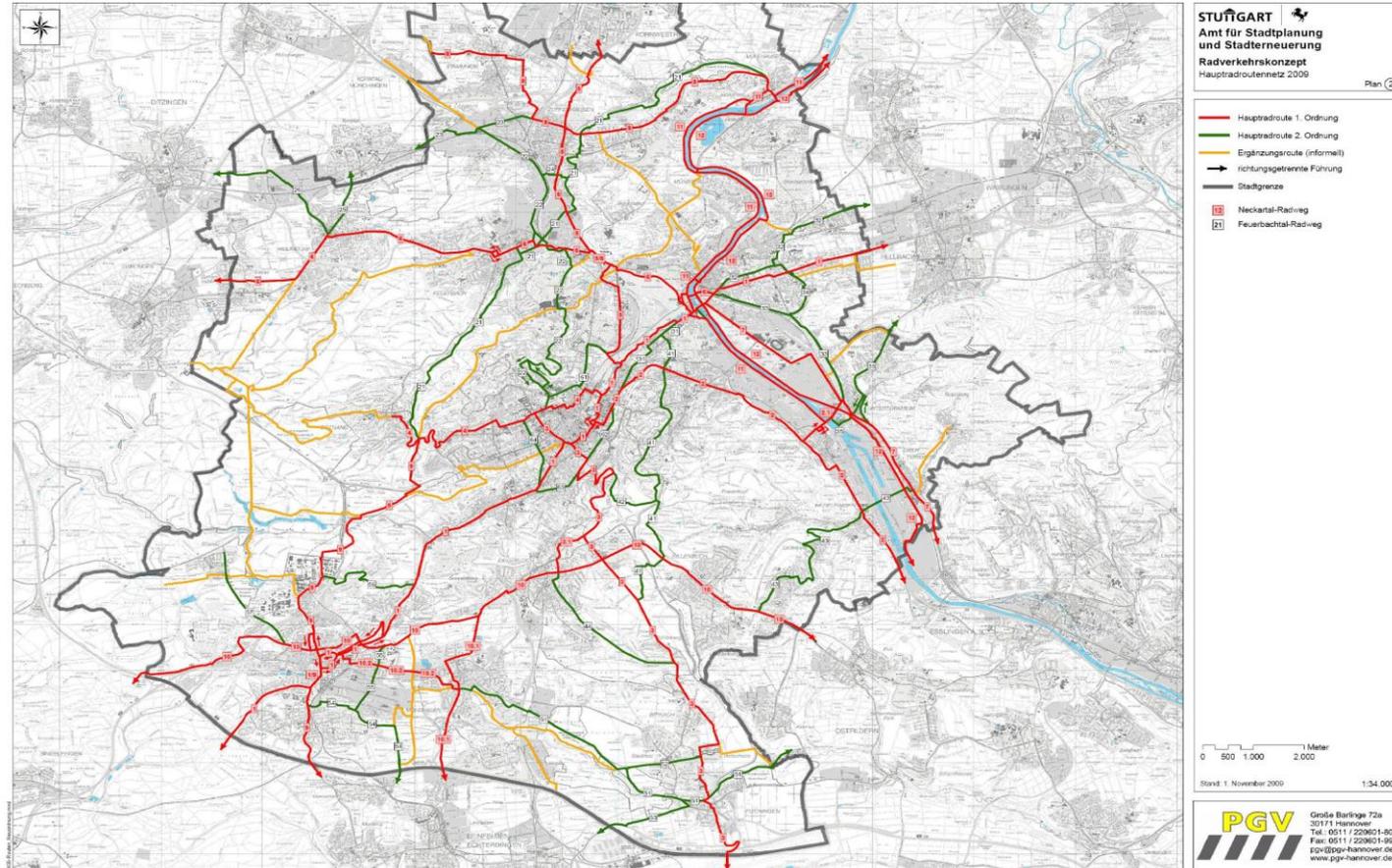
Ziele der Aktion #SucheSicherenRadweg

Fahrradstadt 2030 – Gemeinderatsbeschlüsse konsequent umsetzen für

- Eine durchgängige, sichere und komfortable Radinfrastruktur
- Mit Interimslösungen für eine schnellere Verkehrswende
- Damit viel mehr Menschen Spaß am Radfahren in Stuttgart haben



Haupttradrouennetz - Konzept 2009



Quelle:
[VEK 2030](#)



Radentscheid 2019

GRDs 1120/2018 mit Ergänzungsbeschuß (Auszüge, 1/3)

1. Dem Ziel, Stuttgart zu einer echten Fahrradstadt zu machen, wird zugestimmt. **Bis 2030 soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, auf 25 Prozent der Wege ansteigen.**
 2. Die Verwaltung wird beauftragt, in den kommenden Haushaltsberatungen einen Vorschlag zur Umsetzung dieses Ziels, zur Erhöhung des Radetat und zu weiteren Projekten zum Ausbau der Radinfrastruktur zu machen.
 3. Die für 2019/20 in der Umsetzung befindlichen Projekte und die dargestellten weiteren Projekte im Sinne der Ziele des Radentscheids werden unterstützt und dabei den **Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids** angepasst. Grundsätzlich kommen bei künftigen Planungen diese Qualitätsstandards zur Anwendung.
 4. Langfristig wollen die Unterzeichner den Etat auf 40 Euro pro Einwohner*in und Jahr verdoppeln.
 5. Die Stellenanteile in allen am Radverkehr beteiligten Ämtern sollen so schnell wie möglich und ohne Befristung geschaffen werden, damit die unten genannten Ziele erreicht werden können.
 6. Es wird eine **Ausbauplanung** vorgelegt, die auf der genannten deutlichen Erhöhung des Radetats und der bis zu den Haushaltsberatungen zu ermittelnden und dann entsprechend aufgestockten personellen Ausstattung in allen an der Planung und Umsetzung beteiligten Ämtern basiert.
- 

Radentscheid 2019

GRDs 1120/2018 mit Ergänzungsbeschuß (Auszüge, 2/3)

7. **Der Ausbau des Hauptradroutennetzes wird bis 2030 abgeschlossen** und darüber hinaus in den Stadtbezirken das Radroutennetz insgesamt weiter **verdichtet**.
8. In allen Stadtvierteln wird auf Nebenstraßen **mindestens eine Fahrradstraße ausgewiesen und auf ihr der Kfz-Durchgangsverkehr wirkungsvoll unterbunden**, etwa durch Einbahnregelungen oder bauliche Maßnahmen.
9. In Tempo-30-Zonen (Nebenstraßennetzen) werden möglichst alle **Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende freigegeben**.
10. Auf allen großen **Kreuzungen** wird **zügig** eine **sichere und einladende Radinfrastruktur** angelegt, die geeignet ist, Radfahrende und zu Fuß Gehende vor Abbiegeunfällen zu schützen.
11. Es werden zügig **Radparkhäuser**, vor Wetter und Vandalismus geschützte Radabstellanlagen oder Radbügel in Wohngebieten, an Verkehrsknotenpunkten und kulturellen, sportlichen oder gastronomischen Zielen aufgestellt.
12. Die Radverkehrsanlagen werden stets **ganzjährig befahrbar** gehalten.
13. Bei Unfällen mit Rad- oder Fußgängerbeteiligung wird geprüft werden, **ob die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat**. Wenn dies der Fall war, wird die Gefahrenquelle unverzüglich beseitigt.
14. Die Ordnungskräfte werden dafür sensibilisiert und personell so ausgestattet, dass Radverkehrsanlagen, Gehwege und Straßenecken wirkungsvoll und **nachhaltig von Falschparkern freigehalten werden**.

Radentscheid 2019

GRDs 1120/2018 mit Ergänzungsbeschuß (Auszüge, 3/3)

15. Nach dem Vorbild des „Radars“ von Stadtradeln wird eine Internetplattform eingerichtet, **mithilfe derer störende oder gefährliche Stellen gemeldet werden können.** 🗑️

16. Für ein fahrradfreundliches Stuttgart werden **öffentliche Kampagnen mit großer Reichweite** durchgeführt, die alle Verkehrsteilnehmer*innen füreinander sensibilisieren. Noch 2019 wird eine Kampagne gestartet, die den Überholabstand von Kfz zu Radfahrenden thematisiert. 👍

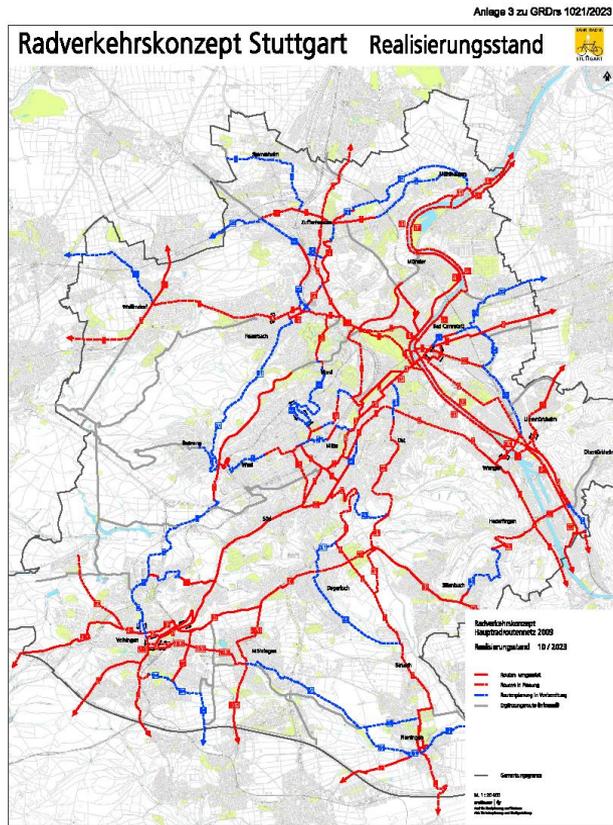
Zuletzt lautet die Kampagne nur noch:



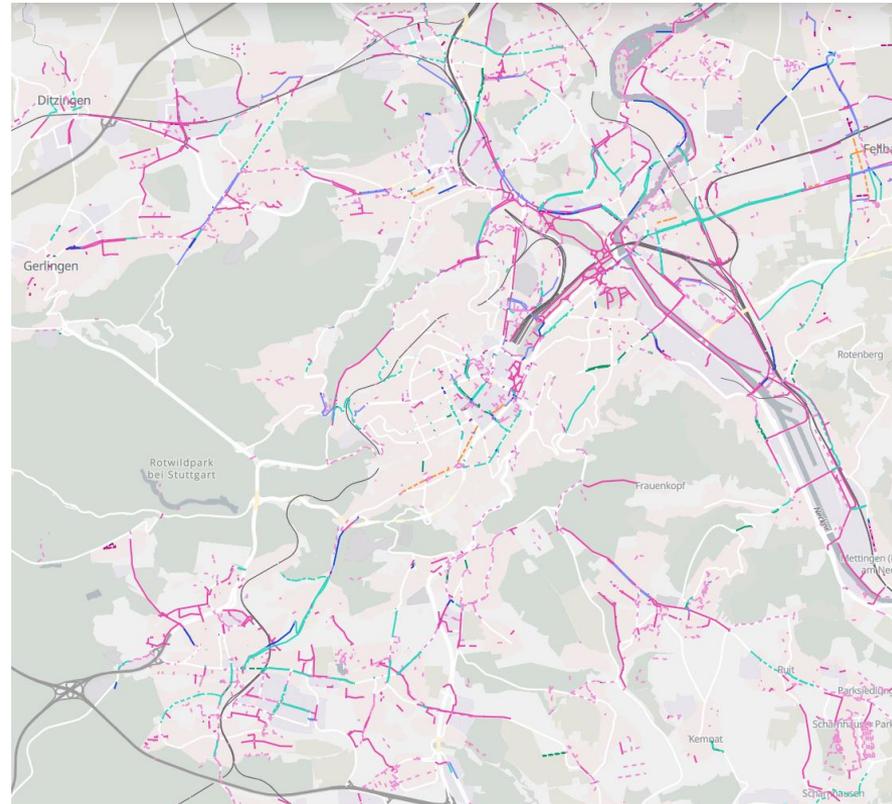
17. Jedes Jahr wird ein Monitoring durchgeführt, das den **Stand der Umsetzung** und **die Akzeptanz in der Bevölkerung** dokumentiert. Im Abstand von fünf Jahren ist künftig der Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs zu erheben.

18. Im Unterausschuss Mobilität wird das Thema Radverkehr zwei Mal im Jahr als Schwerpunktthema aufgerufen. Die Sitzung wird von der Verwaltung zusammen mit sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern vorbereitet und ist öffentlich. Die sachkundigen Bürgerinnen und Bürger haben Rederecht.

Haupttradrouten Realisierungsstand



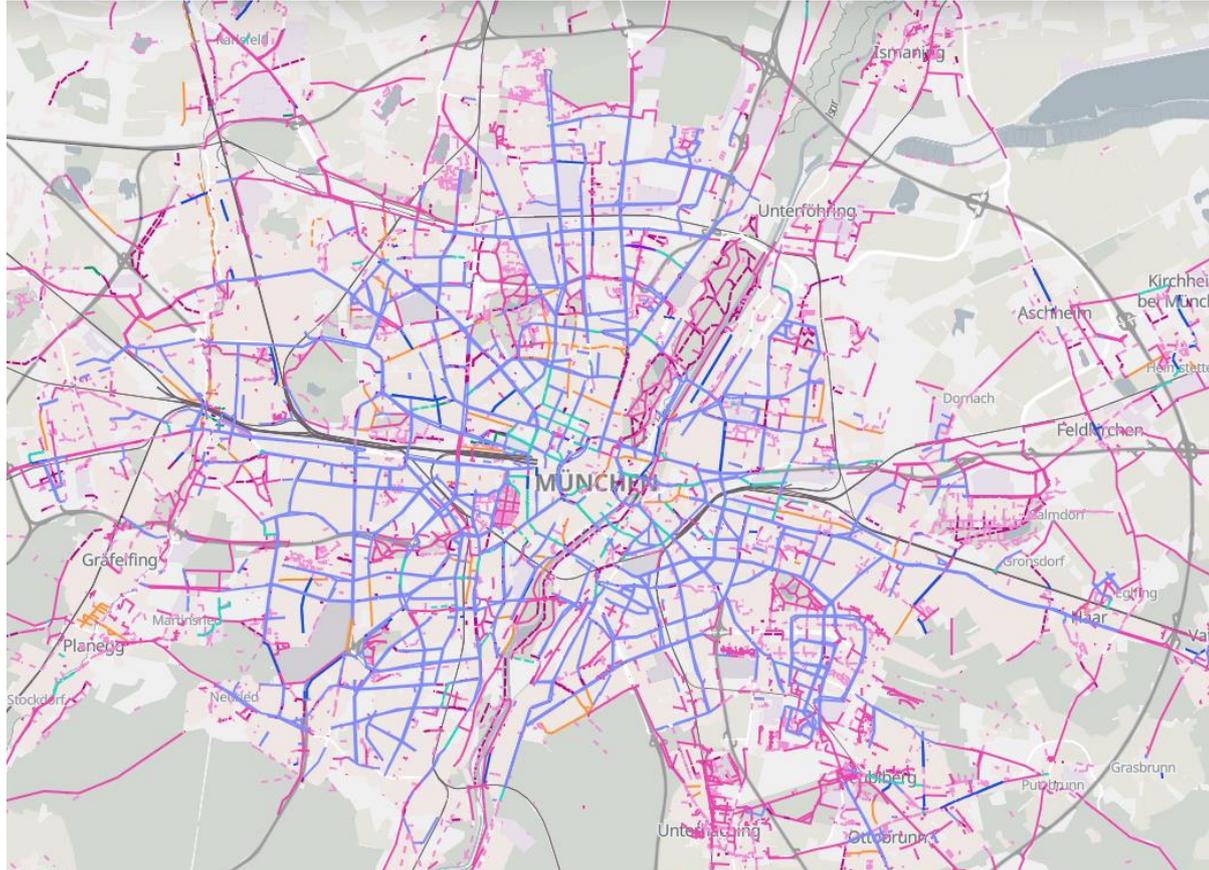
Quelle: [Stuttgart](#) (Stand 2023)



Quelle: [radinfra.de](#) (abgerufen 5. Mai 2025)

Im Vergleich dazu München

Link zum
[Radreport
2022/23
München](#)



- Getrennter Rad- und Gehweg
- Getrennter Radweg
- Geschützter Radfahrstreifen
- Radfahrstreifen
- ⋯ Schutzstreifen
- Markierung Kreuzungsbereich
- Gemeinsamer Geh- & Radweg
- ⋯ Gehweg mit Rad frei
- Fahrradstraße (keine Kfz)
- ⋯ Fahrradstraße (Mischverkehr)
- Gem. Fahrstreifen mit Bus
- ⋯ Gem. Fahrstreifen mit Kfz (Markiert)
- ⋯ Führungsform unklar

Quelle: radinfra.de
(abgerufen 5. Mai 2025)

Modal Split 2023

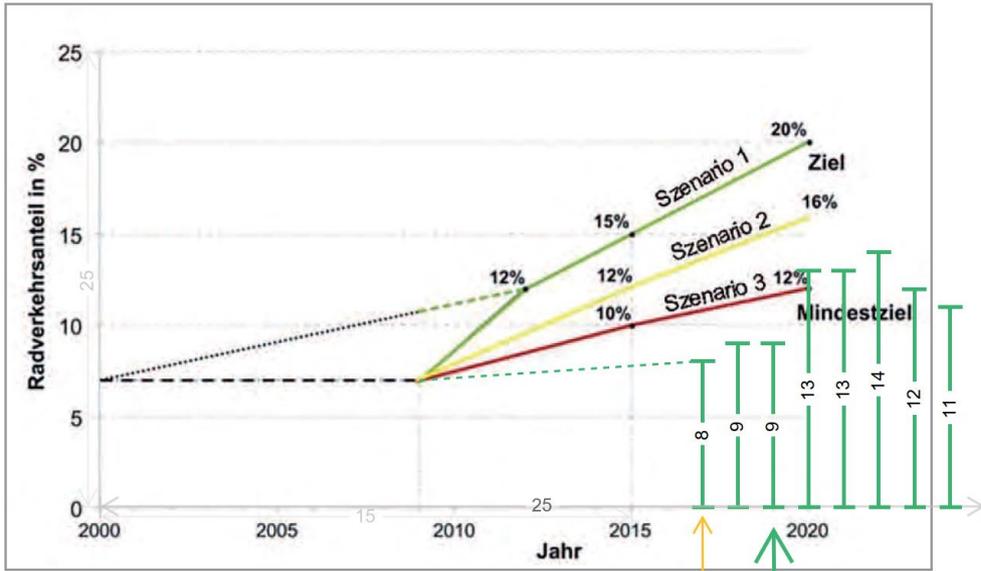
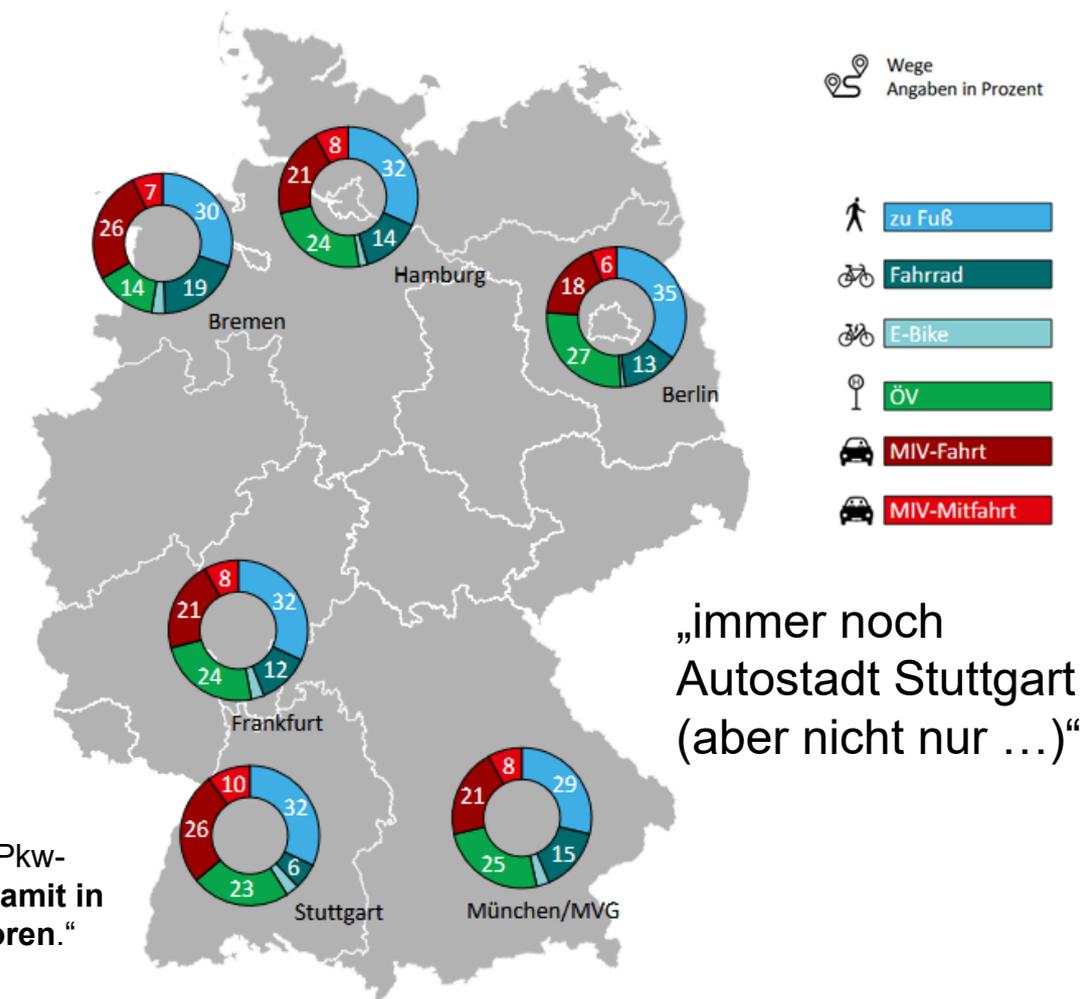


Abbildung 60 Szenarien zur Steigerung des Radverkehrs an allen Wegen Stuttgarts⁵¹

Verkehrsmittelwahl
Mobilitätsstudie der SSB 2024

**"Echte
Fahrradstadt"**

„Heute wird nur noch die Hälfte der privaten Pkw täglich genutzt. Der Pkw-Anteil an allen Wegen liegt inzwischen bei 28 Prozent. **Der Pkw hat damit in den letzten fünf Jahren ein Viertel seines bisherigen Anteils verloren.**“

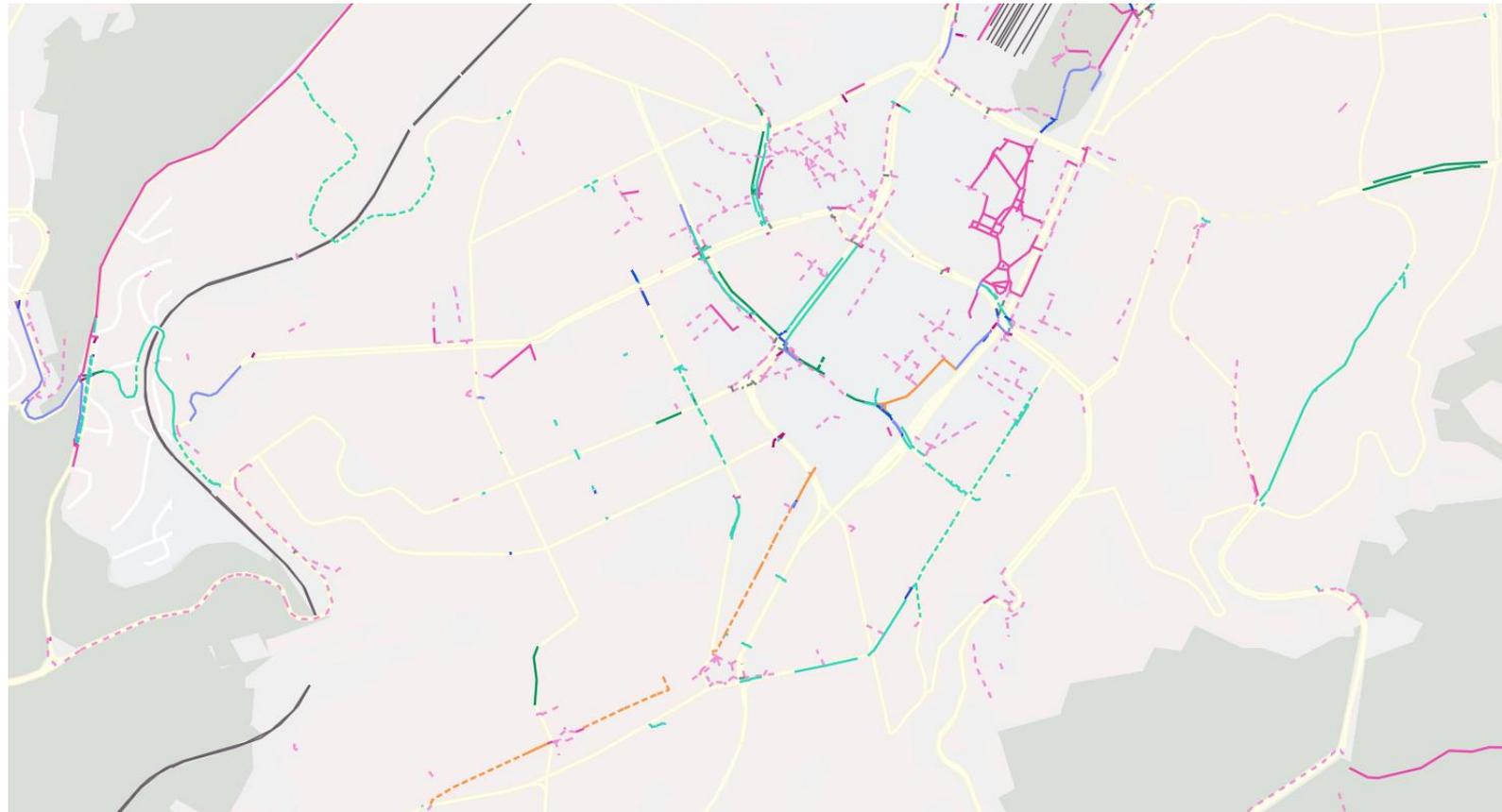


„immer noch
Autostadt Stuttgart
(aber nicht nur ...)“

Quellen: [VEK 2030](#), [Mobilitätsstudie SSB 2024](#)

Quelle: [Mobilität in Deutschland](#)

Haupttradrouten Realisierungsstand Mitte

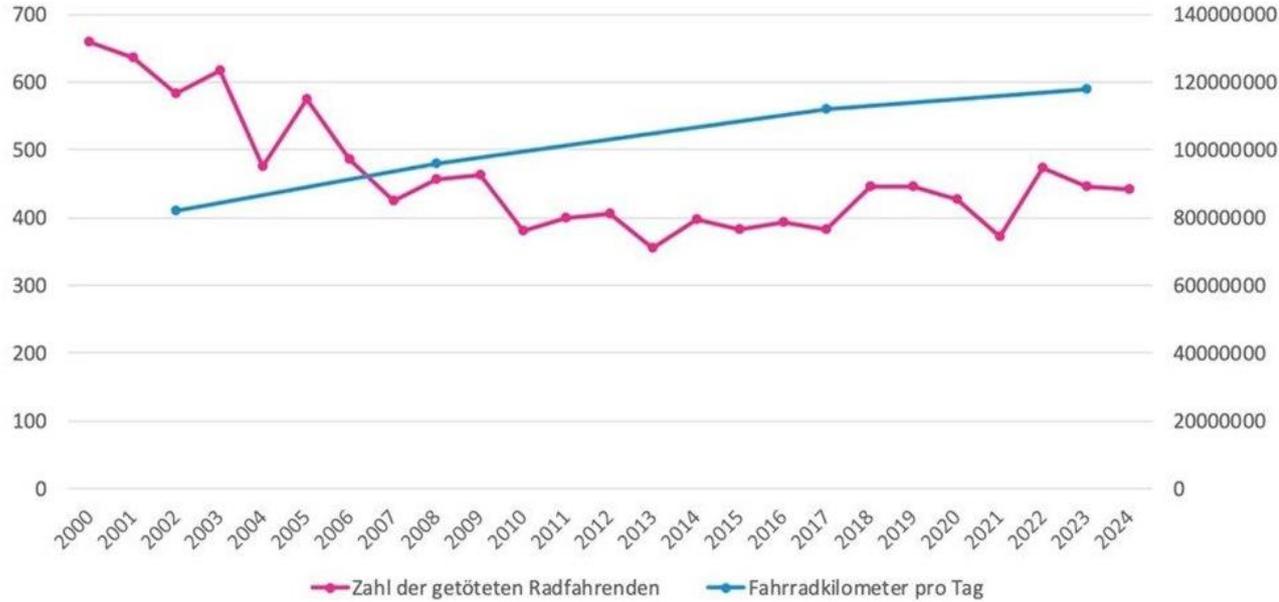


- Getrennter Rad- und Gehweg
- Getrennter Radweg
- Geschuetzter Radfahrstreifen
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Markierung Kreuzungsbereich
- Gemeinsamer Geh- & Radweg
- Gehweg mit Rad frei
- Fahrradstraße (keine Kfz)
- Fahrradstraße (Mischverkehr)
- Gem. Fahrstreifen mit Bus
- Gem. Fahrstreifen mit Kfz (Markiert)
- Führungsform unklar

Quelle: radinfra.de
(abgerufen 5. Mai 2025)

Unfallstatistik

Getötete Radfahrende und geradete Kilometer in Deutschland 2000-2024



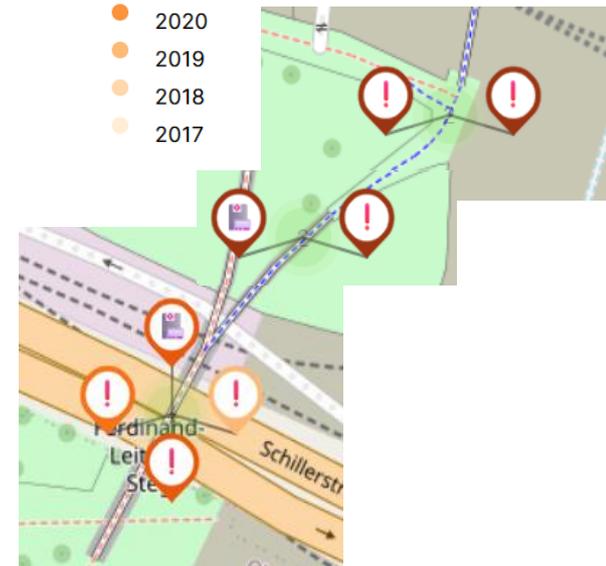
Quelle: [agfk-bw](https://www.agfk-bw.de)

- Es werden deutlich mehr Kilometer auf dem Rad zurückgelegt
- Leichter Anstieg der tödlich verunglückten Radfahrer
- Insgesamt wird Radfahren sicherer, aber Vision Zero bleibt ein Fernziel

HHR1 – Eine Kette von Gefahrenstellen?



- 2023 Unfall mit Schwerverletzten
- 2022 Unfall mit Leichtverletzten
- 2021
- 2020
- 2019
- 2018
- 2017



Unfallbilanz 2023: vier Schwerverletzte zwischen Marienplatz und Neckartor auf der HRR1

Quelle: [ADFC-Ortsgruppe Langenhagen](#)

Top



Flop



Theo



Oper



Charlottenplatz



Wilhelmsplatz



Kreuzung Tagblatt-Turm



Holzstraße



Baustellen

Anforderungen an eine HRR

Handlungsfeld	Anforderungen
Hauptverkehrsstraße	Radverkehrsanlagen mit Regelmaßen nach RAS 06/ERA (Mindestmaße nach StVO); bei Flächenreserven auf der Fahrbahn Bevorzugung markierungstechnischer Maßnahmen (Schutz- oder Radfahrstreifen)
Führung an Knoten	geradlinige, möglichst fahrbahnahe Führung
Lichtsignalanlagen	kein Zwischenhalt auf Insel; ggf. eigene Radfahrer-Signale
Überquerung von Hauptverkehrsstraßen zwischen Knotenpunkten	Überquerungshilfen erforderlich (LSA, Mittelinsel)
Erschließungsstraßen	Tempo 30, ggf. Fahrradstraße; Öffnung von Einbahnstraßen
Selbstständige Wege	zügige Trassierung für Entwurfsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h
Bauliche Details	Bordabsenkungen stoßfrei, Einfahrtsteine bei Grundstückszufahrten; Teilaufpflasterungen an Anschlussknoten
Belag von Radverkehrsanlagen	gut befahrbar befestigt (Asphalt, Pflaster ohne Fase); wassergebundene Decke in Ausnahmefällen in Grünanlagen
Beleuchtung	möglichst durchgängig
Reinigung/Winterdienst	Berücksichtigung in Tourenplänen mit Prioritäten für Hauptradrouten 1. Ordnung

Zusätzliche Anforderungen

- Vermeidung von Mischverkehr
- Radverkehr möglichst bevorrechtigt gegenüber querendem MIV

Quelle: [VEK 2030](#)

Abbildung 62 Anforderungen an Hauptradrouten



Motivation des Teams

#SucheSicherenRadweg

Die Radwegführung in Stuttgart wird immer wieder unterbrochen. Die **Radwege enden oft im Nichts** und die Radfahrenden sind entweder gezwungen auf Gehwege auszuweichen, die für Radfahrende freigegeben sind: hier entstehen dann **Konflikte zwischen Fußgehenden und Radfahrenden**. Oder die Radfahrenden müssen sich in den Kfz-Verkehr einfädeln, dabei kommt es oft zu **gefährlichen Situationen**, weil Kfz-fahrende nicht damit rechnen, dass Radfahrende auf die Fahrbahn wechseln.

Oft sind jedoch gar keine Radwege vorhanden, es werden lediglich sogenannte Schutzstreifen angeboten, die Radfahrende häufig in besonders gefährliche Situationen zwingen: sie müssen rechts genug Abstand von parkenden Kfz halten, um nicht mit sich plötzlich öffnenden Autotüren zu kollidieren, weil Kfz-fahrende nicht auf den Radverkehr achten und werden links gleichzeitig häufig von Kfz-fahrenden ohne den vorgeschriebenen **Sicherheitsabstand von 1,5m** innerorts überholt. Auch technisch veraltete Infrastruktur, **die nicht mehr dem aktuell geltenden Regelwerk entspricht**, provoziert an vielen Stellen gefährliche Situationen. Eine Umgestaltung mit dem Ziel, **sichere und durchgängige Wege für das Fahrrad** – das flächeneffizienteste und oftmals schnellere Verkehrsmittel für Tausende, die in der Stadt unterwegs sind – zu schaffen, scheidet häufig an der **Priorisierung** von Parkflächen im öffentlichen Raum.



Aktion #SucheSicherenRadweg

Platz	Team	geradelte km	Fahrten	aktive Radelnde	km pro Kopf
1.	Stadt Stuttgart - wir sind Stuttgart von Beruf	13.124	1.325	323	41
2.	Eschbach-Gymnasium Freiberg Stuttgart	11.378	2.258	300	38
3.	Universität Stuttgart	9.378	991	237	40
4.	#SucheSicherenRadweg	7.329	700	146	50
5.	Landesministerien	5.807	566	145	40
6.	Bosch Stuttgart	4.420	309	72	61
7.	Porsche Betriebssport	4.237	327	91	47

DIE STADT STUTTGART LÄDT ZUM STADTRADELN FÜRS KLIMA EIN...

...WIR FRAGEN **WO DENN?**
#SucheSicherenRadweg

Die Stadt Stuttgart ruft vom **5.-25. Mai** zur Teilnahme am Wettbewerb Stadtradeln auf. Damit soll der Radverkehr in der Stadt gefördert werden. Im Zeichen des Klimaschutzes sollen sich Radfahrende auf kaum vorhandenen, oft im Nichts endenden Radwegen fortbewegen oder zwischen Fußgänger*innen durch den Schlossgarten schlängeln.

Klingt nach Greenwashing?

Du bist auch genervt von der fehlenden Radinfrastruktur in Stuttgart? Du fühlst dich nicht sicher auf dem Sattel? Du findest die Stadt sollte dem Thema mehr als drei Wochen im Jahr widmen? Du willst diese Politik nicht länger hinnehmen und möchtest echte Veränderung?

Dann komm in unser Team #SucheSicherenRadweg und lass uns gemeinsam klarmachen, dass wir der Stadt Stuttgart diese Greenwashing-Kampagne nicht durchgehen lassen. Je mehr Menschen beitreten und je mehr Kilometer gefahren werden, desto stärker wird die Message!

TEAMWECHSEL MÖGLICH ;)

Informationen unter:
zweirat-stuttgart.de/einladung-suchesicherenradweg

ZWEIRAT
KESSEL BAMBULE

116-481-Andrea Schönb, Lin 576, Ugarth 122, 70189 Stuttgart

Inzwischen >250 Radelnde im Team #SucheSicherenRadweg

Quelle: [Stadtradeln](#), Stand 8. Mai 2025 08:30 Uhr



Ordnungspolitik und Exekutive

- Die ordnungspolitischen Aufgaben des Staates umfassen die Gestaltung und Weiterentwicklung der Wirtschaftsordnung, **insbesondere die Schaffung eines Rahmenwerks** für wirtschaftliches Handeln. Dazu gehören die Sicherung von Eigentumsrechten, die Gewährleistung der Vertragsfreiheit, die Finanzierung von **Infrastruktur**, Bildung und Forschung sowie die Festlegung und Kontrolle sozialer Mindeststandards.
 - Die erlassenen Gesetze und Regeln müssen durchgesetzt werden
Konsequenz ist die Basis für die Erziehung von Kindern – sonst droht eine Erosion der Grundsätze
(→ Ordnungswidrigkeiten, Bagatelverstöße)
 - In diesem Zusammenhang ist auch die Zuständigkeitslücke zwischen Polizei und Ordnungsamt bei ruhendem bzw. fließendem Verkehr kritisch zu sehen
- 

Ordnungspolitik und Exekutive

Unter den Maßnahmen zur Unfallprävention ist die Ausstattung von ungeschützten Verkehrsteilnehmern mit Schutzausrüstung die am wenigsten wirksame



das **S-T-O-P – Prinzip**
Übertragung von der Arbeitssicherheit auf die Sicherheit im Verkehr

Quelle: [ADFC Münster](#)

Aggressivität in der Gesellschaft

„Wir erleben unsere Gesellschaft jetzt aggressiver als vor zehn, 15 Jahren, weil neue Formen der Aggressivität dazukommen.“

Dass Politiker bedroht werden von Personen, die anderer Meinung sind, dass Straßenarbeiter bedroht werden von Umstehenden, die sich in ihren Alltagshandlungen behindert fühlen - das ist ein relativ neues Phänomen, das deshalb so unverständlich erscheint, weil dies Personen trifft, die altruistisch im Dienste der Gesellschaft handeln. Dass diese Personen oder Gruppen jetzt bedroht werden - teilweise auch die Familien -, das ist in unserer Gesellschaft beziehungsweise in unserem Kulturkreis neu. **Insofern erleben wir das als eine starke Veränderung und eine Bedrohung. Wir erleben schon neue Formen von Aggressivität.“**



Prof. Dr. Andrea Kiesel, Institut für Psychologie, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg

Quelle: [SWR](#)

Eine Veränderung des Denkens muss her...

- In der **Gesellschaft** – Stichwort Respekt & Miteinander
- Bei den **Verantwortlichen**
 - Verkehrswende ist nicht der Feind des Einzelhandels – im Gegenteil
 - Konflikte Auto/Fahrrad und Fahrrad/Fußgänger durch Trennung der Verkehrswege entschärfen
 - Vom Verwaltungsakt lösen, die Sicht der Bürger einnehmen, um **zügig ganzheitliche** Lösungen zu schaffen
 - Verkehrswende für alle gerecht zu gestalten, heißt eine lebenswerte Stadt gestalten

„Die Stadt (und die Polizei) müssen sich zum Anwalt der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden machen.“

Niko Worms, Kidical Mass Stuttgart



Ziele der Aktion #SucheSicherenRadweg

Fahrradstadt 2030 – Gemeinderatsbeschlüsse konsequent umsetzen für

- Eine durchgängige, sichere und komfortable Radinfrastruktur
- Mit Interimslösungen für eine schnellere Verkehrswende
- Damit viel mehr Menschen Spaß am Radfahren in Stuttgart haben

Unsere Beschlussempfehlung:

„Der Bezirksbeirat fordert die Stadtverwaltung auf, noch in diesem Jahr konkrete und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen vorzulegen, mit denen die wesentlichen Ziele des Radentscheids bis 2030 erreicht werden können.

Diese Maßnahmen sollen in enger Abstimmung mit fachkundigen Bürger:innen entwickelt werden.“



Stadtradeln Stuttgart –
Team #SucheSicherenRadweg

