

# Radentscheid Stuttgart:

viele Worte, wenig Wege?



**Sonntag, 25.01.2026 - 15:30**

Kulturzentrum Merlin

Podiumsdiskussion mit  
**Winfried Hermann, Lucia Schanbacher,  
Luigi Pantisano, David Frérot,  
Jochen Eckart**



# Zweirat Stuttgart - Historie

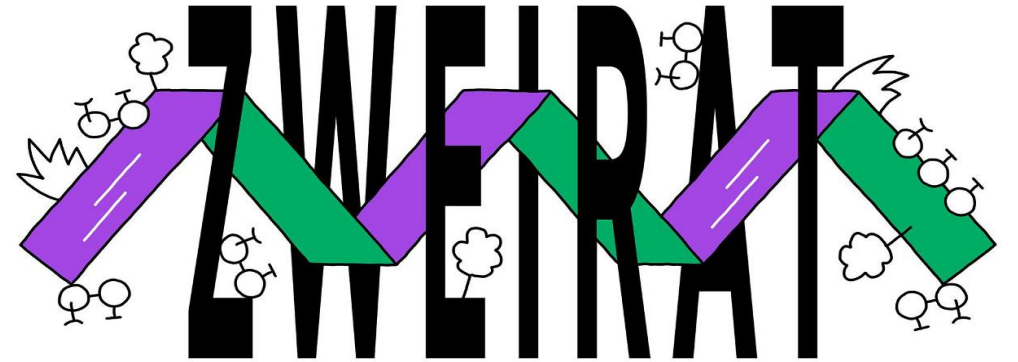
Radforum der Stadt Stuttgart

Alternatives Radforum → Gründung Zweirat

Projekte des Zweirat Stuttgart

- OpenBikesensor
- Kidical Mass
- #SucheSicherenRadweg

Kooperation mit vielen Verbänden und Initiativen,  
z.B. ADFC, VCD, Fuss e.V., Naturfreunde Radgruppe, Critical Mass, ...





# Jetzt was bewegen



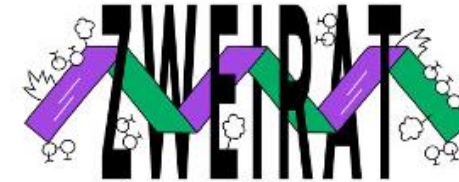
## Zweirats Ziele für den Radverkehr in Stuttgart 2025

- Durchgängige, sichere und komfortable Radinfrastruktur
- Pragmatische Lösungen für den schnellen Wandel
- Viel mehr Menschen haben Spaß am Radfahren
- Fahrradstadt 2030 – Gemeinderatsbeschluss konsequent umsetzen





# Partner des Radentscheides



Viele weitere Initiativen, Verbände, Vereine, Geschäfte,  
Agenturen und Büros unterstützen den Radentscheid Stuttgart

<https://radentscheid-stuttgart.de/netzwerk/>



RAD  
ENTSCHEID  
STUTTG  
ART



Danke !



Donnerstag, 13. Dezember 2018

RAD  
ENTSCHEID  
STUTTG  
ART



21.02.2019 / Presse

## Gemeinderat fasst Grundsatzbeschluss zum Radverkehr

Das Fahrrad ist für viele Wege in der Stadt das ideale Verkehrsmittel. Die Stadt strebt an, dass der Radverkehr langfristig 25 Prozent des gesamten Verkehrs ausmacht. Um den Radverkehr in diesem Sinne weiter auszubauen, hat der Gemeinderat am Donnerstag, 21. Februar, einen Grundsatzbeschluss gefasst.

[...]

Quelle: [Stadt Stuttgart](#)



# Radentscheid Stuttgart

Viele Worte, wenig Wege?



# Radinfrastruktur in Stuttgart



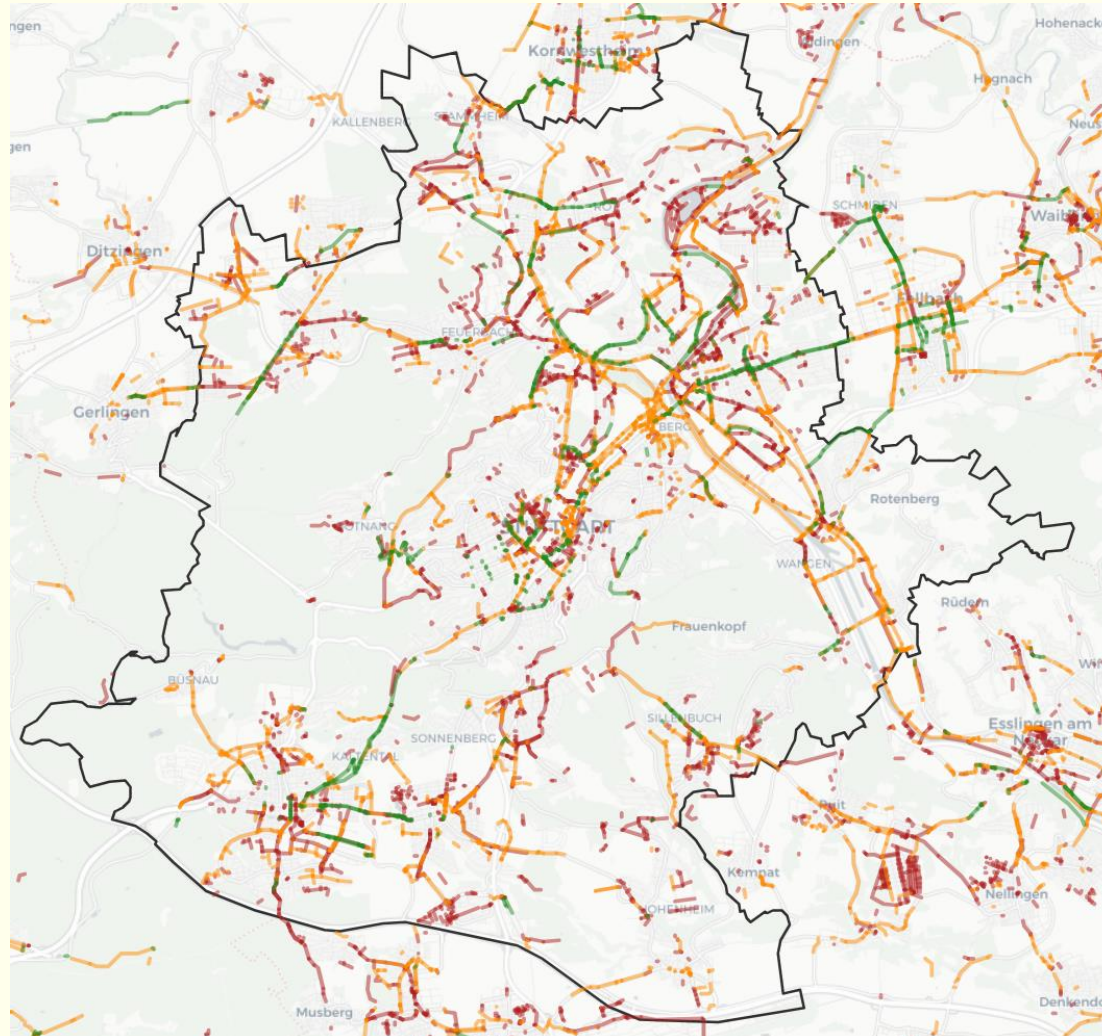
STUTTGART



„In Stuttgart stehen **364,9 Kilometer**  
Radverkehrsanlagen zur Verfügung“ (Stand  
September 2025)

Quelle: Präsentation zum Radbericht 2025 im STA 14.10.2025

# Radinfrastruktur in Stuttgart



## Legende

### ■ Getrennter Radweg



### ■ Gemeinsamer Radweg

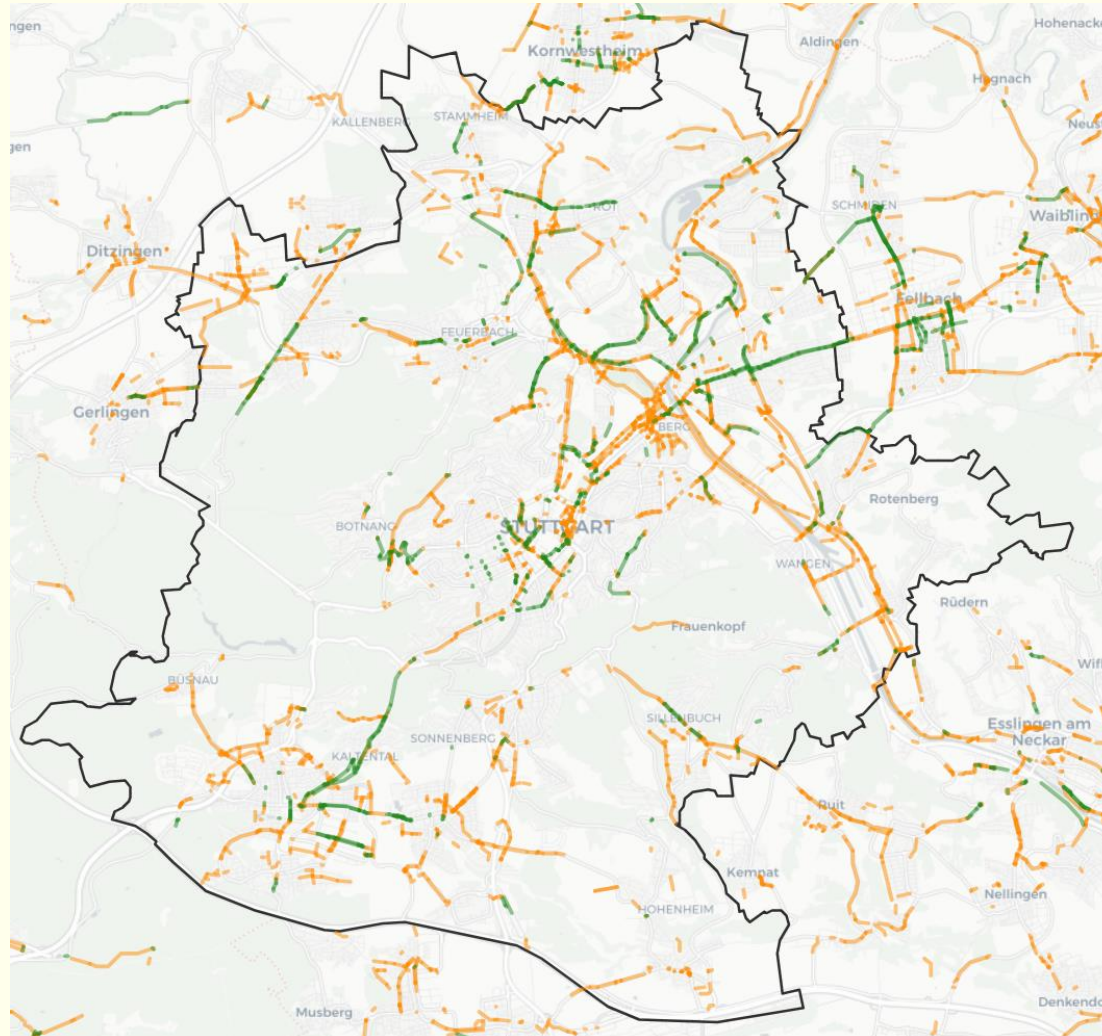


### ■ Gehweg Rad frei





# Radinfrastruktur in Stuttgart



## Legende

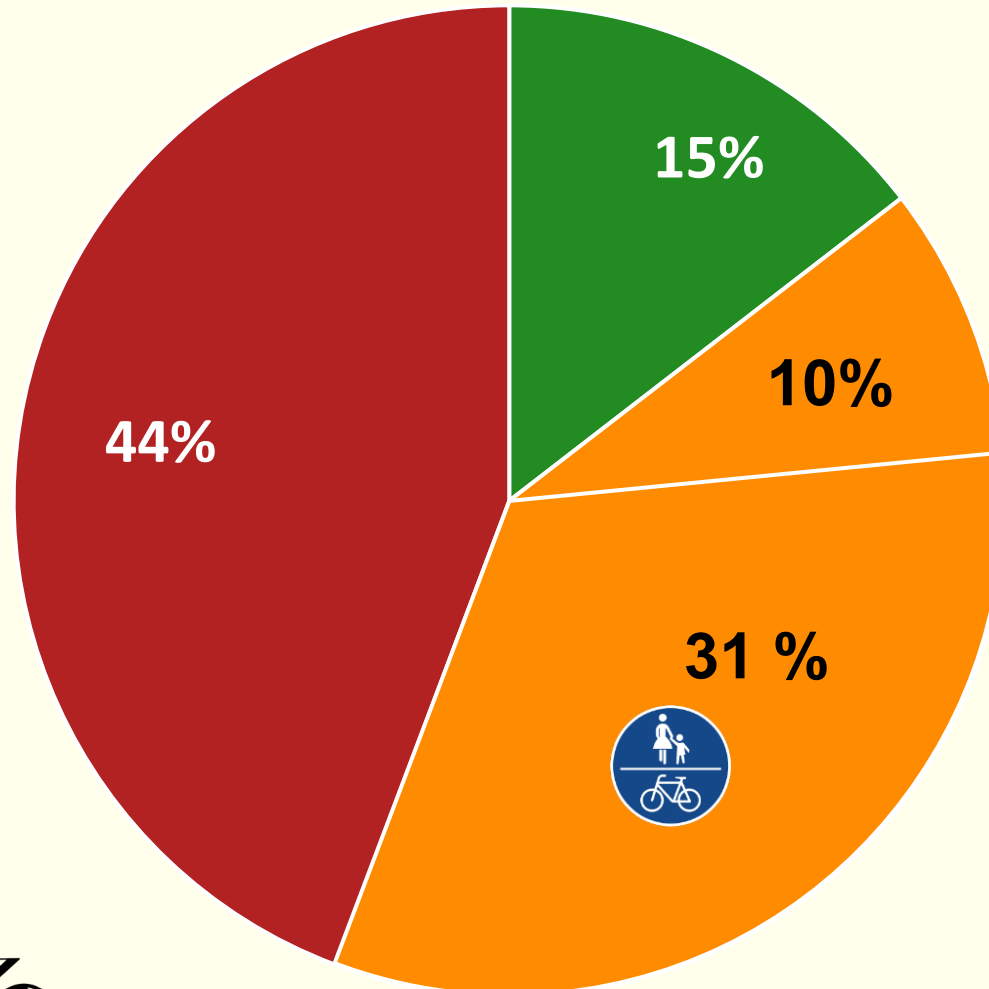
### ■ Getrennter Radweg



### ■ Gemeinsamer Radweg



# Radinfrastruktur in Stuttgart



## Legende

■ Getrennter Radweg



■ Gemeinsamer Radweg

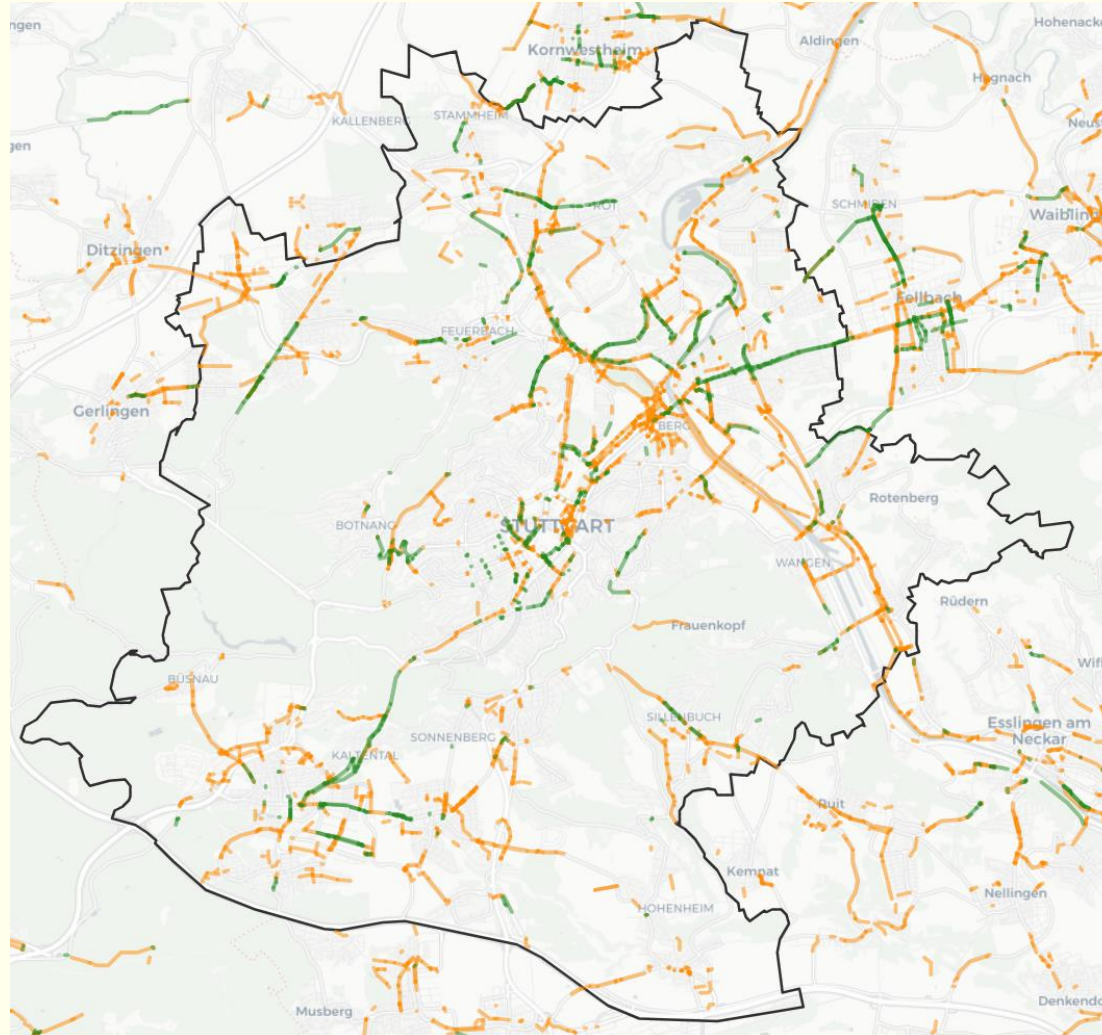


■ Gehweg Rad frei





# Radinfrastruktur in Stuttgart



## Legende

■ Getrennter Radweg

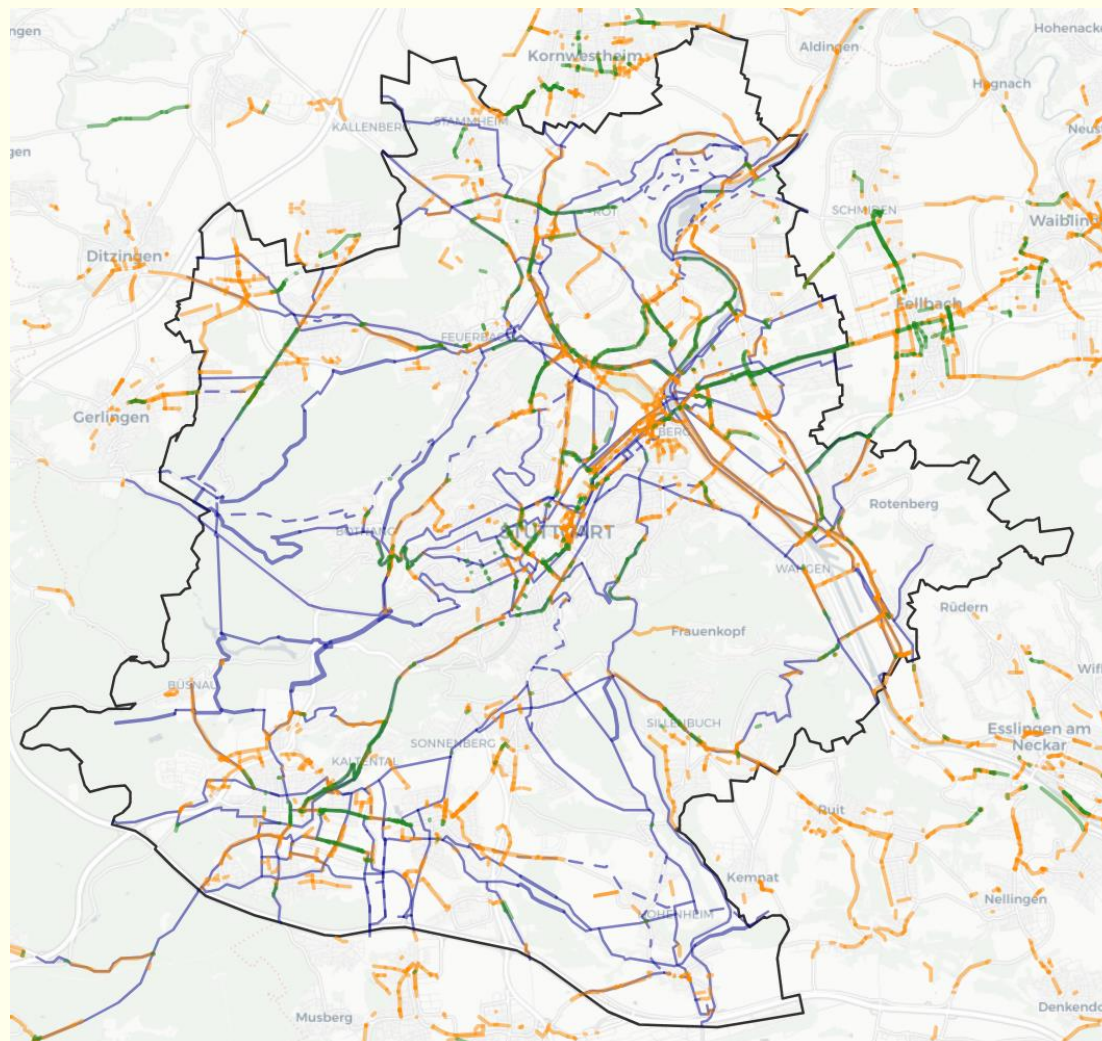


■ Gemeinsamer Radweg



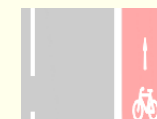


# Radinfrastruktur in Stuttgart



## Legende

■ Getrennter Radweg



■ Gemeinsamer Radweg



■ Hauptradroutenkonzept  
(Erstellt 2009 im Auftrag  
der Stadt Stuttgart)



# Modal Split



„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.**“

Quelle: Mobilitätsstudie SSB 2024

# Modal Split 2023

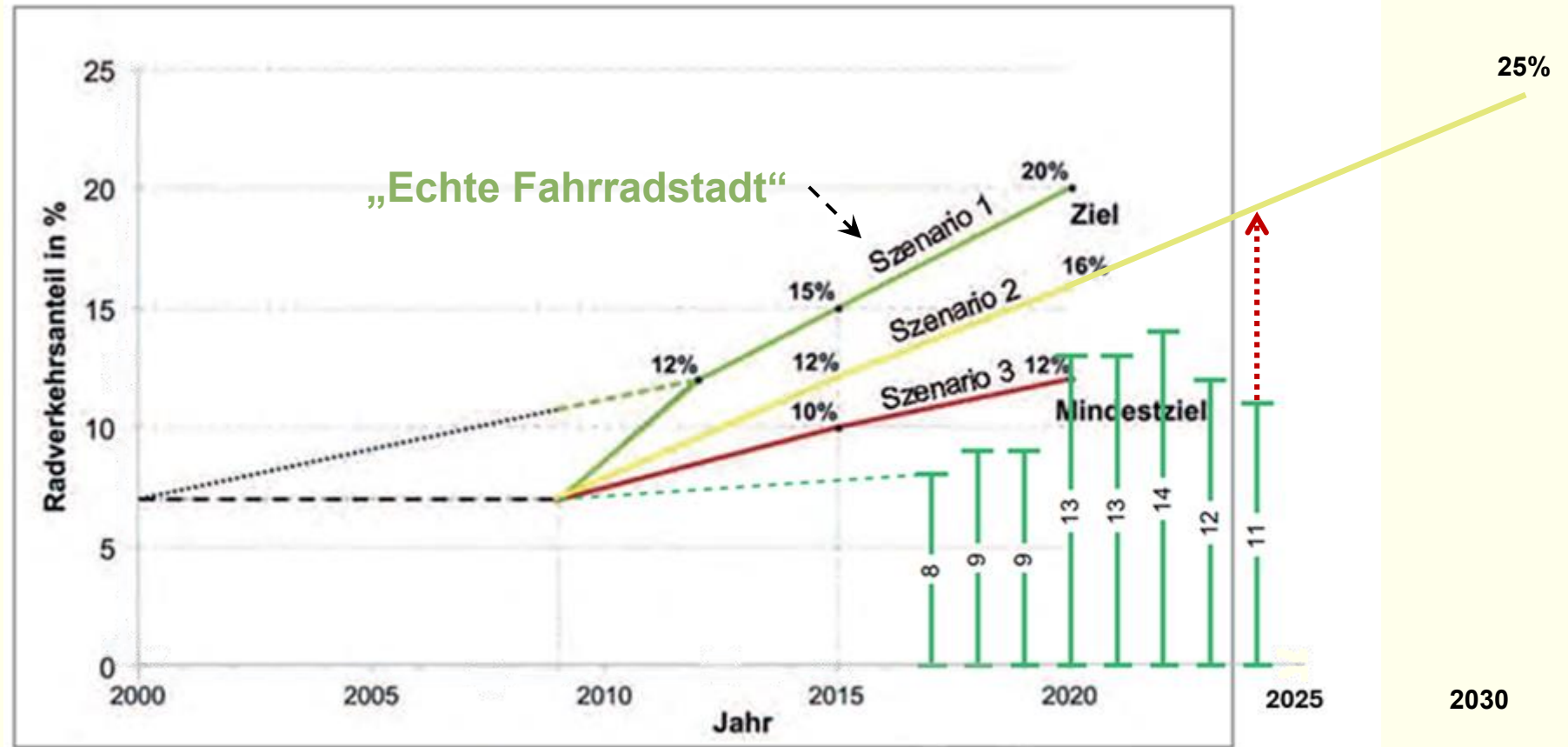
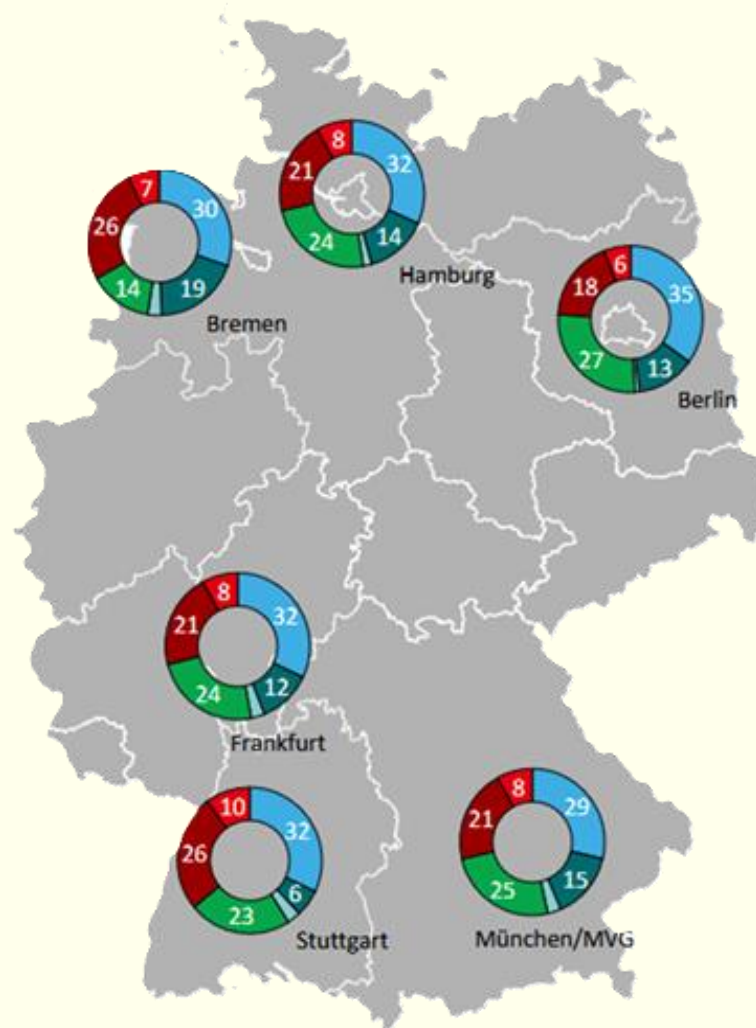


Abbildung 60 Szenarien zur Steigerung des Radverkehrs an allen Wegen Stuttgarts<sup>51</sup>



# Modal Split 2023



Wege  
Angaben in Prozent



zu Fuß



Fahrrad



E-Bike



ÖV



MIV-Fahrt



MIV-Mitfahrt

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

# Gemeinderatsbeschluss 1120/2018



Antrag vom 21.02.2019	
Eingang bei L/OB:	
Datum:	Uhrzeit:
Eingang bei 10-2.1:	
Datum:	Uhrzeit:

Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktion

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, SPD-Gemeinderatsfraktion, Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-Plus, DIE STADTISTEN

Betreff

Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen

Ergänzungsbeschluss zur GRDRs 1120/2018

Eine Fahrradstadt ist fahrradfreundlich, weist dem Radverkehr eine große Bedeutung zu und legt eine einladende Radinfrastruktur an. Auf den Erfahrungen von Städten wie Kopenhagen oder Den Haag aufbauend wollen wir eine Radinfrastruktur schaffen, die für alle von 8 bis 80 Jahren – für Eltern mit Kindern im Anhänger, aber auch für Kinder unter 8 Jahren, die auf dem Gehweg radeln, oder für Senior\*innen auf E-Dreirädern – bequem und nicht nur sicher ist, sondern auch das Gefühl von Sicherheit vermittelt.

Radverkehr bringt einer Stadt große Vorteile. Er entlastet den Autoverkehr von Staus, den öffentlichen Nahverkehr von überfüllten Bussen, die Bürgerinnen und Bürger von Lärm und Abgasen, fördert die Gesundheit, macht Innenstädte lebendig und attraktiv und unterstützt den lokalen Handel. Radinfrastruktur ist zudem vergleichsweise kostengünstig und flächeneffizient.

Wir unterstützen den Beschlussantrag der Verwaltung (GRDRs 1120/2018), wollen aber einige Punkte konkretisieren.

## Wir beantragen:

- Punkt 1 des Beschlussantrags wird ergänzt um folgenden Satz: „Bis 2030 soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, auf 25 Prozent der Wege ansteigen“.
- Punkt 3 des Beschlussantrags wird ergänzt und lautet dann: „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.“
- Die Verwaltung wird beauftragt, in den kommenden Haushaltsentwürfen 2020/21 und 2022/23 im Radetat eine Summe für Infrastruktur und für eine Aufstockung des Personals einzustellen, die bei 20 Euro pro Einwohner\*in und Jahr liegt. Im Doppelhaushalt 2020/21 werden dabei die nicht abgeflissenen Mittel aus dem Radetat von 2018/19 angerechnet. Langfristig wollen die Unterzeichner den Etat auf 40 Euro pro Einwohner\*in und Jahr verdoppeln.
- Die Verwaltung wird beauftragt, aus dem Jahresüberschuss 2018 eine Davon-Position in Höhe von 20 Mio. Euro als zweckgebundene Rücklage für Radinfrastruktur zu bilden und hierzu eine Beschlussvorlage vorzulegen.
- 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.

18

- Es wird eine Ausbauplanung vorgelegt, die auf der genannten deutlichen Erhöhung des Radetats und der bis zu den Haushaltsberatungen zu ermittelnden und dann entsprechend ausgestockten personellen Ausstattung in allen an der Planung und Umsetzung beteiligten Ämtern basiert.
- Der Ausbau des Haupttradroutennetzes wird bis 2030 abgeschlossen und darüber hinaus in den Stadtbezirken das Radroutennetz insgesamt weiter verdichtet.
- In allen Stadtvierteln wird auf Nebenstraßen mindestens eine Fahrradstraße ausgewiesen und auf ihr der Kfz-Durchgangsverkehr wirkungsvoll unterbunden, etwa durch Einbahnregelungen oder bauliche Maßnahmen.
- In Tempo-30-Zonen (Nebenstraßennetzen) werden möglichst alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende freigegeben.
- Auf allen großen Kreuzungen wird zügig eine sichere und einladende Radinfrastruktur angelegt, die geeignet ist, Radfahrende und zu Fuß Gehende vor Abbiegeunfällen zu schützen.
- Es werden zügig Radparkhäuser, vor Wetter und Vandalismus geschützte Radabstellanlagen oder Radstiegen in Wohngebieten, an Verkehrsknotenpunkten und kulturellen, sportlichen oder gastronomischen Zielen aufgestellt.
- Die Radverkehrsanlagen werden stets ganzjährig befahrbar gehalten.
- 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.
- Die Ordnungskräfte werden dafür sensibilisiert und personell so ausgestattet, dass Radverkehrsanlagen, Gehwege und Straßenecken wirkungsvoll und nachhaltig von Falschparkern freigehalten werden.
- Nach dem Vorbild des „Radars“ von Stadträdern wird eine Internetplattform eingerichtet, mit Hilfe derer störende oder gefährliche Stellen gemeldet werden können.
- Für ein fahrradfreundliches Stuttgart werden öffentliche Kampagnen mit großer Reichweite durchgeführt, die alle Verkehrsteilnehmer\*innen für einander sensibilisieren. Noch 2019 wird eine Kampagne gestartet, die den Überholabstand von Kfz zu Radfahrenden thematisiert.
- 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.
- 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.

Christine Lehmann  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Gemeinderatsfraktion

Björn Peterhoff  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Gemeinderatsfraktion

Andreas Winter  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Gemeinderatsfraktion

M. Körner  
Martin Körner  
Fraktionsvorsitzender  
SPD-Gemeinderatsfraktion

Susanne Kletzin  
stv. Fraktionsvorsitzende  
SPD-Gemeinderatsfraktion

Dejan Perc  
SPD-Gemeinderatsfraktion

Christoph Ozasek  
Fraktionsgemeinschaft  
SÖS-LINKE-Plus

Luigi Pantisano  
Fraktionsvorsitzender  
SÖS-LINKE-Plus

Hannes Rockenbach  
Fraktionsvorsitzender  
SÖS-LINKE-Plus

Ralph Schertlen  
DIE STADTISTEN

- 2 -

## Arbeitspapier Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids

Stuttgart, ergänzend zu den aktuellen Richtlinien, gültig für das

**Haupttradroutennetz und RSV**

Zu den Entwurfsgrundlagen (RASt, ERA, usw.) gelten abweichend folgende Ziele (Aufzählung nicht abschließend)  
Die Reihenfolge der Führungsformen stellt eine Priorisierung dar.

Führungsformen	angestrebter Qualitätsstandard
innerorts	
1-Radschnellverbindung	Fahrradstraße ≥ 4,00 m + ≥ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam Einrichtungsweg ≥ 3,00 m + ≥ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam Zweirichtungsweg ≥ 4,00 m + ≥ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam
2-Geschützter Radfahrstreifen „Protected Bike Lane“	Einrichtungsweg ≥ 3,00 m Isoliert, Vordrängewege, dem ges. Standardlösung Regelbreite ≥ 2,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV + ggf. ≥ 0,75 Sicherheitstrennstreifen zu linksseitigen Parkam - Bauliche Trennung muss für Rettungskräfte und Feuerwehr geeignet sein - Breite für Räumdienst muss geeignet sein
3-Baulicher Radweg	erforderlich
3-1 Trennung zum Fußverkehr	Trennung in der Regel in Form von Bordsteinanlagen oder taillierten Elementen
3-2 Einrichtungsweg	Regelbreite ≥ 2,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam, - Innen- + ≥ 2 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam
3-3 Zweirichtungsweg	Regelbreite ≥ 3 m + ≥ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV bzw. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam
4-Fahrradstraßen	wird im Nebenstraßennetz angestrebt Regelbreite ≥ 3,50 m + ≥ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam
5-Modale Filter → offen, AG 1	Wenn Durchfahrtsverkehr in erheblichen Maße auftreten
6-Radfahrstreifen	Regelbreite ≥ 2 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam
7-Umweltspur (Radfahrstreifen Bus frei) und Busspur Rad frei	Wird angestrebt + an Haltestellen die Breite nach Fahradfrequenz und Bus-Taktung breiter ausfallen (bei der Querschnitts das ermöglicht) → im Leitfaden ausführlich
8 - Piktogrammspur	Nach BASt - Empfehlung als Erprobung (Testphase)
9-Schutzstreifen	nur in Ausnahmefällen, wenn kein anderes Radfahrangebot möglich ist (im Bedarfsfall) ≥ 3,50 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkam
10-Öffnung von Einbahnstraßen	Wird angestrebt. Erfolg nur dann nicht, wenn zwingende Gründe entgegenstehen. Ggf. mit Aufhebung von Parkplätzen
außerorts	
11-Baulicher Radweg	
11-1 Trennung zum Fußverkehr	Bei starkem Fußverkehr Trennung erforderlich
11-2 Einrichtungsweg	Regelbreite ≥ 2,50 m + ≥ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV (V=60km/h)
11-3 Zweirichtungsweg	Regelbreite ≥ 3,00 m + ≥ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum MIV (V=60km/h)
Knotenpunkte	
12-Kreuzungen → offen, AG 1	Im Leitfaden ausführlich. Grundlage sind die technischen Vorschriften (RASt, ERA) und die Empfehlungen aktueller Forschungsergebnisse (z.B. BASt, GfV) in Bezug auf Verkehrssicherheit
13-Kreisverkehre	
13-1 Schmale Ein- / Ausfahrts	Entlassungsfahrzeuges (Hohe
13-2 Geflüstelter Innen	
13-3 optionale Führung	die Empfehlungen aktueller Sicherheit

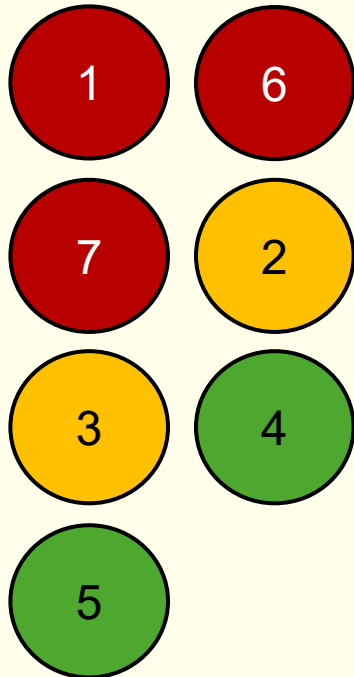
114/2022



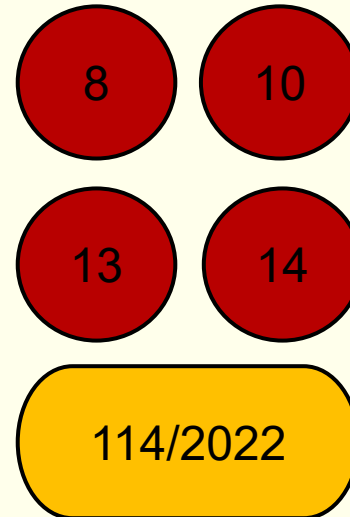
# Radentscheid - Umsetzung 2025



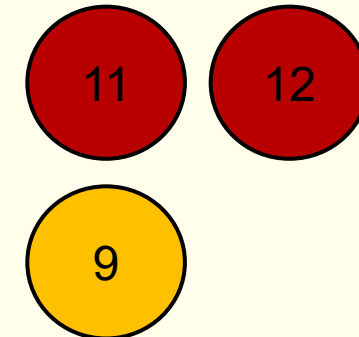
## Ziele, Strategie, Budget



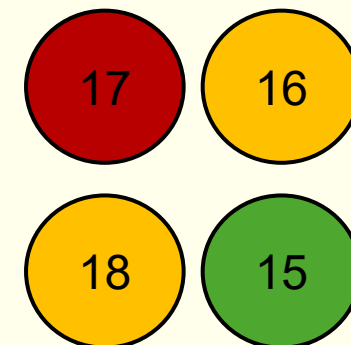
## Schutz der Radfahrenden



## Leichtigkeit des Radfahrens



## Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung



# Radentscheid - Umsetzung 2025



## Ziele, Strategie, Budget

- Bis 2030 Radanteil auf 25% steigern (Punkt 1) und Hauptradroutennetz abschließen (Punkt 7)
- Ausbauplanung vorlegen (Punkt 6), Qualitätsstandards einhalten (Punkt 2)
- langfristig 40€ pro Einwohner (Punkt 3), derzeit ca. 30€
- Ausreichend Stellen für den Radverkehr schaffen (Punkt 5)

1,7

2,6

3

5



# Radentscheid - Umsetzung 2025



## Schutz der Radfahrenden

- Modale Filter "wenn Durchfahrverkehre in erheblichen Maße auftreten"
- "Bei starkem Fußverkehr Trennung erforderlich" (Anlage 1 zu GDR 114/2022)
- "Kfz-Durchgangsverkehr [wird auf Fahrradstraßen] wirkungsvoll unterbunden" (Punkt 8)
- "Radverkehrsanlagen, Gehwege und Straßenecken [werden] wirkungsvoll und nachhaltig von Falschparkern [...] freigehalten" (Punkt 14)
- "Auf allen großen Kreuzungen wird zügig eine sichere und einladende Radinfrastruktur angelegt, die geeignet ist, Radfahrende und zu Fuß Gehende vor Abbiegeunfällen zu schützen." (Punkt 10)

114/2022

8

14

10

# Radentscheid - Umsetzung 2025



## Leichtigkeit des Radfahrens

- Parkmöglichkeiten (diebstahlsicher) für Fahrräder in Wohngebieten, an Verkehrsknotenpunkten und kulturellen, sportlichen oder gastronomischen Zielen
- Radverkehrsanlagen ganzjährig befahrbar  
→ Bilder von Radfahren in Stuttgart
- Einbahnstraßen freigeben  
319 (2023: 265) für den Radverkehr  
geöffnete Einbahnstraßen

11



12



9



# Fazit - Viel Worte, wenig Wege!



- Geld und Personal ist ausreichend vorhanden
- Gemeinderatsbeschluss vor 7 Jahren, 5 Jahre bleiben
- Wo ist die Umsetzungsstrategie, um diese Ziele bis 2030 zu erreichen?

STUTTGARTER  
ZEITUNG

Radverkehr in Stuttgart

## Ausbau im „Schneckentempo“ – Ziele würden so erst 2153 erreicht

30.05.2025 - 11:47 Uhr

Der Ausbau des Radverkehrs in Stuttgart stockt, die selbst gesteckten Ziele werden fast sicher weit verfehlt. Die Linken im Gemeinderat drücken nun aufs Tempo.



DIE ZEIT

Radentscheid

## Bürgerentscheid gewonnen – und dann passiert erstmal nichts

In vielen Städten stimmte die Bevölkerung für mehr Radinfrastruktur ab. Umgesetzt wurde dann jedoch wenig, kritisieren Initiatoren – und zweifeln an der Basisdemokratie.

Von Andrea Reidl

27. November 2025, 9:26 Uhr

STUTTGARTER  
ZEITUNG

Radverkehr in Stuttgart

## Tempo 30 statt neuer Hauptradroute

25.06.2025 - 16:58 Uhr

Der Bezirksbeirat Vaihingen lehnt eine neue Hauptradroute in der Waldburgstraße ab. Die Stadt soll alternative Routen prüfen – und ein mögliches Tempolimit.

SIZPlus Radschnellweg Neckartal

STUTTGARTER  
ZEITUNG

## Mehr Stop als Go: Der Radschnellweg 4 kommt alles andere als schnell voran

11.01.2026 - 10:00 Uhr

So richtig vorwärts ging es mit der schnellen Verbindung für Radfahrer im vergangenen Jahr nicht. Und auch 2026 wird beim Bau des RS4 wohl recht wenig passieren.

STUTTGARTER  
ZEITUNG

Stadt stärkt den Radverkehr

## Wo in Stuttgart neue Radwege entstehen

25.06.2025 - 14:45 Uhr

Der Ausbau der Radinfrastruktur in Stuttgart schreitet voran – wenn auch äußerst schleppend. Wir zeigen auszugsweise, wo neue Radwege entstehen oder frisch eröffnet wurden.

ZWEIRAT



Ein kleines Dankeschön ...

***WARUM  
HÖRT DER  
FAHRRADWEG  
EINFACH  
HIER AUF?***

***CHANGING  
CITIES***

# Was kann ich tun ?



## Schreibe an die Stadträte deiner Wahl

→ <https://www.stuttgart.de/rathaus/gemeinderat/mitglieder-des-gemeinderats/>

- Schildere Deine persönlichen Erfahrungen als Radfahrender in Stuttgart (gute wie schlechte)
- Übe konstruktive Kritik, mache Verbesserungsvorschläge
- **Fordere die Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses 1120/2018 („Radentscheid“) bis 2030 ein**  
→ Vorlage in partici.fi und unter [zweirat-stuttgart.de](https://zweirat-stuttgart.de)



# Engagiere Dich!



Oder bei einer der anderen vielen Initiativen rund um den Radverkehr in Stuttgart

<https://criticalmassstuttgart.wordpress.com/radkultur/>



# Zubringer Stuttgart - Pforzheim zur Gedenkfahrt Andreas Mandalka (Natenom)

**#visionzero**

441 Radfahrer:innen wurden im  
Jahr 2024 im Straßenverkehr getötet.



**Gedenkfahrt**

**Sa. 31. Jan. 2026, 11 Uhr**

Staatsanwaltschaft Pforzheim  
Lindenstr. 3, Nähe Bahnhof

Weitere Infos: [fahrradstadt-pforzheim.de](https://fahrradstadt-pforzheim.de)

**Samstag, 31. Januar 2026**

6:35 Erwin-Schottle Platz

7:20 Bhf S-Vaihingen

8:25 Bhf Renningen

8:30 Bhf Renningen-Süd

9:10 Weil der Stadt Velotraum

[zweirat-stuttgart.de](https://zweirat-stuttgart.de)