

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

Zweirat Stuttgart - Historie

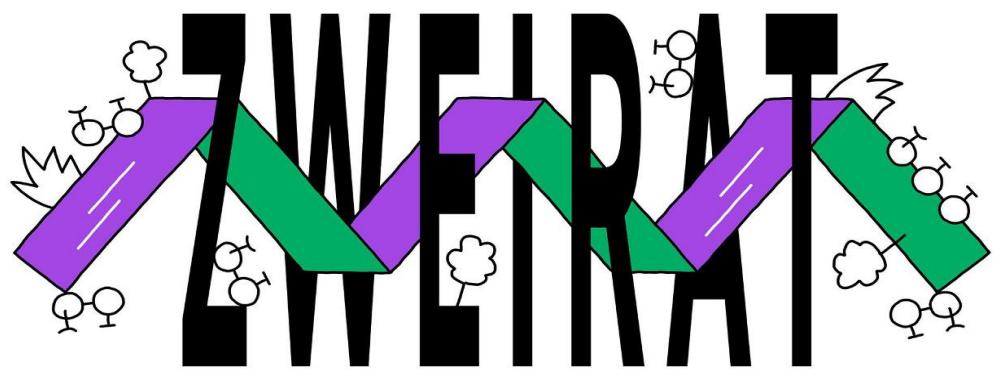
Radforum der Stadt Stuttgart

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

The infographic features a yellow background with a pink header containing the text "JETZT WAS BEWEGEN - ZWEIRATS ZIELE FÜR DEN RADVERKEHR IN STUTTGART". Below the header are four colored callout boxes (orange, blue, green, and teal) each containing one of the four goals listed above. At the bottom left is an illustration of a person riding a bicycle, and at the bottom right is the "ZWEIRAT" logo with a stylized bicycle icon.

JETZT WAS BEWEGEN -
ZWEIRATS ZIELE
FÜR DEN RADVERKEHR
IN STUTTGART

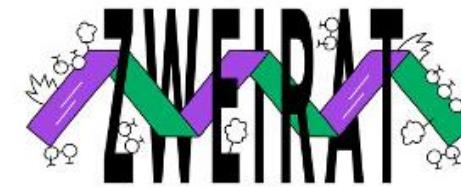
- Durchgängige, sichere und komfortable Radinfrastruktur
- Pragmatische Lösungen für den schnellen Wandel
- Viel mehr Menschen haben Spaß am Radfahren
- Fahrradstadt 2030 – Gemeinderatsbeschluss konsequent umsetzen

ZWEIRAT

RAD
ENTSCHEID
STUTTGART



Partner des Radentscheides



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

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

RAD
ENTSCHEID
STUTTGART



Danke !

Donnerstag, 13. Dezember 2018

RAD
ENTSCHEID
STUTTGART



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



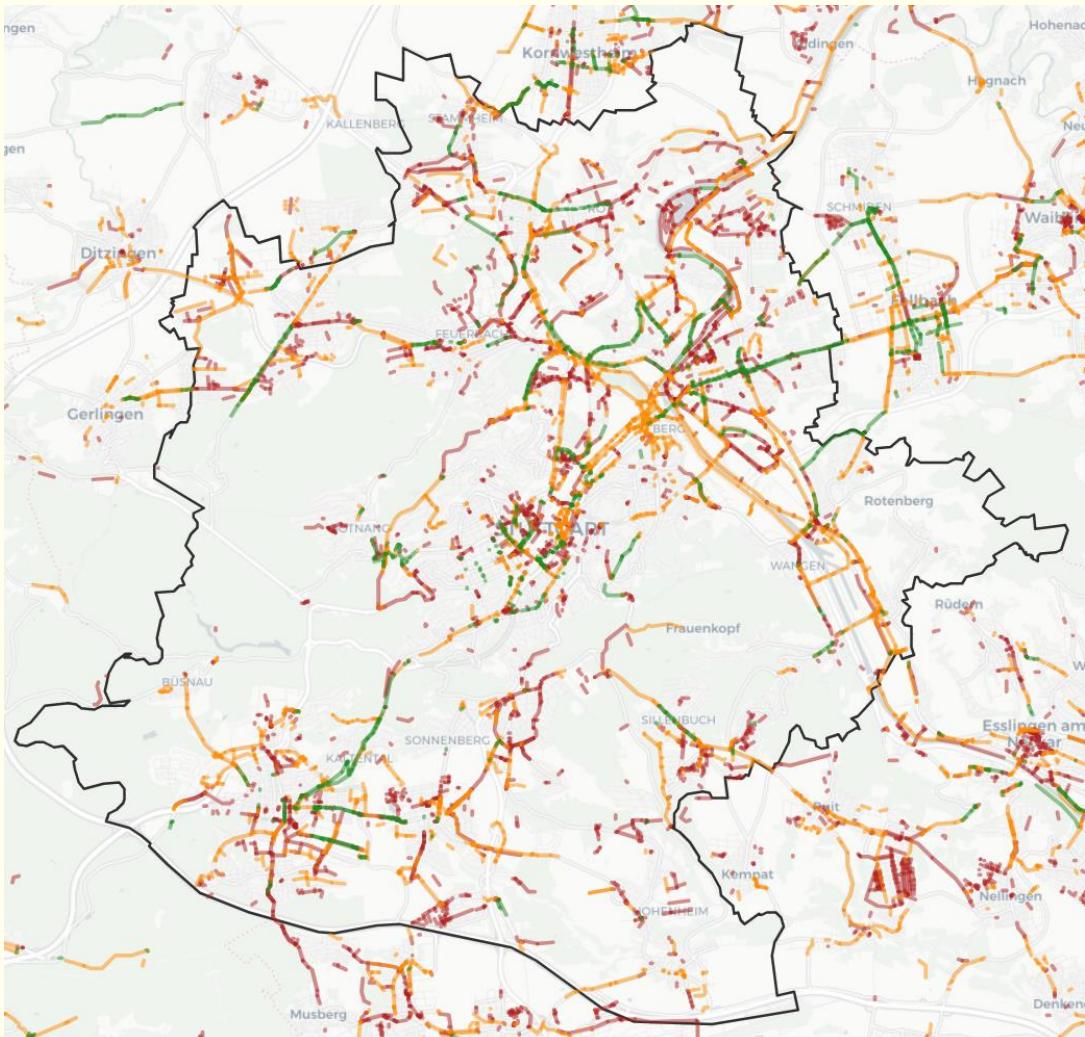
STUTTGART



„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



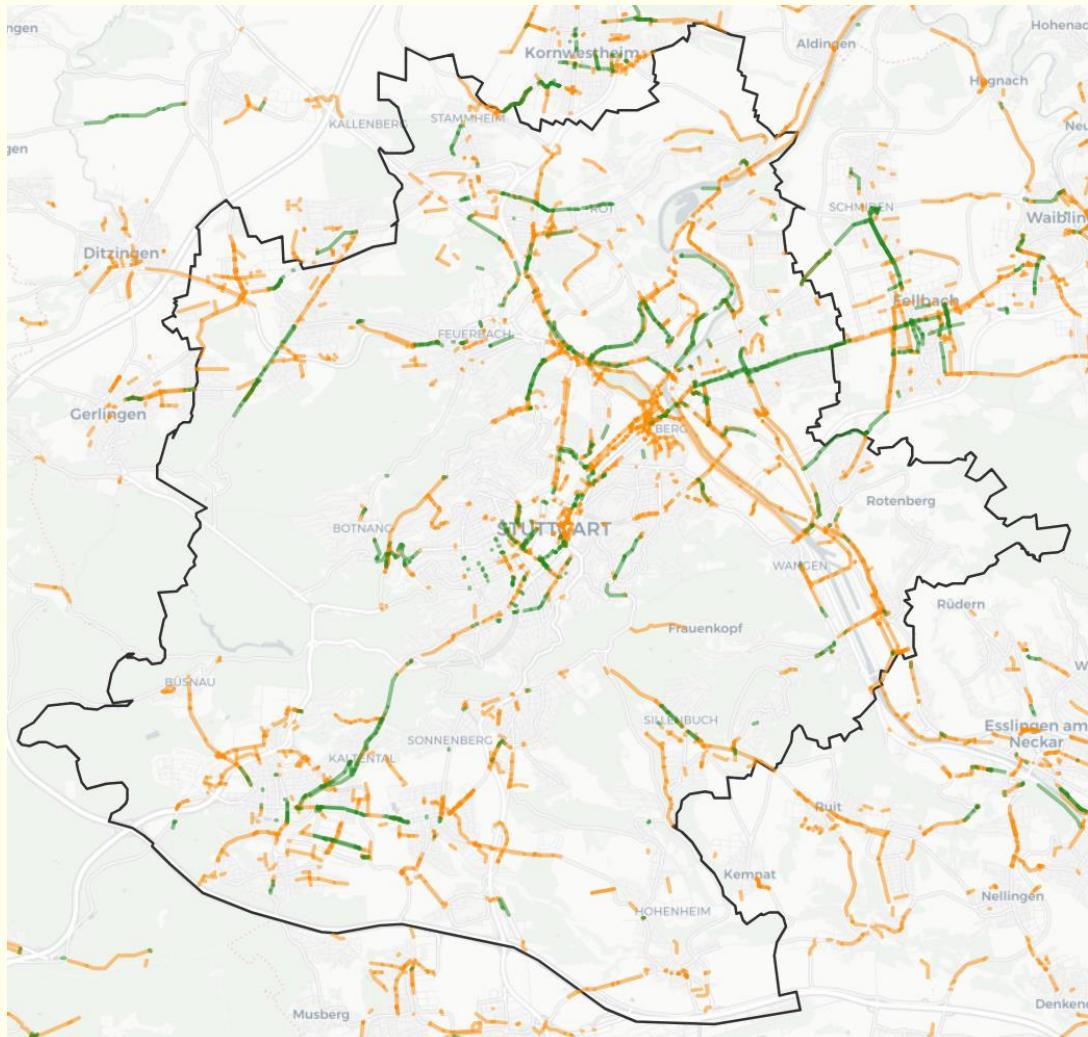
Anlieger frei



■ Gehweg Rad frei



Radinfrastruktur in Stuttgart



Legende

■ Getrennter Radweg



■ Gemeinsamer Radweg

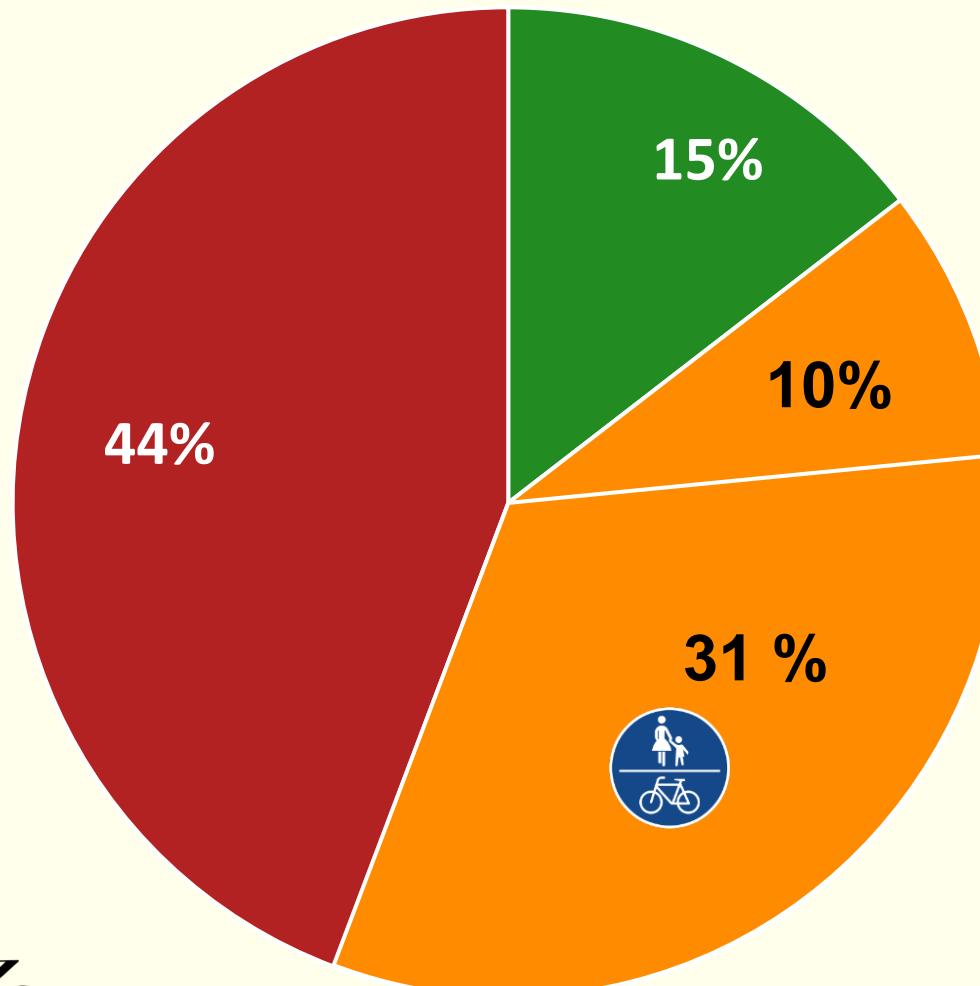


Anlieger frei



frei

Radinfrastruktur in Stuttgart



Legende

■ Getrennter Radweg



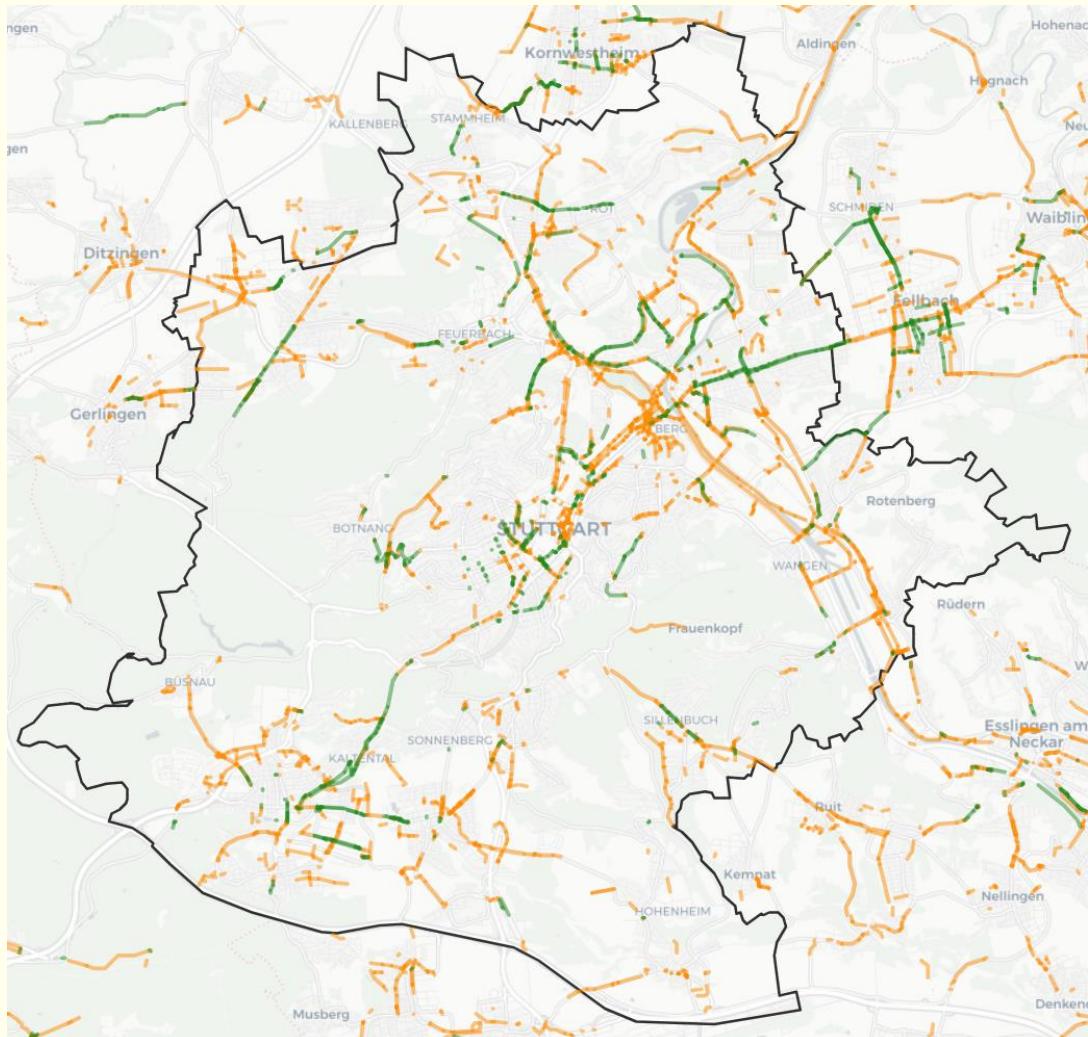
■ Gemeinsamer Radweg



■ Gehweg Rad frei



Radinfrastruktur in Stuttgart



Legende

■ Getrennter Radweg



■ Gemeinsamer Radweg

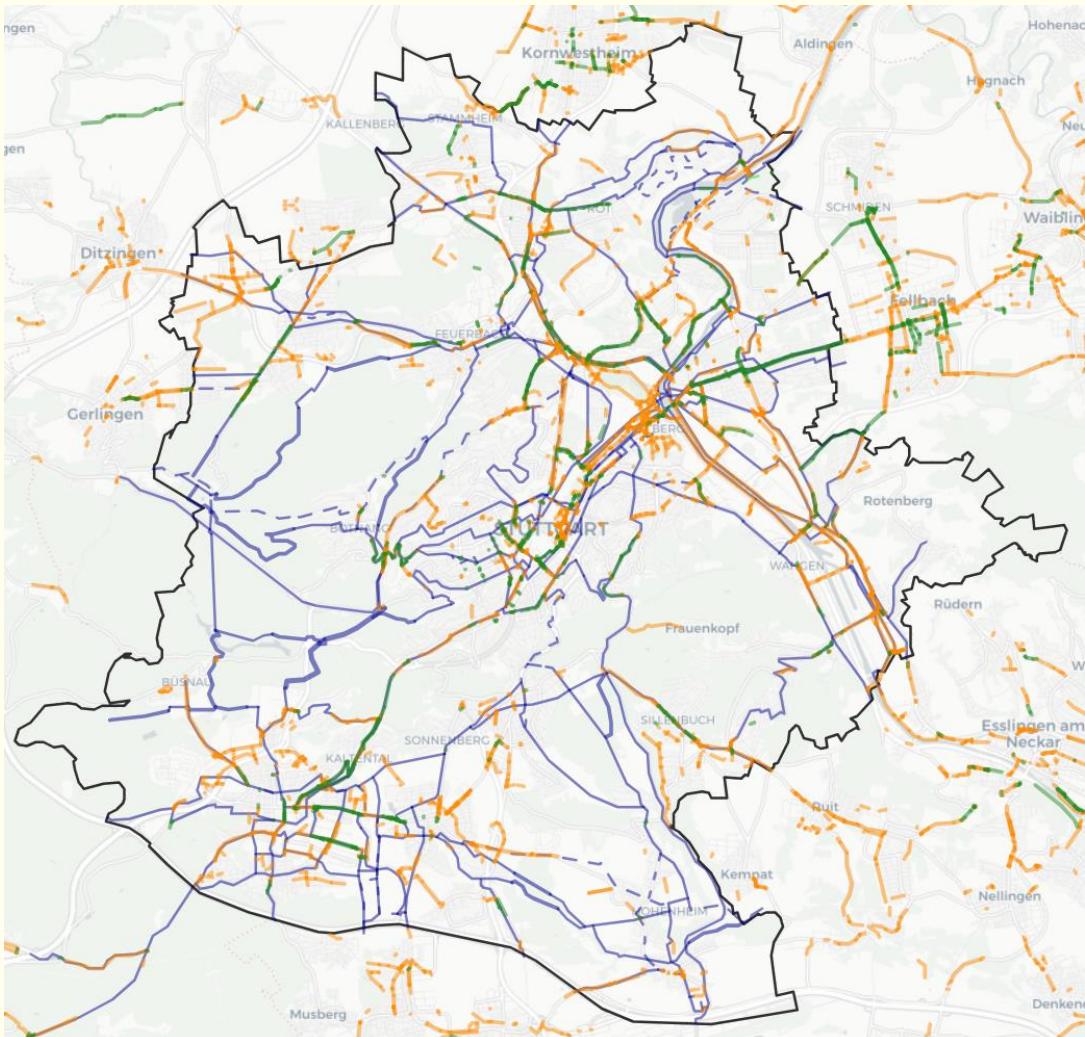


Anlieger frei



frei

Radinfrastruktur in Stuttgart



Legende

■ Getrennter Radweg



■ Gemeinsamer Radweg



Anlieger frei



■ Hauptradroutenkonzzept
(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

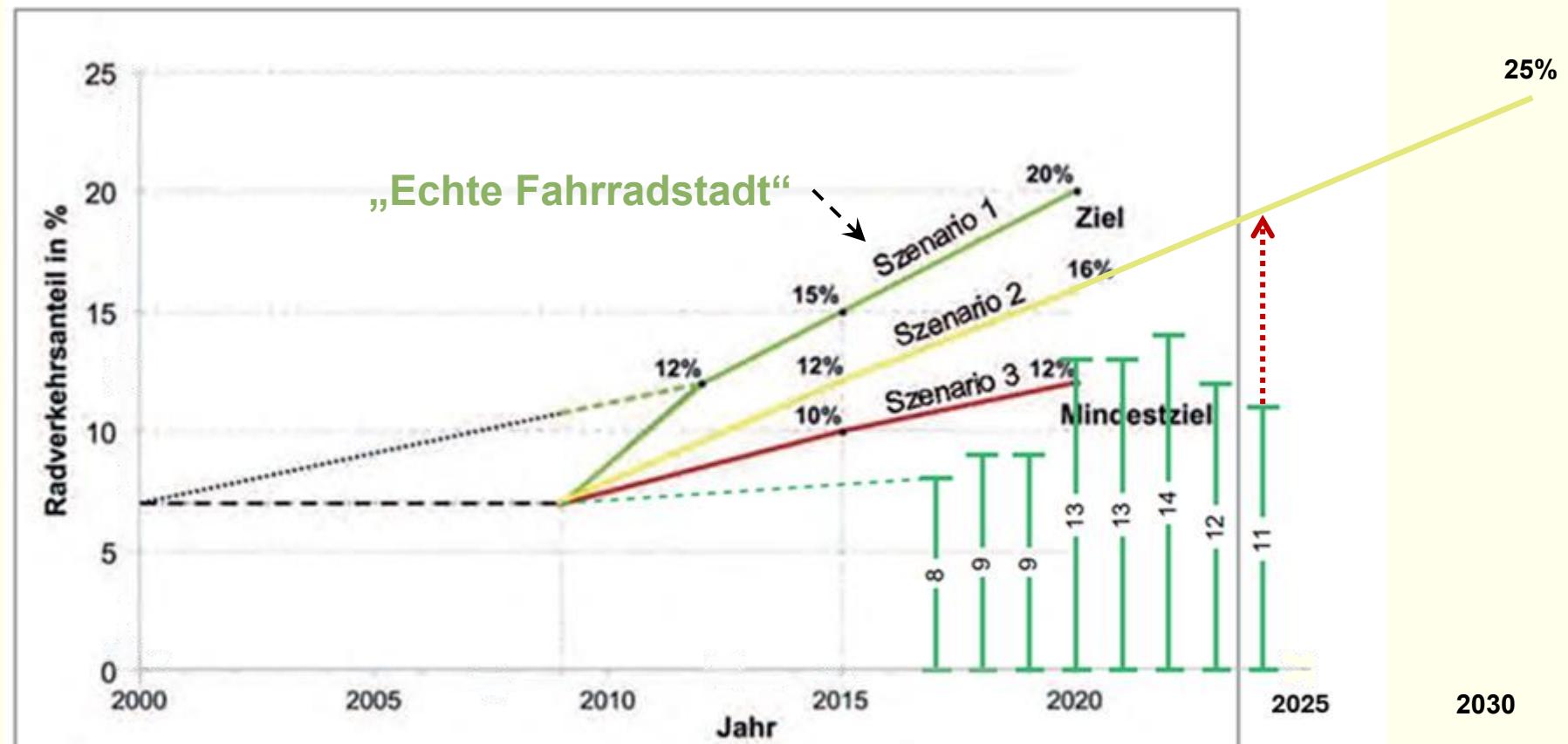
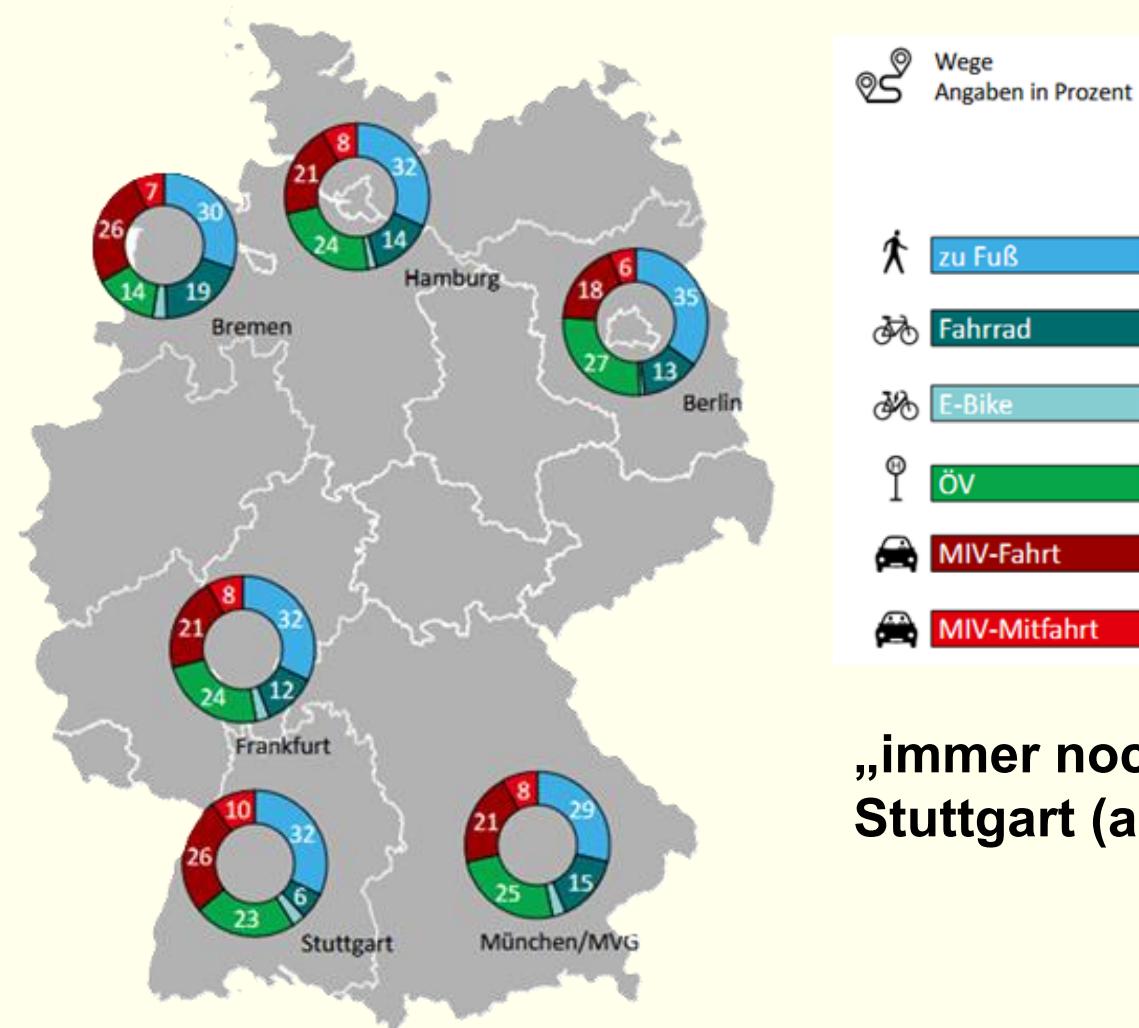


Abbildung 60 Szenarien zur Steigerung des Radverkehrs an allen Wegen Stuttgarts⁵¹

Modal Split 2023



„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 GRDr 1120/2018
<p>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.</p> <p>Radverkehr bringt einer Stadt große Vorteile. Er entlastet den Autoverkehr von Staus, den öffentlichen Nahverkehr von überfüllten Bahnen, 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.</p> <p>Wir unterstützen den Beschlussantrag der Verwaltung (GRDr 1120/2018), wollen aber einige Punkte konkretisieren.</p>
Wir beantragen:
<ol style="list-style-type: none"> 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 2 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 Radefat eine Summe für Infrastruktur und für eine Aufstockung des Personals einzustellen, die 20 Euro pro Einwohner*in und Jahr liegt. Im Doppelhaushalt 2020/21 werden dabei die nicht abgeflössenen Mittel aus dem Radefat 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.

1

18

- 2 -

- Es wird eine Ausbauplanung vorgelegt, die auf der genannten deutlichen Erhöhung des Radetats und der bis zu den Haushaltserörterungen zu ermittelnden und dann entsprechend aufgestockten personellen Ausstattung in allen an der Planung und Umsetzung beteiligten Ämtern basiert.
- Der Ausbau des Hauptradroutennetzes 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 wirkungsvooll 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 Radbügel 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 Stadtadeln 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

Christine Lehmann
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Gemeinderatsfraktion

Björn Peterhoff

Björn Peterhoff
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Gemeinderatsfraktion

Andreas Winter

Andreas Winter
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Gemeinderatsfraktion

M. Körner

Martin Körner
Fraktionsvorsitzender
SPD-Gemeinderatsfraktion

Susanne Kletzin

Susanne Kletzin
stv. Fraktionsvorsitzende
SPD-Gemeinderatsfraktion

Degai Perc

Degai Perc
SPD-Gemeinderatsfraktion

Christoph Ozask

Christoph Ozask
Fraktionsgemeinschaft
SÖS-LINKE-Plus

Luigi Pantano

Luigi Pantano
Fraktionsgemeinschaft
SÖS-LINKE-Plus

Hannes Rockenbach

Hannes Rockenbach
Fraktionsvorsitzender
SÖS-LINKE-Plus

R. Scherf

Ralph Scherf
DIE STADTISTEN

Arbeitspapier Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids

Stuttgart, ergänzend zu den aktuellen Richtlinien, gültig für das

Hauptradroutennetz und RSV

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

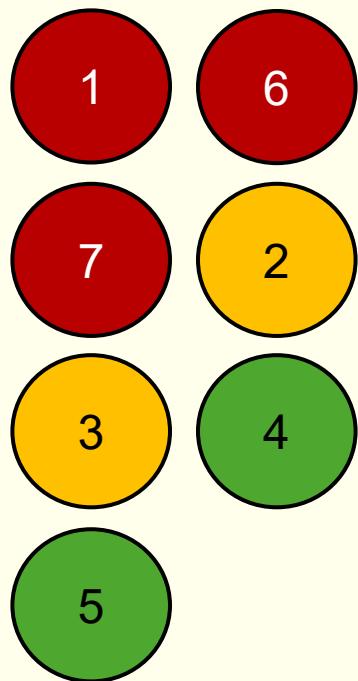
Führungsformen	angestrebter Qualitätsstandard
innerorts	
1-Radschnellverbindung	Fahrradstraße $\geq 4,00\text{ m} + \geq 0,50\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern Einrichtungsradweg $\geq 3,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern Zweirichtungsradweg $\geq 4,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern Radinfrastrukturen ggf. als Umleitweg $\geq 3,00\text{ m}$
2-Geschützter Radfahrtreifen „Protected Bike Lane“	Erst Verschrankung, dann gef. Standardisierung Regelbreite $\geq 2,50\text{ m} + 0,50\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV bzw. ggf. $\geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu linkseitigen Parkern - Bauliche Trennung muss für Rettungskräfte und Feuerwehr geeignet sein - Breite für Raumdienst muss geeignet sein
3-Baulicher Radweg	erforderlich Trennung in der Regel in Form von Bordsteinkartänen oder taktischen Elementen Regelbreite $\geq 2,00\text{ m} + 0,50\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern - Alternativ $\geq 2\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern
3-2 Einrichtungsradweg	Regelbreite $\geq 2\text{ m} + 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern
3-3 Zweirichtungsradweg	Regelbreite $\geq 2\text{ m} + 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV bzw. $0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern
4-Fahrstraßen	wird im Nebenstraßennetz angestrebt Regelbreite $\geq 3,50\text{ m} + \geq 0,50\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern
5-Modale Filter → offen, AG 1	Wenig Durchfahrverkehr in erschlichenen Mäßen auftreten.
6-Radfahrtreifen	Regelbreite $\geq 2\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern
7-Umweltspur (Radfahrtreifen Bus frei) und Busspur Rad frei	wird angesetzt + an Haltestellen die Breite nach Radfrequenz und Bus-Taktzeit breiter ausführen (wo der Querschnitt das ermöglicht) → Im Laufenden ausführlich Nach BASt - Empfehlung als Erprobung (Testphase)
8-Piktogrammspur	nur in Ausnahmefällen, wenn kein anderes Radfahrtangebot möglich ist (im Bedarfsfall, $\geq 3,50\text{ m} + 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zu Parkern)
9-Schutzstreifen	Wind angesetzt. Erfolgt nur dann nicht, wenn zwingende Gründe entgegenstehen. Ggf. mit Aufreibung von Parkplätzen
10-Öffnung von Einbahnstraßen	außerorts
11-Baulicher Radweg	Bei starkem Fußverkehr Trennung erforderlich
11-1 Trennung zum Fußverkehr	Regelbreite $\geq 2,50\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV ($V=60\text{km/h}$)
11-2 Einrichtungsradweg	Regelbreite $\geq 2,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV ($V=60\text{km/h}$)
11-3 Zweirichtungsradweg	Regelbreite $\geq 2,00\text{ m} + \geq 0,75\text{ m}$ Sicherheitsstreifen zum MIV ($V=60\text{km/h}$)
Knotenpunkte	
12- Kreuzungen → offen, AG 1	Im Laufenden ausführlich. Grundlage sind die technischen Vorschriften (RASt, ERA) und die Empfehlungen aktueller Forschungsergebnisse (z.B. BASt, GDI) in Bezug auf Verkehrssicherheit
13- Kreisverkehre	
13-1 Schmale Ein-/ Ausfahrten	messungsfahrzeuge (Hohe Empfehlungen aktueller Sicherheit)
13-2 Geplasterter Innenraum	
13-3 optionale Führung	die Empfehlungen aktueller Sicherheit

114/2022

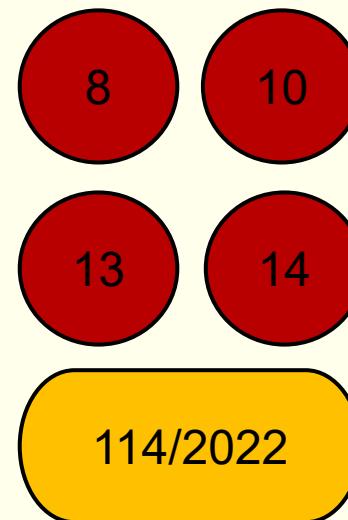
Radentscheid - Umsetzung 2025



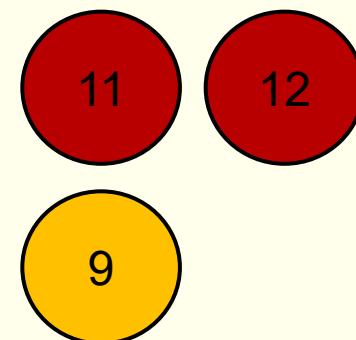
Ziele, Strategie, Budget



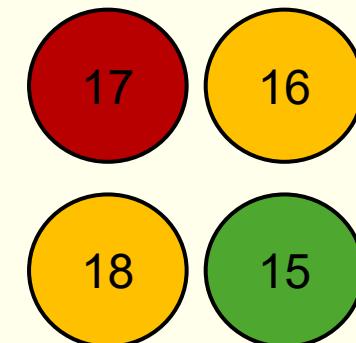
Schutz der Radfahrenden



Leichtigkeit des Radfahrens



Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung



Radentscheid - Umsetzung 2025



Ziele, Strategie, Budget

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



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

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

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