

Anlage 1 zur GRDrs 892/2021

Radverkehrsförderprogramm der Landeshauptstadt
Stuttgart

Radbericht 2021

Landeshauptstadt Stuttgart
Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt
Referat Sicherheit, Ordnung und Sport
Referat Technisches Referat
Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität

Inhalt

1	Radfahren im Trend	3
1.1	Förderung im Bund, beim Land und in den Nachbarkreisen	3
1.2	Fahrradförderung in Stuttgart.....	4
2	Grundlagen der Radverkehrsplanung in Stuttgart.....	11
2.1	Projektphasen der Planung – Von der Idee zur Radverkehrsanlage.....	11
2.2	Segmente der Radförderung	12
2.3	Fortschreibung Radkonzept.....	13
3	Übersicht Maßnahmen DHH 2020/2021	14
3.1	Projekte und Maßnahmen im Radverkehr – Zusammenfassung Terminkoordinierungsliste 2020/2021	14
3.2	Zählraten 2020/2021	14
3.3	Personalsituation	16
3.4	Radetat – Mittelabfluss – Fördermittel	17
4	Rückblick DHH 2020/2021 Maßnahmen der Fahrradförderung.....	18
4.1	Netze, Wege und Verbindungen.....	18
4.2	Abstellen und Parken.....	22
4.3	Verkehrssicherheit	25
4.4	Service, der das Radeln leichter macht	28
4.5	Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen	35
4.6	Förderung und Unterstützung.....	39
5	Ausblick Projekte/Maßnahmen DHH 2022/2023.....	41
5.1	Netze, Wege und Verbindungen - Geplante Maßnahmen.....	41
5.2	Abstellen und Parken.....	45
5.3	Verkehrssicherheit	47
5.4	Service der das Radeln leichter macht	47
5.5	Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen	48
5.6	Förderung und Unterstützung.....	49

1 Radfahren im Trend

Der Radverkehr ist in den letzten Jahren immer mehr ins Zentrum einer nachhaltigen Mobilität gerückt. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteiles an den täglichen Wegen hilft klimapolitische Ziele zu erreichen, verringert Lärm und Emissionen und trägt zu einer besseren Aufenthaltsqualität bei. Fahrradfreundliche Städte gelten als besonders lebenswert und attraktiv bei Familien und Fachkräften. Das Fahrrad ist inzwischen auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Radtourismus, Fahrradindustrie, Fahrradhandel inklusive Servicewerkstätten sowie Fahrraddienstleistungen sind Wachstumsbranchen und sichern auf vielen Ebenen Arbeitsplätze. Daher ist die Förderung des Radverkehrs inzwischen bei Bund, Länder und Gemeinden zu einer wichtigen Aufgabe geworden.

1.1 Förderung im Bund, beim Land und in den Nachbarkreisen

Auf **Bundesebene** hat sich die 24. Bundesregierung mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 für das Fahrradland Deutschland 2030 konkrete Ziele gesetzt:

- Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zu – ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.
- Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer.
- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 % – trotz deutlich mehr Radverkehr.
- Als Orientierung – auch für die Akteure vor Ort, die die allermeisten Radverkehrsmaßnahmen umsetzen – hat der Bund sich mit dem Nationalen Radverkehrsplan deshalb ein Ziel gesetzt: Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 und Änderungen in der StVO-Novelle zugunsten des Radverkehrs wurde ein moderner Rechtsrahmen gesetzt, die Akteure zu einer Neuaufteilung der Flächen ermutigt und eine umfassende Förderung des Radverkehrs ermöglicht werden.

Das **Land Baden-Württemberg** möchte zu einem echten „Fahrradland“ werden und fördert mit zahlreichen Initiativen den Radverkehr. Mit den drei Bausteinen

- RadSTRATEGIE (Ausbau der Infrastruktur, Verbesserte Kombination mit Bus und Bahn),
- RadNETZ (Schaffung eines flächendeckenden, durchgängigen Netzes alltagstauglicher Fahrradverbindungen) und
- der Initiative RadKULTUR (kreative Angebote und Aktionen, die zum Radfahren motivieren sollen)

wird der Radverkehr strategisch und nachhaltig gefördert.

Diese Förderung schlägt sich z.B. im Ausbau der Radschnellverbindungen nieder, die mithilfe von Bundes- und Landesmitteln in vielen Kommunen der Region Stuttgart vorangetrieben wird. Ein Pilotprojekt ist die Radschnellverbindung Neckartal, die von Stuttgart über Esslingen und Plochingen nach Reichenbach führt. Darüber hinaus wird in Esslingen beispielsweise neben der Fahrradmitnahme in Bussen auch die Einrichtung einer Fahrrad-

zone erprobt. Auch in den Landkreisen Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis und Böblingen wird der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorangetrieben.

1.2 Fahrradförderung in Stuttgart

Mit dem Zielbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ vom 21.02.2019 wurde der Fahrradförderung ein hoher Stellenwert zugewiesen, um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität zu unterstützen. Die Fahrradförderung der Landeshauptstadt 2020 und 2021 wurden daher von zwei großen Themen geprägt: Der Neuorientierung bzw. Umsetzung des Zielbeschlusses zur Fahrradstadt Stuttgart und natürlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie:

1.2.1 Auswirkungen der Corona Pandemie auf die Fahrradförderung

Sichtbar mehr Radlerinnen und Radler

Mit dem 1. Lockdown im Frühjahr 2020 stieg die Zahl der Radelnden sprunghaft in die Höhe. Sonniges Wetter und der Mangel an alternativen Freizeitmöglichkeiten ließen die Zahlen an den Zählstellen vor allem am Wochenende stark steigen. Im April 2020 wurde mit fast 7.500 Radelnden ein neuer Tagesrekord an der König-Karls-Brücke aufgestellt, der im Juni 2020 mit fast 8.000 bereits wieder überboten wurde. Auch im weiteren Verlauf blieben die Zahlen auf einem sehr hohen Niveau. Positiv aus Sicht der Fahrradförderung war, dass die gestiegenen Zahlen an den Zählstellen sich nicht nur im Freizeit-, sondern auch im Alltagsradverkehr zeigten. Die Zahl derer, die in der Corona Pandemie auf das Fahrrad umgestiegen sind hat sich daher insgesamt sichtbar erhöht.

Arbeit der Stadtverwaltung in der Pandemie

Die Maßnahmen zur Eindämmung auf die Corona-Pandemie, die dem Schutz der Mitarbeitenden dienen, hatten auch Auswirkung auf die Arbeit der Stadtverwaltung.

- Ein Teil der Mitarbeitenden waren wochen- oder tageweise im Home Office. Die anfangs fehlende technische Ausstattung, Zusatzbelastungen durch Kinderbetreuung und die schlechte Erreichbarkeit ließen die Projekte dadurch nur schleppend vorankommen.
- Neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mussten „ins kalte Wasser springen“ und konnten nicht in bewährter Weise eingearbeitet werden.
- Die Kommunikation und der Austausch der Mitarbeitenden untereinander, aber auch die Sitzungen, Besprechungen und die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern hat sich zeitweise schwierig gestaltet.
- Veranstaltungen wurden erst verschoben, schließlich ganz abgesagt, wie z.B. die Fahrradaktionstage 2020 und 2021 oder die Abschlussveranstaltung zum STADTRADELN 2020. Auch Sitzungen rund um die Fahrradförderung wurden abgesagt wie z.B. die Plenumsitzung des Radforums oder Sitzungen des Unterausschuss Mobilität.

Mit der Zeit hat sich die Gesamtsituation allmählich verbessert. Durch bessere technische Ausrüstung und die Umstellung auf digitale Veranstaltungsformate können die Aufgaben nun auch unter Pandemiebedingungen fortgeführt werden. Testmöglichkeiten, Impffortschritt und niedrigere Inzidenzzahlen erleichtern die Arbeit zusätzlich.

- Ein großer Teil der Mitarbeitenden kann nun über Notebooks „mobiles Arbeiten“ in Anspruch nehmen. Sofern die Stellenbeschreibungen es zulassen, gibt es Bestrebungen mobiles Arbeiten auch zukünftig beizubehalten.
- Die Möglichkeit Sitzungen und Besprechungen digital abhalten zu können, findet bis heute breite Akzeptanz bei Mitarbeitenden und der Stadtgesellschaft. So findet z.B. der Austausch der AGs mit den Sachkundigen Einwohner*innen (SKE) inzwischen größtenteils digital statt.
- Das gilt auch für Informationsveranstaltungen wie z.B. die Präsentation und Diskussion zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in allen Bezirken.

Spezielle Angebote während der Corona-Pandemie

Um in Pandemiezeiten den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern wurde besondere Angebote und Aktionen seitens der Landeshauptstadt initiiert:

- **RegioRadStuttgart:**
Vom 30. März bis 19. April 2020 wurde die kostenlose Nutzung der Regioräder für 60 Minuten und der RegioPedelecs für 30 Minuten pro Fahrt ermöglicht.
Ab August 2020 konnten dauerhaft zusätzlich 15 Freiminuten pro Fahrt mit dem RegioPedelec in Verbindung mit der polygoCard eingeführt werden, dank der finanziellen Unterstützung des Verband Region Stuttgart.
- **Kostenloser Zugang zur Navigations-App Bike Citizens:**
Die Bike Citizens App bietet Kartendarstellungen und Routenplanung speziell für Radlerinnen und Radler an, die heruntergeladen und mithilfe von Sprachsteuerung angesagt werden. Die Landeshauptstadt übernimmt die Kosten für die Karten im Raum Stuttgart. Fahrradfahrer*innen können die Bike Citizens App in Stuttgart seither kostenlos herunterladen. Für die längerfristige Nutzung fallen keine weiteren Kosten an.
- **Pop-Up Bike Lanes Theodor-Heuss-Straße und Holzgartenstraße**
Im Mai 2020 hatte der Gemeinderat den Plänen für zwei Pop-up-Bike-Lanes, zunächst befristet bis Anfang Oktober, zugestimmt
Die Radwege wurden in der Theodor-Heuss-Straße zwischen Lange Straße und Bolzstraße (ca. 700 Meter) sowie in der Holzgartenstraße zwischen Schloßstraße und Hegelplatz (ca. 400 Meter) in beiden Richtungen ausgewiesen. Dabei wurde jeweils die rechte Fahrspur zum Radfahrstreifen. In der Theodor-Heuss-Straße in Fahrtrichtung Bolzstraße und in der Holzgartenstraße in Fahrtrichtung Schloßstraße wurden die Radfahrstreifen für Busse freigegeben (Umweltspur).



Abb. 1 Pop-Up Bike Lane Holzgartenstraße: Eva Adam (Fahrradbeauftragte) und Dirk Herrmann (Amt für öffentliche Ordnung) präsentieren Auszeichnung (LHS, Leif Piechowski)

Die Auswirkungen der Pop-Up-Bike-Lanes auf den gesamten Verkehr wurden regelmäßig erfasst und evaluiert. Der temporäre Radfahrstreifen in der Holzgartenstraße wurde zeitlich verlängert. Die Markierungen bleiben bis auf Weiteres komplett erhalten.

Der temporäre Radfahrstreifen in der Theodor-Heuss-Straße wurde nach Ablauf der Erprobung am 4. Oktober zurückgenommen, da sich insbesondere Nachteile für den ÖPNV ergeben haben. Weitere Planungen für den endgültigen Umbau der Theodor-Heuss-Straße sehen einen Radweg vor. In der Zwischenzeit wurden die wiederhergestellten Radfahrstreifen großflächig in der Farbe Türkis markiert.

Mit diesem temporären Radangebot wurde etwas Neues unter realen Bedingungen erprobt. Alle beteiligten Ämter haben hierfür sehr schnell und interdisziplinär zusammengearbeitet. So konnte den Radlerinnen und Radlern innerhalb weniger Wochen ein besseres Streckenangebot gemacht werden. Gleichzeitig wurden wichtige Erkenntnisse für die zukünftigen Planungen der beiden Strecken gesammelt.

Für dieses Projekt erhielt die Landeshauptstadt die Auszeichnung des Landes „Wir machen Mobilitätswende“.

1.2.2 Auswirkungen des Ergänzungsbeschlusses zum Zielbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ (GRDRs. 1120/2018)

Der Ergänzungsbeschluss zum Radverkehr (GRDRs. 76/2018) beinhaltet 18 Punkte, die den Grundsatzbeschluss weiter konkretisieren. Neben einer finanziellen und personellen Aufstockung wurden weitere Maßnahmen aus dem Ergänzungsbeschluss initiiert, um die Absichten und Bedürfnisse des abgelehnten Bürgerbegehrens „Radentscheid“ in der Verwaltung zu verankern.

- **Ernennung Sachkundiger Einwohner*innen Radverkehr**
So wurden aus den Gruppierungen des Radentscheids sechs Sachkundige Einwohner*innen (SKE) ernannt (ADFC, Naturfreundegruppe RadGruppe e.V., Radentscheid + Initiative Zweirat, Radforum, VCD)
- **2 Mal im Jahr UA Mobilität mit Schwerpunkt Radverkehr**
Der UA Mobilität tagt seither zweimal jährlich mit dem Schwerpunkt Radverkehr. An diesen Terminen haben die SKE Rederecht.
- **Einführung eines Monitoring Systems für Fahrradinfrastrukturprojekte**
Die Fa. Drees & Sommer wurde mit dem Monitoring betraut, für das alle Fahrradinfrastrukturprojekte systematisch erfasst und die Effizienz der Zusammenarbeit unter den

Fachämtern erhöht wurde. Zweimal wurde bereits über den Fortgang der Projekte aus der Terminkoordinierungsliste (DreSo-Liste) im UA Mobilität berichtet.

- **Entwicklung eines Vorschlags zu Qualitätsstandards im Sinne des Radentscheids in der Planung**

Mithilfe von Qualitätsstandards soll für alle Radfahrenden eine gute und vor allem (auch subjektiv) sichere Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Diese Qualitätsstandards sollen Eingang in den im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu erarbeitenden Planungsleitfaden finden und so die Planung und Umsetzung der Radinfrastruktur beschleunigen.

In der Diskussion zeigte sich, dass zwischen einem standardisierten Vorgehen und der (planerisch und straßenverkehrsrechtlich) notwendigen Einzelfallprüfung in der Planung oftmals Widersprüche auftreten. Der gänzliche Verzicht auf einzelne Instrumente der Planung (Bsp. Schutzstreifen) oder die pauschale Anwendung einzelner Führungsformen (z.B. baulicher Radweg), wie sie in den Qualitätsstandards des Radentscheids gefordert werden, schränken nach Ansicht der Stadtverwaltung die Möglichkeiten zur Bereitstellung einer guten und sicheren Radinfrastruktur vor allem in beengten Straßenverhältnissen unnötig ein, zumal die Stadtverwaltung bei der Planung auch die Belange anderer Verkehrsarten vor allem Fußverkehr und ÖPNV und konkurrierender Bedarfe (Klimakonzept, Parkraummanagement, 1000-Bäume Programm usw.) berücksichtigen muss. Mithilfe von Pilotprojekten, Testphasen oder Verkehrsversuchen werden bei strittigen Verkehrsführungen Kompromisse und Alternativen erprobt (Bsp. RSV Nürnberger Straße).

Darüber hinaus wurde der Austausch mit den SKE durch Arbeitsgruppen verstetigt. So fanden trotz Einschränkungen durch die Corona-Pandemie 2021 mehr als zehn Treffen (meist digital) statt, ein Zeichen großen Engagements der Ehrenamtlichen und der Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung.

Definition Qualitätsstandards

Einführung von AGs und Informationsveranstaltungen

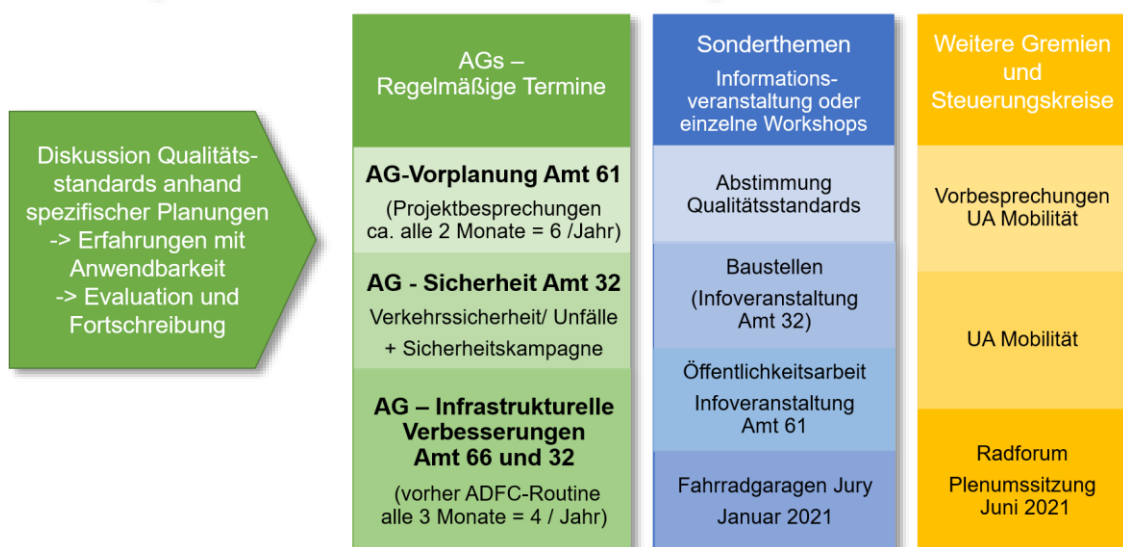













Abb. 2 Übersicht der Arbeitsgemeinschaften, Informationsveranstaltungen und Beteiligung an Gremien mit den SKE

- **Auswirkung der Thematik „Qualitätsstandards“ auf laufende Projekte**
 Durch die Diskussion über den Umgang mit den Qualitätsstandards des Radentscheidens wurden eine Reihe von Projekten zurückgestellt oder mussten erneut überarbeitet werden (Z.B. RSV Nürnberger Straße). Vor-Ort-Termine, Besprechungen in den Arbeitsgruppen, Prüfung von Vorschlägen und Ideen der SKE und Planung weiterer Varianten haben einerseits die Planungsprozesse spürbar verlängert, andererseits aber auch punktuell die Planungsqualität erhöht. Ein Verfahren, wie und wann die Qualitätsstandards zum Einsatz kommen, wird zurzeit erarbeitet.
- **Mehr Bürgerbeteiligung**
 Um für Fahrradprojekte zu werben und die Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess besser einzubeziehen, hat die Stadtverwaltung die Zahl der Vor-Ort-Termine oder Besprechungen mit Bürgerinitiativen intensiviert (z.B. Osterbronnstraße, Bürgerinitiative Plieningen) Zusätzlich zur reinen Vorstellung der Projekte in den Bezirksbeiräten wurden sogenannte Schwerpunktsitzungen Rad durchgeführt (z.B. im BB Cannstatt oder BB Botnang) bei denen die Fahrradbeauftragte zusammen mit den zuständigen Sachgebietsleitern und Verkehrsplaner*innen des Amts für Stadtplanung und Wohnen die Fahrradförderung im Allgemeinen erläuterte. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in Stuttgart wurden ebenfalls in vier digitalen Veranstaltungen den Bezirksbeiräten vorgestellt. Im Projekt Radschnellverbindung entlang der Jahnstraße wurde eine frühzeitige digitale Informationsveranstaltung für die vier betroffenen Bezirksbeiräte durchgeführt. Mit dem Bezirksbeirat Hedelfingen wurde ebenfalls die Planung zur Umgestaltung des Hedelfinger Platzes und zur Umsetzung der HRR 43 frühzeitig in zwei Workshops diskutiert. Zusammen mit dem Engagement der Ehrenamtlichen in den verschiedenen Bezirken und dem großen Interesse der Bezirksbeiräte an Radverkehrsplanung ist in Stuttgart ein lebhafter Austausch entstanden, in dem die Stadtverwaltung eine aktive Rolle hat und diesen mitgestaltet.

1.2.3 18 Punkte Ergänzungsbeschluss – Sachstand

18-Punkte Ergänzungsbeschluss (GRDRs 76/2018)

1	Punkt 1 des Beschlussantrags wird ergänzt um folgenden Satz: <i>„Bis 2030 soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, auf 25 Prozent der Wege ansteigen“</i>	Dauerhafter Prozess In Bearbeitung	
2	Punkt 3 des Beschlussantrags wird ergänzt und lautet dann: <i>„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.“</i>	AG – Vorplanung Präambel + Tabelle QS + Leitfaden	
3	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 abgeflossenen Mittel aus dem Radetat von 2018/19 angerechnet. Langfristig wollen die Unterzeichner den Etat auf 40 Euro pro Einwohner*in und Jahr verdoppeln	Ist erfolgt	
4.	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	Ist erfolgt	
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.	Ist erfolgt Die geschaffene Stellen werden sukzessive besetzt	
6.	Es wird eine Ausbauplanung vorgelegt, die auf der genannten deutlichen Erhöhung des Radetats ¹⁸ und der bis zu den Haushaltsberatungen zu ermittelnden und dann entsprechend aufgestockten personellen Ausstattung in allen an der Planung und Umsetzung beteiligten Ämtern basiert.	Projektsteuerung Drees & Sommer	
7.	Der Ausbau des Hauptradroutennetzes wird bis 2030 abgeschlossen und darüber hinaus in den Stadtbezirken das Radroutennetz insgesamt weiter verdichtet.	Dauerhafter Prozess Projektsteuerung Drees und Sommer	
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	Dauerhafter Prozess (Projektliste) Bei Bedarf wird geprüft ob erforderlich	
9.	In Tempo-30-Zonen (Nebenstraßennetzen) werden möglichst alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende freigegeben.	243 Einbahnstraßen bereits freigegeben. Wichtige Sicherheitskriterien müssen erfüllt werden. Bei Neuplanungen wird immer geprüft	
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.	Dauerhafter Prozess Knotenbezogen wird die geeignete Lösung geprüft.	

11.	Es werden zügig Radparkhäuser, vor Wetter und Vandalismus geschützte Radabstellanlagen oder Radbügel in Wohngebieten, an Verkehrsknotenpunkten und kulturellen, sportlichen oder gastronomischen Zielen aufgestellt.	In Bearbeitung Fahrradgaragen und Bügel an ÖPNV Punkten und Wohngebieten	
12.	Die Radverkehrsanlagen werden stets ganzjährig befahrbar gehalten.	AWS- Winterdienstvorlage – Derzeit Kosten- berechnung zum zukünftigen Winterdienst-umfang HRR Netz 1. Ordnung	
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.	Dauerhafter Prozess	
14.	Die Ordnungskräfte werden dafür sensibilisiert und personell so ausgestattet, dass Radverkehrsanlagen, Gehwege und Straßenecken wirkungsvoll und nachhaltig von Falschparkern freigehalten werden.	Dauerhafter Prozess Team Rad bei VÜ: Räume fehlen	
15.	Nach dem Vorbild des „Radars“ von Stadtradeln wird eine Internetplattform eingerichtet, mithilfe derer störende oder gefährliche Stellen gemeldet werden können.	Gelbe Karten, Service auf der städtischen Webseite	
16.	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.	Start 2019 ist erfolgt, Fortführung Mai 2021 Kampagne „miteinander läuft besser“	
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.	Statistisches Amt, MID, neue Zählstellen Fortschreibung Radkonzept / BYPAD	
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.	Ist erfüllt	

2 Grundlagen der Radverkehrsplanung in Stuttgart

Die Planung und Umsetzung der Projekte ist eine Aufgabe mit vielen Beteiligten:

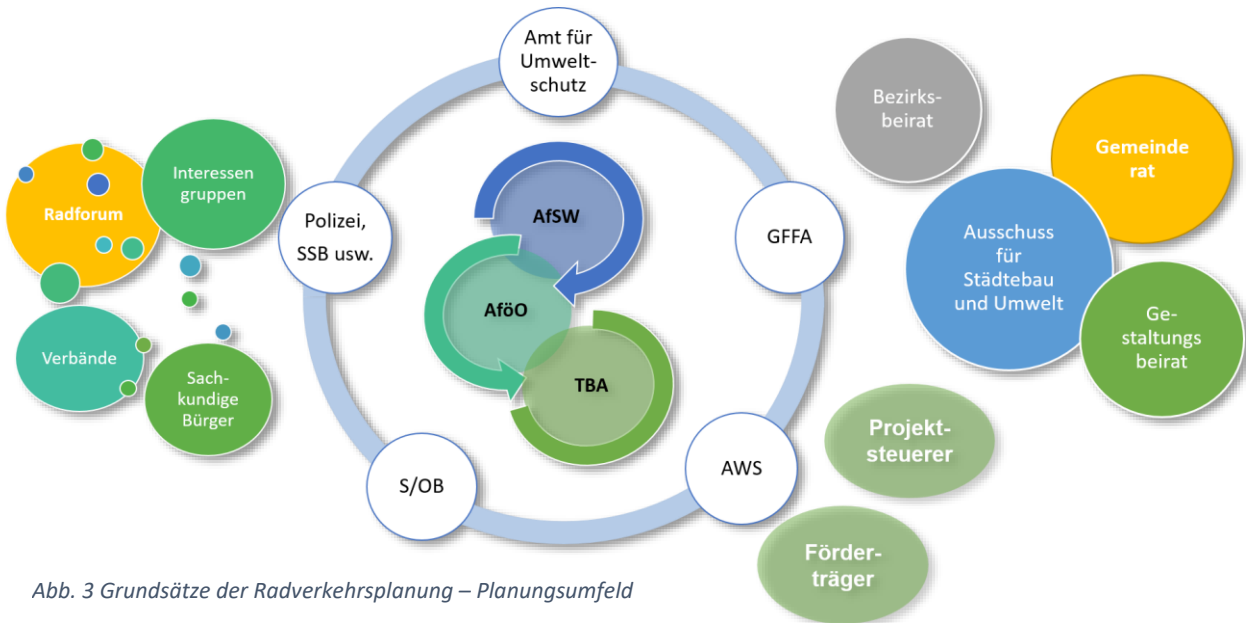


Abb. 3 Grundsätze der Radverkehrsplanung – Planungsumfeld

2.1 Projektphasen der Planung – Von der Idee zur Radverkehrsanlage

Bis eine Radverkehrsanlage auf der Straße erscheint, sind eine Reihe von Schritten notwendig. Im ersten Schritt werden vom Amt für Stadtplanung und Wohnen (AfSW) bei einer neuen Planung die Zielvorstellung und die Grundlagen (z.B. durch Verkehrszählungen, Gutachten) ermittelt. In einer ersten Vorplanung werden dann verschiedene Varianten und Möglichkeiten erarbeitet und erörtert. Der Vorentwurf wird anschließend auf Verkehrssicherheit und Machbarkeit hin untersucht, weiter vertieft und diskutiert. Danach wird die Vorentwurfsplanung in den Gremien vorgestellt (Bezirksbeirat und/oder STA) und, wenn

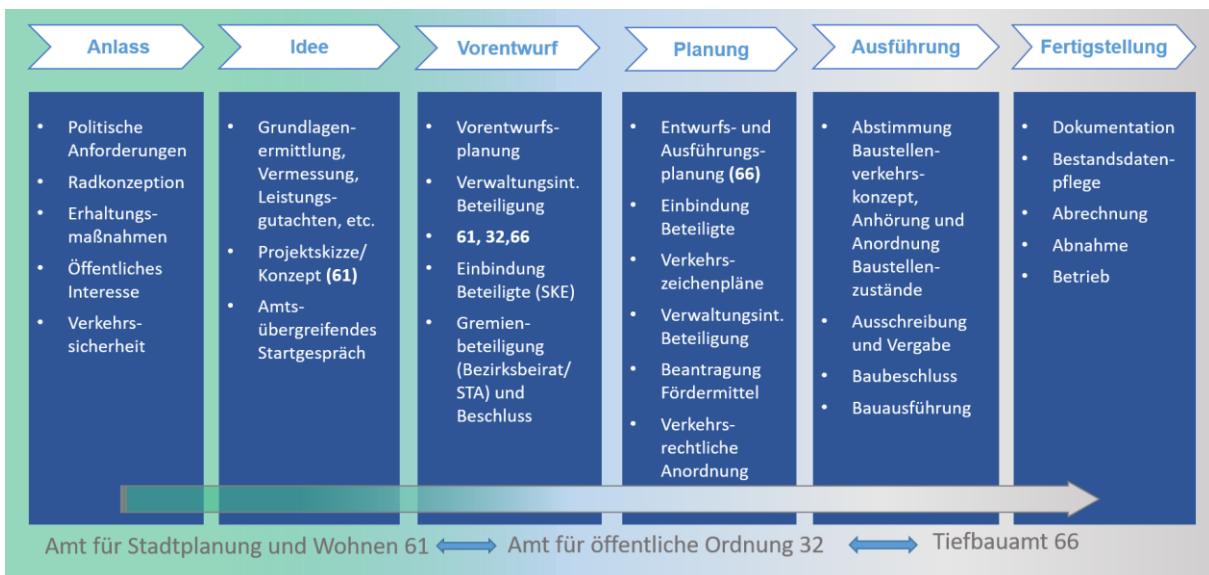


Abb. 4 Grundsätze der Radverkehrsplanung - Projektphasen

keine Änderungen notwendig sind, anschließend zur Entwurfs- und Ausführungsplanung an das Tiefbauamt übergeben, das die Planung schließlich umsetzt und das Projekt fertigstellt.

Die Verkehrsbehörde im Amt für öffentliche Ordnung begleitet mit ihrer Expertise den Planungsprozess vom Vorentwurf bis zur Bauausführung, sodass die Anhörungsprozesse durchgeführt und die einzelnen Maßnahmen verkehrsrechtlich angeordnet werden können. Regelungs- und Verbesserungsbedarfe, die nach Fertigstellung erforderlich werden, werden wieder in den Planungsprozess eingespielt.

Da bei allen beteiligten Ämtern mehrere Projekte gleichzeitig bearbeitet werden, die oftmals in der Umsetzung zusätzlich von anderen Projekten abhängig sind, vergehen von der Idee bis zur Fertigstellung in der Regel mehrere Jahre.

Dazu kommen sog. Ad-Hoc Projekte, die aus Gründen der Verkehrssicherheit, durch Fahrbahnsanierungen oder andere Baumaßnahmen Priorität erhalten, um Maßnahmen sinnvoll zu bündeln.

2.2 Segmente der Radförderung

Die Projekte der Radverkehrsförderung lassen sich in verschiedene Segmente einteilen.

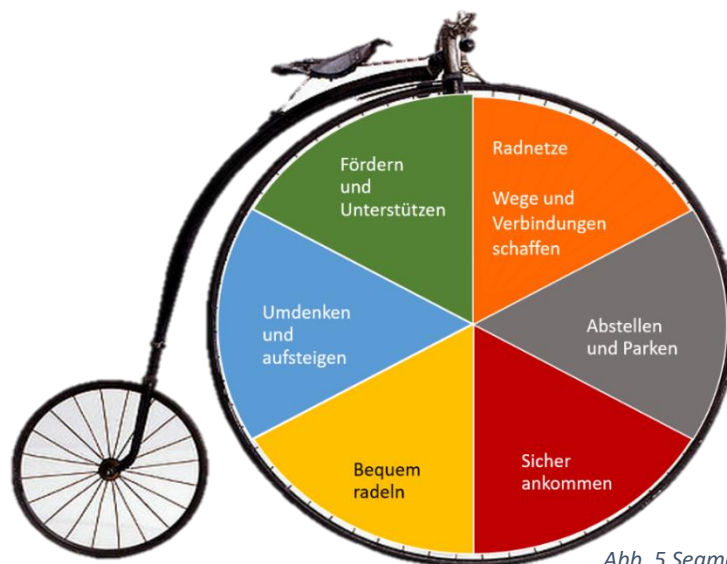


Abb. 5 Segmente der Radförderung

Radnetze - Wege und Verbindungen schaffen	Radschnellverbindungen Hauptrad- und Ergänzungsrouten Freizeitrouen	Bequem radeln	Wegweisung Service und Dienstleistung (Winterdienst, etc.) Fahrradverleihsystem
Abstellen und Parken	Radgaragen Rad-Service-Stationen Abstellanlagen	Umdenken und aufsteigen	Veranstaltungen und Aktionen Informationsmaterial Öffentlichkeitsarbeit Kommunikationskampagnen
Sicher ankommen	Verkehrssicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“ Unfallbericht Unfallhäufungskommission Sicherheitstrainings	Fördern und unterstützen	Lastenradförderung für Stuttgarter Familien E-Trike Förderung Rad und Schule Fahr Rad Stuttgart

2.3 Fortschreibung Radkonzept

Um das Ziel „die Landeshauptstadt Stuttgart zu einer echten Fahrradstadt zu machen“ und den Anteil der Radler am Verkehrsaufkommen auf 25 % steigern, soll der Fahrradverkehr im Stadtgebiet weiter gefördert werden.

Bisherige Grundlage hierfür ist das Radverkehrskonzept von 2009. Allerdings haben sich in den letzten Jahren sich Regelwerke, Anforderungen an die Infrastruktur und die Inhalte von Radförderprogrammen erheblich verändert, was eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts notwendig macht. Die Fortschreibung wird in einem zweistufigen Verfahren durchgeführt:

2.3.1 1. Schritt: BYPAD – Bicycle Policy Audit Analyse der Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung

In einem ersten Schritt wird mithilfe des BYPAD-Verfahrens für den Rad- und Fußverkehr eine Stärken- und Schwächen Analyse der bisherigen der Radverkehrsaktivitäten durchgeführt.

BYPAD - Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrsförderung. Es basiert auf internationaler Best Practice und gibt einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrsförderung.

Durch den Einsatz von BYPAD in vielen europäischen Städten und Regionen entsteht ein europaweites BYPAD - Netzwerk. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse und Erfahrungen untereinander auszutauschen – und ermöglicht ein Benchmarking kommunaler und regionaler Radverkehrsförderung.

Ziel des BYPAD-Verfahrens soll die Erarbeitung einer neuen Leitlinie mit einem entsprechenden Handlungsprogramm sein. Die Ergebnisse werden anschließend als Grundlage für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes dienen.

Das BYPAD-Verfahren wurde zwischenzeitlich ausgeschrieben und beauftragt. Das eigentliche Verfahren wird im 1. Halbjahr 2022 durchgeführt.

2.3.2 2. Schritt Fortschreibung Radverkehrskonzept

Nach der (Neu-)Definition von Zielen und Handlungsfeldern mithilfe des BYPAD Verfahrens folgt die Erarbeitung von Maßnahmenpaketen und deren Priorisierung aller für die Radverkehrsförderung wichtigen Teilbereiche (Segmente). Das Hauptradroutennetz als zentrales Element wird überprüft und aktualisiert. Das übergeordnete Radschnellwegenetz wird ebenfalls in die das Radverkehrskonzept integriert. Die Ausschreibung des Radverkehrskonzeptes wird im 1. Halbjahr 2022 vorbereitet, wobei die Ergebnisse des BYPAD-Verfahrens ein wesentlicher Bestandteil der Ausschreibung werden. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass die Beauftragung des Radkonzeptes bis Ende 2022 erfolgen wird.

2.3.3 Erstellung Leitfaden zur Planung mit Musterlösung

Als praktische Unterstützung für die Planung und Ausführung soll, wie bereits im bestehenden Radverkehrskonzept von 2009, ein Leitfaden mit Musterlösungen und Best Practice Beispielen zur Umsetzung erstellt werden. Die Erkenntnisse aus der Arbeit mit den Qualitätsstandards im Sinne des Radentscheids und verschiedenen Verkehrsversuchen oder Pilotprojekten fließen in den Leitfaden ein.

3 Übersicht Maßnahmen DHH 2020/2021

3.1 Projekte und Maßnahmen im Radverkehr – Zusammenfassung Terminkoordinierungsliste 2020/2021

In den Haushaltsjahren 2020/2021 wurden insgesamt 91 Einzelmaßnahmen fertiggestellt, bei weiteren 22 Projekten wurde bzw. wird noch in 2021 mit dem Bau begonnen:

- 52 Maßnahmen betreffen das Hauptradroutennetz
- 45 Markierungsmaßnahmen
- Rund 27 kleinere Maßnahmen oder Kleinmaßnahmen
- 24 Straßenbaumaßnahmen, knapp 11 km Radwegerschließung
- 14 neue RegioRad Stuttgart Stationen
- 11 neue Dauerzählstellen, davon 10 mit Anzeige (abrufbar über Internet)
- 8 Fahrradgaragen mit 160 Stellplätzen (Doppelstockanlage) Arnulf-Klettplatz und Schlossgarten
- 7 Radreparatursäulen
- Erneuerung Wegweisung Radelthon

Verteilung der Projekte im Stadtgebiet:

- Filder → 27 Maßnahmen
- Neckar → 24 Maßnahmen
- Nord → 18 Maßnahmen
- Mitte → 42 Maßnahmen
- Gesamtes Stadtgebiet → 4 Maßnahmen

Aktuell werden in der Planung (Laufende Vorplanung) 27 Projekte auf dem Hauptradrouten bzw. im zukünftigen Radschnellverbindungsnetz mit über 20 km Radwegerschließung bzw. –verbesserung bearbeitet.

3.2 Zähldaten 2020/2021

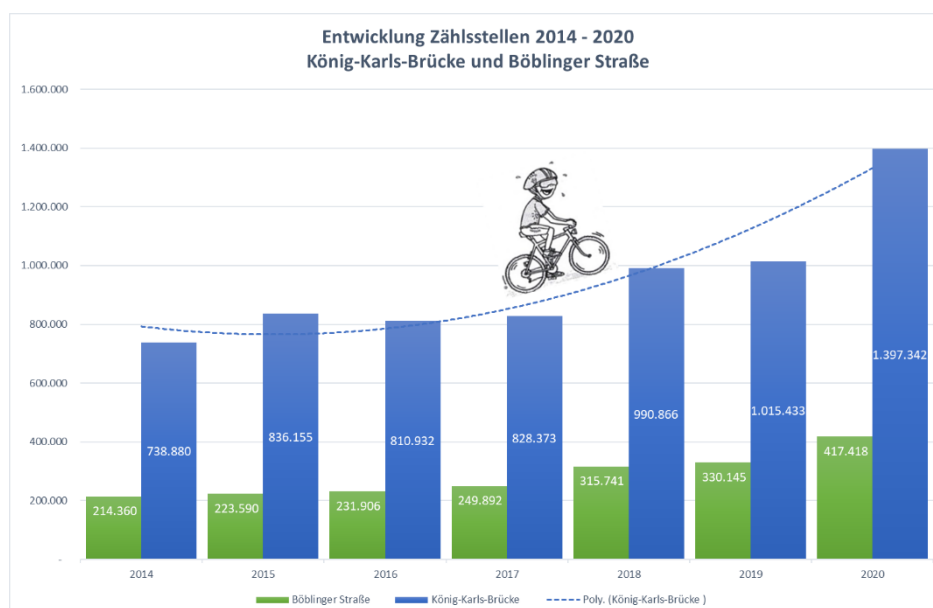


Abb. 6 Entwicklung der Zählstellen König-Karls-Brücke und Böblinger Straße 2014-2020

Die Zahl der Radlerinnen und Radler hat seit Beginn der Corona Pandemie in Stuttgart spürbar zugenommen. Das lässt sich an den Zählstellen und auf der Straße gut beobachten. Für 2020 wurde an der Zählstelle König-Karls-Brücke ein täglicher Durchschnitt von etwa 4000

Radlerinnen und Radlern erfasst, was einer Steigerung von 34% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Auch an der Dauerzählstelle Böblinger Straße konnten für 2020 mehr Radfahrende verzeichnet werden. Durch den kühlen Frühling und den verregneten Sommer wurden diese Spitzenwerte 2021 nicht mehr erreicht. Die nachfolgende Abbildung zeigt aggregiert über alle Dauerzählstellen die jahreszeitlichen Schwankungen im Radverkehr.

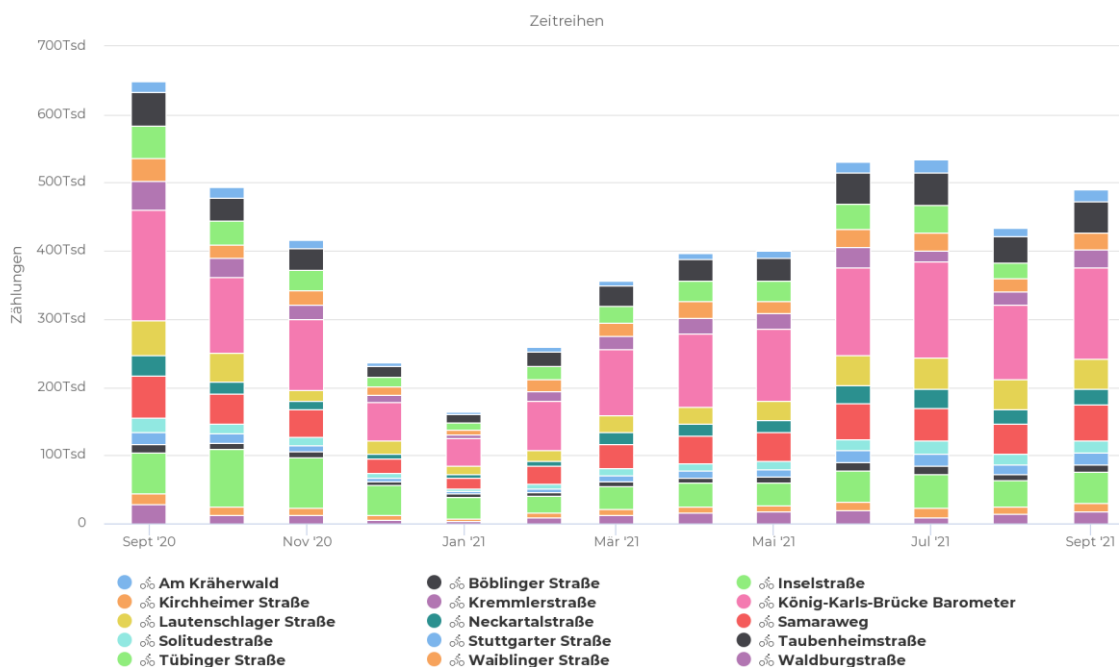


Abb. 7 Übersicht aller Zählstellen (gestapelt) Sept 2020 – Sept 2021

Für die neuen Zählstellen kann nach einem Jahr auch eine erste Auswertung begonnen werden. Durch technische Anlaufschwierigkeiten, verlängerte Wartungszyklen durch die Corona-Pandemie und Baustellen sind diese Werte allerdings noch nicht vollständig aussagekräftig. Es ist aber jetzt schon ersichtlich, dass neben der König-Karls-Brücke die Zählstellen Tübinger Straße und Samaraweg die höchsten Werte verzeichnen.

Im Durchschnitt passieren 13.105 Radfahrende am Tag die Zählstellen der Landeshauptstadt. Stand September 2021 sind in diesem Jahr bereits 3.553.571 Radlerinnen und Radler an den Zählstellen vorbeigefahren.

3.3 Personalsituation

Im Amt für öffentliche Ordnung wurden zu den bereits bestehenden 3,0 Stellen, mit dem DHH 2020/2021 weitere 19,0 neue Stellen für den Radverkehr geschaffen. Somit gibt es im Amt für Öffentliche Ordnung insgesamt 22,0 Stellen für den Radverkehr, die verschiedenen Dienststellen/Sachgebieten/Tätigkeiten (SG Dauermaßnahmen Planung, Sicherheit, etc., SG Baustellen, SG IVLZ, Dienststelle Verkehrsüberwachung) zuzuordnen sind. Die Ausschreibung der 9,0 Stellen bei der Verkehrsüberwachung war bisher infolge fehlender Räumlichkeiten nicht möglich. Von den restlichen 13 Personal-stellen sind derzeit 2,85 Stellen nicht besetzt.

Dem Tiefbauamt stehen für das Thema Radverkehr dauerhaft 5,5 Stellen zur Verfügung. Davon sind 3,5 Stellen der Planung und Bauvorbereitung und 2 Stellen der Bauausführung zugeordnet. Darüber hinaus gibt es zwei weitere Stellen, die ebenfalls im Rahmen des Aktionsprogrammes „Saubere Luft“ zur Hälfte vom Land gefördert und bis September 2022 befristet sind. Eine davon ist seit September durch einen Stellenwechsel unbesetzt. Vor dem Hintergrund der zeitlichen Befristung dieser Stelle gestaltet sich die Wiederbesetzung in der derzeitigen Situation am Arbeitsmarkt äußerst schwierig.

Im Amt für Stadtplanung und Wohnen sind derzeit 8,5 Stellen dem Radverkehr zuzuordnen, die alle besetzt sind. Davon ist eine Stelle bis Ende 2022 befristet, die zur Hälfte aus dem Aktionsprogramm „Saubere Luft“ vom Land gefördert wird.

32-31		66-3.13		61-3	
Leitung Radteam	1			Fahrradbeauftragte	1
Radschulwegpläne	0,5	Planungsingenieur (Team Rad)	1	Team Rad Planung	0,5
SB Verkehrssicherheit und Prävention	1	Planungsingenieur (Team Rad)	1	Team Rad Planung	1
SB Planung Infrastruktur	1	Planungsingenieur (Team Rad)	0,5	Team Rad Planung	1
SB Planung Infrastruktur	1	Planungsingenieur (Team Rad)	1	Team Rad Planung	1
SB Planung Infrastruktur	1	Bauausführung/-überwachung	1	Team Rad Planung	1
SB Planung Infrastruktur	0,5	Bauausführung/-überwachung	1	Öffentlichkeitsarbeit	1
SB Mängelradar	1			Team Rad (Techniker)	1
SB Mängelradar	1			Team Rad (Techniker)	1
Ing. Planung Infrastruktur	1				
Ing. Planung Infrastruktur	1				
Ing. Planung Infrastruktur	1				
Baustellengenehmigung	1				
Strategien IVLZ	1				
<i>Es sind nicht alle Stellen besetzt →</i>	13		5,5		8,5

Abb. 8 Übersicht Personal Radförderung (Planung und Ausbau Infrastruktur)

3.4 Radetat – Mittelabfluss – Fördermittel

In den vergangenen Jahren konnten alle Mittel durch Baubeschlüsse oder Entschließungen an Projekte gebunden werden. Die Mittel sind aber nicht komplett abgeflossen und wurden ins darauffolgende Haushaltsjahr übertragen.

Radetat	2020	2021
Pauschale Radverkehr	690.000 EUR	690.000 EUR
Zusatzmittel Hauptradrouten (dauerhaft)	3.800.000 EUR	3.800.000 EUR
Erhöhung der Pauschalmittel 2020-2023 („Nachhaltig mobil“)	2.000.000 EUR	2.000.000 EUR
Zwischensumme Radetat Pauschale 66	6.490.000 EUR	6.490.000 EUR
Betrieb RegioRad Stuttgart (EHH 66)	778.860 EUR	778.860 EUR
Betrieb Fahrradstationen (Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung)	100.000 EUR	100.000 EUR
Winterdienst AWS (W-Plan AWS)	520.400 EUR	520.400 EUR
Offensive Radverkehr - Überwachung von Falschparkern, Sachaufwendungen (EHH 32)	49.000 EUR	13.000 EUR
Zwischensumme Radetat „verschiedene Ämter“	1.448.260 EUR	1.412.260 EUR
Radwegeplanung (EHH 61)	20.000 EUR	20.000 EUR
Zusätzliche Planungsmittel Radverkehr (EHH 61)	275.000 EUR	175.000 EUR
Fortschreibung Radkonzept (EHH 61)	100.000 EUR	150.000 EUR
Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr (EHH 61)	167.500 EUR	164.000 EUR
Zwischensumme Radetat 61	562.500 EUR	509.000 EUR
Gesamtsumme	8.500.760 EUR	8.411.260 EUR

Abb. 9 Radetat 2020/21

Fördermittel

Für Radprojekte gibt es derzeit eine Fülle von Fördermöglichkeiten. Je nach Rahmenbedingung und möglicher Höhe der Förderung wird das jeweilig passende Förderprogramm ausgewählt und eine Förderung beantragt, wobei für manche Projekte auch eine Doppelförderung in Anspruch genommen werden kann.

In 2020 konnten für die Projekte Stresemannstraße (Förderung durch LGVFG und Nationale Klimaschutzinitiative) und Wilhelmsplatz(Mitte)/Bockelstraße (Nationale Klimaschutzinitiative) insgesamt 424.005,45 EUR Fördermittel vereinnahmt werden.

In 2021 konnten bisher für das Projekt Stresemannstraße (LGVFG und Nationale Klimaschutzinitiative) 100.400 EUR vereinnahmt werden. Weitere Mittel wurden von den verschiedenen Fördergebern angefordert.

Die eingeworbenen Fördermittel werden direkt an die Stadtkasse zur Entlastung des Gesamthaushaltes überwiesen. Sie wirken sich nicht budgeterhöhend für das Radverkehrsbudget aus.

4 Rückblick DHH 2020/2021 Maßnahmen der Fahrradförderung

4.1 Netze, Wege und Verbindungen

Das Wegenetz für den Radverkehr besteht aus drei verschiedenen Ebenen, die unterschiedlichen Zwecken und Anforderungen dienen: Radschnellverbindungen, Hauptrad- und Ergänzungsrouten und Freizeitrouen.

4.1.1 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen verbinden das Umland und die Nachbargemeinden mit der Innenstadt von Stuttgart und sind besonders für Pendlerinnen und Pendler interessant. Die Stuttgarter Radschnellverbindungen sollen sich in ein überregionales Netz einfügen, das für ganz Baden-Württemberg geplant ist. Sie werden durch das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, sowie durch das Land Baden-Württemberg gefördert.

Machbarkeitsstudie

Die im DHH 2018/2019 beauftragte und in wesentlichen Teilen durchgeführte Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart wurde mit der GRDrs 586/2020 am 21.07.2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vorberaten. Die vorgeschlagenen Beschlüsse wurden am 22.09.2020 vom Gemeinderat einstimmig angenommen.

In vier zusätzlichen Informationsveranstaltungen wurden alle interessierten Bezirksbeiräte über die Inhalte und Ergebnisse der Studie sowie die nächsten Schritte informiert. Am 21.04.2021 fand schließlich die Abschlussveranstaltung statt, zu der Vertreter der Nachbarkommunen und Landkreise, des Verkehrsministeriums des Landes und des Regierungspräsidiums sowie Stadträte und Stadträtinnen, dem Sprecherkreis des Radforums sowie die „SKE Radverkehr“ eingeladen waren. Während der Veranstaltung wurden mittels einer digitalen Karte weitere Hinweise und Anmerkungen zu den Ergebnissen gesammelt, die in die nächsten Planungsschritte einfließen werden.

Erste Vorplanungen

Mit dem Beschlussantrag 2 der GRDrs 586/2020 wurde die Verwaltung beauftragt im Rahmen der personellen Ressourcen mit der Vorplanung erster Projekte zu beginnen.

Dazu gehören insbesondere die Korridore nach Böblingen, Esslingen und Fellbach sowie entlang der Nord-Süd-Straße bis zur Gemarkungsgrenze zu Leinfelden-Echterdingen. Als weiteres Projekt soll im Rahmen einer Straßensanierung entlang der Jahnstraße zwischen Geroksrue und Ruhbank ein erster Bauabschnitt der Radschnellverbindungen von der Innenstadt nach Ostfildern / Filderstadt realisiert werden. Dazu fand am 08.07.2021 ein erster mündlicher Bericht zum Stand der Planung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik statt. Nach einer weiteren Beteiligung der betroffenen Bezirke Degerloch, Sillenbuch, Süd und Ost soll noch 2021 eine Beschlussvorlage für die Planung in die politischen Gremien eingebracht werden. Die Planung sieht einen mindestens 4,0 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg vor, der durch einen Grünstreifen von der Kfz-Fahrbahn getrennt ist.

Im Korridor nach Fellbach wurde ein erster Bauabschnitt zwischen dem Augsburger Platz in Bad Cannstatt und der Gemarkungsgrenze zu Fellbach geplant. Mit der GR Drs. 877/2020 wurde die Planung eingebracht und am 20.07.21 mit dem Vorbehalt beschlossen, eine weitere Variante für den Abschnitt zwischen Schorndorfer Straße und Normannstraße zu erarbeiten und im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vorzustellen.

Zusätzlich engagiert sich die Stadtverwaltung in einem vom Verkehrsministerium initiierten Fachaustausch zu Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg sowie am Runden Tisch des Verbands Region Stuttgart mit dem Themenschwerpunkt Radschnellverbindungen und steht daher im engen Austausch mit den benachbarten Landkreisen und Kommunen.

Personalsituation Amt für Stadtplanung und Wohnen

Der Abschluss der Machbarkeitsstudie, die sehr umfangreichen Informations- und Beteiligungsformate sowie der Beginn der Vorplanung erster Abschnitte konnten insbesondere durch die zur Hälfte vom Land geförderten, jedoch befristeten, Sachbearbeiterstelle aus dem Aktionsprogramm „Saubere Luft“ gewährleistet werden. Die befristete Stelle läuft Ende 2022 aus, und wurde im Stellenplanverfahren für den Zeitraum ab 01.01.2023 neu beantragt.

4.1.2 Hauptrouten und Ergänzungsrouten

Zentrales Element der Radverkehrsförderung ist die Erstellung des Hauptroutennetzes. Die Hauptrouten sind für den Alltagsverkehr konzipiert und werden über unterschiedliche Radinfrastruktur z.B. Fahrradstraßen, Radwege, Radfahrstreifen, Tempo-30 etc. geführt. Durch eine einheitliche Beschilderung sind sie als Hauptroute erkennbar. Ergänzungsrouten sind wichtige Verbindungen, die das Netz sinnvoll ergänzen.

Für 2020/21 wurden insgesamt 91 Einzelmaßnahmen fertiggestellt bei weiteren 22 Projekten wurde mit dem Bau begonnen. Davon liegen 40 Maßnahmen auf Hauptrouten. Die umgesetzten Maßnahmen erstrecken sich auf eine Länge von ca. 6,5 km. Etwa 3,5 km wurden auf Hauptrouten umgesetzt. Dazu gehören auch Verbesserungen am bestehenden Netz. Dabei handelt es sich sowohl um größere Umbaumaßnahmen auf der Strecke, aber auch kleinere Maßnahmen, wie Markierungsarbeiten, Bordsteinabsenkungen oder Beschilderungen.

Eine Reihe von Projekten, die zurzeit in der Vorentwurfsplanung in Bearbeitung sind, werden nach Abstimmung der Fachämter den politischen Gremien vorgestellt. Zum Beispiel ist für die HRR 3 mit der Fahrradstraße „Königsstraße/Birkheckenstraße“ ein längerer Abschnitt in Bearbeitung. Eine Auflistung und ein Überblick kommender Projekte ist im Ausblick auf den DHH 2022/2023 (Kapitel 5) zu finden. Eine Übersicht der Maßnahmen findet sich in den Tabellen im Anhang.

Fertiggestellte Routen 2020/2021 (Auswahl)

Im Doppelhaushalt 20/21 wurden unter anderem an den folgenden Routen weitere Verbesserungen für den Radverkehr vorgenommen:
(siehe Tabelle Anlage 2: Fertiggestellte Projekte)

- **Pop-up Bike Radwege Theodor-Heuss-Straße und Holzgartenstraße**
Im Juni 2020 wurden auf der Theodor-Heuss-Straße (Ergänzungsroute) und auf der Holzgartenstraße (HRR 22) zwei Pop-up Radwege hergestellt.

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurde bis Oktober 2020 ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs in einen Radfahrstreifen umgewandelt und mit gelber Markierung versehen. Nach diesem Zeitraum und einer ausführlichen Evaluierung, konnte die Pop-up Bike Lane an der Holzgartenstraße erhalten bleiben. Das Radverkehrsangebot in der Theodor-Heuss-Straße wurde in den Ursprungszustand zurückversetzt und mit einer türkisen Markierung versehen. Hier soll in den kommenden Jahren ein deutlich breiterer baulicher Radweg hergestellt werden.

- **HRR 22, Stresemannstraße, Killesberg**

In der Stresemannstraße wurden im Abschnitt zwischen der Oskar-Schlemmer-Straße und der Maybachstraße beidseitige Radfahrstreifen hergestellt. Dies ist eine wichtige Maßnahme entlang der HRR 22, die den Norden Stuttgarts mit der Innenstadt verbindet.

- **HRR 1, Burgstallstraße/Seilbahnstraße, Stuttgart-Süd**

Die Querung der Burgstallstraße auf Höhe der Seilbahnstraße wurde um eine separate Radquerung mit Anforderung durch Schleifen und zusätzlichen Radanforderungstaster ergänzt. Dadurch ist eine wesentlich schnellere und sicherere Querung der Burgstallstraße möglich

- **HRR 1, Holzstraße, Stuttgart-Mitte**

Die Radführung entlang der Holzstraße wurde durch Abgrenzung des Radweges zum Fußweg und durch Aufbringung von Rotbelag verbessert.

- **HRR 1, König-Karl-Straße, Bad Cannstatt**

Entlang des Radfahrstreifens an der König-Karl-Straße wurde das Gehwegparken aufgehoben und durch die Verbreiterung des Radfahrstreifens eine wesentlich sicherere Radführung geschaffen.

- **HRR 6, Bahnbrücke (untergehängter Steg), Rosensteinpark**

Im April 2021 konnte der untergehängte Steg der S-21 Brücke als gem. Geh-/Radverbindung zwischen Bad Cannstatt und Rosensteinpark und Ersatz für den früheren Elefantsteg eingeweiht werden

- **HRR 43, Hedelfinger Filderauffahrt, Heumaden**

Entlang der Hedelfinger Filderauffahrt/ Heumadener Straße wurde eine Umweltpur (Radfahrstreifen Bus frei) eingerichtet.

Ergänzungsrouten:

- Entlang der Sigmaringer Straße in Möhringen wurde zwischen der Gammertinger Straße und dem Ortsausgang beidseitig neue Radinfrastruktur geschaffen.
- Der Knotenpunkt Cannstatter-/Wolframstraße wurde fahrradfreundlich umgestaltet und erhielt neue direktere Verbindungen.
- Der Feuerbacher Weg als wichtige Verbindung zwischen Feuerbach und dem Killesberg konnte wurde mit einem neuen Belag versehen und konnte für den Radverkehr freigegeben werden.
- Der Knotenpunkt Tal-/Wangener /Rotenbergstraße wurde fahrradfreundlich umgestaltet.

Routen im Bau 2021 (Auswahl)

Weitere 22 Radverkehrsprojekte befinden sich derzeit im Bau. Damit werden rund 4 km Radverkehrsanlagen hergestellt. (siehe Tabelle Anlage 2: Fertiggestellte Projekte) Dazu gehören unter anderem:

- **HRR 1, Nürnberger Straße, Bad Cannstatt**
Auf der Nürnberger Straße stadtauswärts zwischen Remstalstraße und Beskidenstraße wird ein Radfahrstreifen als Interimsmaßnahme umgesetzt, bevor mit der endgültigen Umsetzung der Radschnellverbindung nach Fellbach begonnen wird.
- **HRR 1, Tübinger Straße, Stuttgart-Mitte**
Die Fahrradstraße Tübinger Straße zwischen Feinstraße und Marienplatz wird teilweise mit neuem Belag ausgestattet und im neuen Fahrradstraßen-Design gestaltet. Dazu gehören neben vollflächigen Türkisbelägen am Anfang und Ende und in den Knotenpunkten auch großflächige Piktogramme und Gehwegnasen mit Radbügeln.
- **HRR 2, Wangener Marktplatz bis Otto-Konz-Brücken, 1. Bauabschnitt**
Nach intensiver Planung und Vorbereitung konnte im Herbst 2021 mit dem Bau der HRR 2 Ulmer-/Hedelfinger Straße begonnen werden. Der erste Bauabschnitt erstreckt sich vom Wangener Marktplatz bis zu den Otto-Konz-Brücken und beinhaltet auch den Kreisverkehr. Insgesamt erstreckt sich der Umbau der HRR 2 in drei Bauabschnitten über etwa 9,3 km und trägt zur deutlichen Verbesserung der Situation für Radfahrende zwischen Stuttgart –Ost und Hedelfingen bei.
- **HRR 3, Neue Weinsteige, Stuttgart-Süd**
Auf der Neuen Weinsteige zwischen Olga- und Alexanderstraße wird eine neue Radführung eingerichtet und die Situation im Knotenpunkt Neue Weinsteige/Olgastraße verbessert.

Ergänzungsroute Industriestraße, Vaihingen

Zwischen Am Wallgraben und Handwerkstraße wird die Radführung durch Radfahrstreifen und Busspuren/Rad frei verbessert. Dies ist eine wichtige Ergänzungsroute um die Mobilität im Gewerbegebiet Synergiepark fahrradfreundlich zu gestalten.

4.1.3 Freizeitrouten

- **Radelthon-Wegweisung**
Im Sommer 2021 konnte die Wegweisung der beliebten Freizeitroute Radelthon fertiggestellt werden. Mit einer Radtour zur Einweihung wurde die Route im September eröffnet. Bei der neuen Wegweisung erwies sich die Abstimmung mit Förstern und Naturschutzbehörden als aufwändig.
- **Neckartalradweg**
Der Neckartalradweg hat die Prüfung für die vier Sterne Klassifizierung in 2021 bestanden.
- **Weinradweg**
Der Württemberger Weinradweg wird aktuell geprüft und hat gute Chancen als Fernradweg gekennzeichnet zu werden.

4.2 Abstellen und Parken

Sichere, komfortable und gut erreichbare Radabstellanlagen tragen maßgeblich zur Förderung des Radverkehrs bei. Abstellanlagen sollen im öffentlichen Raum an Quellen und Zielen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Insbesondere gilt das für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Einzelhandelsstandorte und Wohngebiete. Unterschieden werden frei zugängliche Fahrradabstellbügel und Fahrradgaragen, welche zusätzliche Sicherheit und Wetterschutz bieten.

4.2.1 Fahrradgaragen

Im Herbst 2020 konnten zusätzlich zur Fahrradgarage unter der Paulinenbrücke weitere 8 Garagen mit insgesamt 160 Plätzen am Arnulf-Klett-Platz und am Schlossgarten aufgestellt werden. Sie können über das gleiche Buchungssystem wie an der Paulinenbrücke gebucht werden. (<https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/fahrrad/radrouten.php#abstellen-und-parken> und <https://stuttgart.bike-and-park.de>)

Insgesamt gibt es damit 200 überdachte und sichere Plätze

Paulinenbrücke (Dezember 2019):	2 Module mit 40 Stellplätzen,
Arnulf-Klett-Platz (Oktober 2020):	4 Module mit 80 Stellplätzen,
Mittlerer Schlossgarten (Oktober 2020):	4 Module mit 80 Stellplätzen



Abb. 10 Fahrradgaragen am Arnulf-Klett-Platz

Die derzeitige Auslastung liegt bei etwa ca. 50% am Arnulf-Klett-Platz, alle anderen Garagen liegen darunter. Nach weniger als einem Jahr Betrieb rund um den Hauptbahnhof kann noch nicht eindeutig abgeschätzt werden, ob die Auslastung mit der Pandemie, der Baustellensituation

oder mit dem kalten Winter und dem nassen Frühjahr bzw. Sommer dieses Jahres zusammenhängt. Es ist daher noch nicht möglich eine allgemeine Aussage darüber zu treffen, wie gut die Radgaragen angenommen werden.

Die aufgestellten Fahrradgaragen rund um den Hauptbahnhof dienen als Übergangslösung bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofs und der anschließenden Umsetzung eines B+R Konzeptes. Der Standort Paulinenbrücke wurde ebenfalls als Interimslösung ausgewählt, bis über die endgültige Verwendung der Fläche entschieden ist. Die acht bzw. zwei Garagen liefern zudem Erkenntnisse zum Thema Standortwahl und technische Funktionalität. Sie werden nach Ablauf der Testzeit und Beendigung der Baustellen wieder versetzt. Diese und

weitere Fahrradgaragen finden dann z.B. an S-Bahnhöfen Verwendung, sofern dort ein entsprechender Bedarf vorhanden ist.

- **Anschaffungskosten**

Die Kosten für ein Modul belaufen sich auf ca. 52.000 Euro. Hinzu kommen noch Kosten für die Herrichtung der Aufstellfläche und den Stromanschluss.

- **Wartung und Vertrieb**

Bei den Anlagen Arnulf-Klett-Platz und Mittlerer Schlossgarten beträgt die Betreiber- und Servicegebühr jeweils pro Jahr 3.560 Euro netto, d.h. pro Modul 890 Euro.

- **Die Gebühr** für die Anlage Paulinenbrücke beträgt 1.065 Euro. Insgesamt macht das netto 8.165 Euro/Jahr.

- **Umsatz:**

Bis April 2021 wurden ca. 2.200 Euro inkl. Umsatzsteuer durch Nutzungsentgelte generiert.

Fahrradgaragen in Wohngebieten

Fahrradgaragen können in dicht bebauten Wohngebieten, in denen Bewohner teilweise keine Abstellmöglichkeiten auf privater Fläche haben, ein sicheres und komfortables Angebot sein, um neue Nutzergruppen für den Radverkehr zu erschließen. Die Landeshauptstadt Stuttgart möchte daher Fahrradgaragen im öffentlichen Raum aufstellen und die darin vorhandenen Stellplätze an Anwohner*innen einzeln vermieten. Als Buchungssystem kann dazu die von dem Standort unter der Paulinenbrücke bekannte Plattform verwendet werden.

Im Februar 2020 wurden dem Pilotbezirk S-West Standortvorschläge sowie ein Modell einer Fahrradgarage unterbreitet. Das vorgeschlagene Modell entspricht den Fahrradgaragen am Arnulf-Klett-Platz und im Mittleren Schlossgarten. Zusätzlich wurde das Modell im Februar 2020 dem Gestaltungsbeirat der Stadt Stuttgart vorgestellt. Dieser empfiehlt, den Designanspruch konsequenter zu verfolgen und eine ikonische Fahrradgarage für den stadtweiten Einsatz zu entwickeln.

Mit diesen Vorgaben und den Empfehlungen aus dem Bezirk S-West wurde im Sommer 2020 ein studentischer Designwettbewerb mit der media Akademie Hochschule Stuttgart durchgeführt. Das Preisgericht hat einen Entwurf gewürdigt, der sich nicht nur auf seine Funktion selbst beschränkt, sondern darüber hinaus mit einer identitätsstiftenden Formgebung besticht und den öffentlichen Raum miteinbezieht. Die Ergebnisse dieses Wettbewerbs wurden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik am 23.02.2021 und dem Bezirksbeirat S-West am 09.03.2021 vorgestellt. Auf Grundlage des Siegerentwurfs soll



Abb 11

Siegerentwurf Fahrradgaragen in Wohngebieten: media Akademie Hochschule Stuttgart | Chao Hui Lin | 19.01.2021

die Stadtverwaltung Gespräche mit geeigneten Firmen zur Herstellung eines solchen Stuttgarter Modells führen.

Parallel zu der weiteren Ausarbeitung eines neuen Designs für die Stuttgarter Fahrradgaragen soll auch der Betrieb und die Nutzung in Wohngebieten getestet werden. Dazu wird in der Hasenbergstraße (S-West) ein Pilotstandort eingerichtet. Hier kommt das bekannte doppelstöckige Modell mit 20 Stellplätzen zum Einsatz, das vom Standort Mittlerer Schlossgarten versetzt wird.

4.2.2 Rad-Service-Stationen der Neuen Arbeit gGmbH

Die Rad-Service-Stationen bieten neben einer sicheren Abstellmöglichkeit noch weiteren Service durch die NEUEN ARBEIT gGmbH, die die Stationen betreibt. Kleinere Reparaturen und Wartung werden ebenfalls angeboten, wie Annahme und Verkauf von gebrauchten Rädern. Derzeit gibt es vier Rad-Service Stationen, in Feuerbach, Bad Cannstatt, Möhringen und Vaihingen.

In **Bad Cannstatt** musste die Fahrradstation in 2020 wegen Abrissarbeiten und Hotel-Baupläne in einem Interimsstandort umziehen. Coronabedingt konnte die Fahrradstation in den Container nicht weiter geführt werden. Aus diesem Grund ist im Herbst 2021 die Fahrradstation in die Bahnhofstraße 14 umgezogen, die als Interimsstandort besser geeignet ist. Die Miete für die 100 qm Fläche übernimmt für die nächsten vier Jahren die Landeshauptstadt.

Für die neue Fahrradstation in **Möhringen** haben Anfang 2021 die Bauarbeiten angefangen. Zwischen der Baugenossenschaft Friedenau und der Landeshauptstadt wurde einen Mietvertrag für 15 Jahren abgeschlossen. Ein Teil der 300 qm Fläche wird 24 Stunden lang, über ein elektronisches Zugangssystem zugänglich sein. Die restliche Fläche steht während der normalen Öffnungszeiten für Serviceangebote zur Verfügung. Die Station bietet Abstellanlagen für ca. 100 Fahrräder, wovon die Hälfte rund um die Uhr zugänglich sein wird.

In Feuerbach und Vaihingen hat sich die Situation der Fahrradstationen in den letzten zwei Jahren nicht geändert.

Wegen einer Baueinrichtungsfläche der DB kann in **Feuerbach** das städtische Grundstück für den Bau einer fahrradfreundlichen Fahrradstation erst ab 2025 in Anspruch genommen werden. Bis zur Sanierung des Bahnhofsgebäudes darf die Neue Arbeit ihren Standort im alten Bahnhofsgebäude, das allerdings schwer zugänglich ist, weiter nutzen. Aktuell gibt es aber Gespräche für eine zeitnahe, attraktivere Lösung.

Der vierte Standort in **Vaihingen** benötigt ebenso eine Erweiterung und Modernisierung. Aktuell plant die DB einen Mobilitätshub am Vaihinger Bahnhof auf ihren Flächen zu realisieren. Parallel und in Abstimmung mit den Planungen der Bahn laufen die städtischen Planungen zum Mobilitätshub auf der Seite SynergiePark.

4.2.3 Lastenradabstellanlagen

Mit der Neufassung der Straßenverkehrsordnung 2020 wurde im Katalog der Verkehrszeichen das Sinnbild „Lastenfahrrad“ neu eingeführt. Dieses ermöglicht nun Parkplätze im öffentlichen Raum speziell für Lastenfahrräder vorzuhalten. Erste Parkplätze wurden entsprechend umgebaut.

4.2.4 Fahrradbügel

Fahrradanlehnbügel im öffentlichen Raum sollen an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie vor öffentlichen Einrichtungen, Geschäften und Plätzen und in Gebieten

mit hoher Wohndichte zur Verfügung stehen. Dazu richtet die AG Abstellanlagen laufend weitere Fahrradabstellplätze ein. Auch werden bei Um- und Neuplanungen von Beginn an Fahrradabstellplätze mitberücksichtigt.

Im DHH 2020/2021 wurden in Stuttgart ca. 300 Bügel vom Tiefbauamt geplant und beauftragt. Bei der Standortauswahl werden Anfragen über Gelbe Karten aus der Bürgerschaft sowie Vorschläge und Anträge aus den Bezirksbeiräten bearbeitet. Unter anderem lag das Augenmerk in den letzten Jahren auf den Bezirken S-West, S-Süd und Weilimdorf.

4.3 Verkehrssicherheit

Mit dem Zielbeschluss des Gemeinderats „Stuttgart zu einer Fahrradstadt machen“ hat das Thema Verkehrssicherheit weiter an Gewicht gewonnen. Neben der Frage nach Unfallhäufigkeit und Ursache von Unfällen mit Radverkehr, wird auch das bessere Miteinander im Verkehr thematisiert. Die Verwaltung hat daher im Oktober 2020 den Sonderbericht Radverkehrsunfälle verfasst (GRDRs 925/2020) und im Mai 2021 die bereits 2019 gestartete Sicherheitskampagne zum Thema Überholabstand (Mindestens 1,5 Meter) in großem Rahmen fortgeführt.

4.3.1 Unfallbericht

Die Zunahme des Radverkehrs spiegelt sich leider auch in der Verkehrsunfallstatistik wieder. Bei erfreulicherweise rückläufigen Gesamtunfallzahlen erfahren Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec-fahrenden im Jahr 2020 eine Steigerung von rund 12% bzw. 48%. Über die Hälfte dieser Unfälle werden dabei durch die Radelnden selbst verursacht. Bei rund jedem fünften Fahrrad- und Pedelecunfall handelt es sich um einen sogenannten Alleinunfall ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmenden. Wenn weitere Verkehrsteilnehmende in einen Radunfall involviert sind, handelt es sich jedoch überwiegend um Kraftfahrzeuge. Zudem wurde von der Stadtverwaltung im Rahmen eines Sonderauftrags des Oberbürgermeisters Kuhn wurde ein „Sonderbericht Radverkehrsunfälle“ erstellt, in dem unter anderem alle Unfallhäufungsstellen und signifikante Streckenzüge im Stadtgebiet in Bezug auf Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden untersucht wurden. Neben der Übersicht für die Maßnahmen an auffälligen Örtlichkeiten werden in dem Bericht auch die Präventionsmaßnahmen zur Unfallvermeidung aufgeführt.

4.3.2 Neue Arbeitsgruppe Sicherheit mit den SKE

Im Januar 2021 hat die neue Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, des Polizeipräsidiums Stuttgart und den Sachkundigen Einwohnern (SKE), ihre Arbeit aufgenommen. Coronabedingt zunächst virtuell wird bei 3 bis 4 Sitzungen jährlich in verkehrssicherheitlichen Belangen von der Erfahrung und dem Sachverstand der SKE bei allgemeinen Radverkehrsthemen bzw. in konkreten Einzelfällen partizipiert.

4.3.3 Sicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“

Die bereits im Jahr 2019 begonnene Sicherheitskampagne für die Einhaltung des Mindestabstands von 1,5 Metern beim Überholen von Radfahrenden wurde nach



Abb. 12 Präsentation der Kampagne „Mehr Abstand-mehr Sicherheit“ auf dem Wilhelmsplatz (S) am 05.05.2021 (LHS, Thomas Niedermüller)

Inkrafttreten der StVO-Novelle unter der Dachmarke „Miteinander läuft besser“ fortgeführt. Mit klassischen und digitalen Medien war die Abstandskampagne im Frühjahr und Herbst 2021 im Stadtgebiet präsent und sensibilisierte die Autofahrenden für den nunmehr verbindlich vorgeschriebenen Mindestabstand beim Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern.

In diesem Zusammenhang ist auch die Homepage mit Sicherheitstipps für Autofahrende, Radfahrende und Zu Fuß Gehende erweitert worden.

<https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/miteinander-laeuft-besser/>

Traditionell fand im Dezember 2020 wieder die Nikolaus-Lichtaktion statt, bei der eine Überprüfung der Beleuchtungseinrichtung der Fahrräder durch die Polizei erfolgte. Prominente Unterstützung erhielten die Kolleginnen und Kollegen der Polizei von Verkehrsminister Winfried Herrmann, Polizeipräsident Lutz und Bürgermeister Clemens Maier. Für 2021 ist erneut eine Lichtaktion am 6. Dezember geplant.

4.3.4 Forschungsprojekte

Die Landeshauptstadt nimmt an verschiedenen Arbeitsgruppen, unter anderem der FGSV, teil, die die Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse im Straßen- und Verkehrswesen verfolgen. Dazu gehört auch die Teilnahme an Pilotprojekten oder Forschungsvorhaben. Im Juni 2021 wurde der Abschlussbericht für das Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ vorgestellt. Bei einer Anwendung unter den Rahmenbedingungen wurde der Piktogrammspur ein positiver Nutzen für die Verkehrssicherheit attestiert. Stuttgart nimmt dies zum Anlass, die infrage kommenden Straßen bzw. Straßenabschnitte diesbezüglich einer Einzelfallprüfung zu unterziehen.

4.3.5 Verkehrsüberwachung / Polizei

Die Verkehrsüberwachung des Amtes für öffentliche Ordnung legt ein besonderes Augenmerk auf das rechtswidrige Halten und Parken auf Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Neben der Erteilung eines Verwarnungsgelds rechtfertigt das Abstellen von Fahrzeugen auf Radverkehrsanlagen auch das Abschleppen des Fahrzeugs.

Die Polizei überwacht im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen unter Einbeziehung der Fahrradstaffel auch die Einhaltung des Mindestabstands beim Überholen von Radfahrenden. Gleichzeitig werden aber auch die Verstöße der Radfahrenden geahndet. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um das rechtswidrige Befahren von Gehwegen, Fußgängerbereichen und Einbahnstraßen entgegner der Fahrtrichtung sowie um Rotlichtverstöße.

4.3.6 Fahrsicherheitstrainings

Die Zahl der Radfahrenden mit Pedelecs ist in den letzten zwei Jahren enorm gestiegen – und damit auch die Zahl der Unfälle. Pedelecs verhalten sich im Vergleich zu normalen Fahrrädern anders beim Beschleunigen, Bremsen und in Kurven und können ganz andere Geschwindigkeiten erreichen. Es ist daher vor allem für Neueinsteiger sinnvoll den Umgang mit einem Pedelec zu üben.

2020 hat das Amt für Stadtplanung und Wohnen in Kooperation mit dem Amt für Sport und Bewegung im Rahmen der Aktion „Stuttgart-bewegt-sich“ Sicherheitstraining angeboten. Durchgeführt wurden diese Trainings von der Jugendhausgesellschaft e.V.

Seit 2021 werden über das **Projekt „RadSpaß – sicher e-biken“** ehrenamtliche Trainer*innen ausgebildet, die seit Mitte des Jahres kostenlose Trainings anbieten.



Abb. 13 Grafik Radspaß – sicher e-biken

Radspaß ist ein Projekt des ADFC Baden-Württemberg sowie des Württembergischen Radsportverbandes (WRSV). Durch eine Förderung durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg werden die Kurse kostenlos angeboten. Die Trainings haben das Ziel, die Fahrtechnik aller Teilnehmenden zu verbessern und damit ihre Verkehrssicherheit zu erhöhen. Eine Buchung ist online möglich. <https://radspass.org/kurs>

Zusammen mit dem Amt für Sport und Bewegung wurden verschiedene Trainingsorte ausfindig gemacht und die Kurse über die Buchungsseite www.stuttgart-bewegt-sich.de beworben.

4.3.7 Jugendverkehrsschule

Im Sommer dieses Jahres ging nach 3-jähriger Bauzeit die neue Jugendverkehrsschule Westbahnhof in Betrieb. Sie ersetzt die in die Jahre gekommenen Anlage am Diakonissenplatz, die 1953 als erste Jugendverkehrsschule Deutschlands eröffnet wurde.

Die große Außenanlage mit einem Parcours, bildet alle Elemente ab, mit denen Kinder in einer Großstadt sich heute vertraut machen müssen: Vom Kreisverkehr, über Radschutzstreifen, einen verkehrsberuhigten Bereich, einen Z-Überweg zur Querung von Stadtbahngleisen, bis hin zu unterschiedlichen Belägen.

Neben der Radfahrausbildung für alle 4. Klassen der Stuttgarter Grundschulen unter der Woche, stellt die Stadt Stuttgart den Platz an den Wochenenden auch gemeinnützigen Organisationen für Radfahrtrainings zur Verfügung. Da sich die großzügige Anlage auch für Radfahrtrainings für Erwachsene eignet, finden z.B. die Pedelec-Kurse von RadSpaß auf dem Gelände der neuen Jugendverkehrsschule statt.



Abb. 14 Eröffnung der neuen Jugendverkehrsschule (LHS, Franziska Kraufmann)

4.4 Service, der das Radeln leichter macht

Um das Radeln angenehm zu machen braucht es nicht nur Radverkehrsanlagen und Abstellmöglichkeiten. Hilfe und Unterstützung für unterwegs von der Ausleihe bis zur Zählstelle machen das Radeln leichter.

4.4.1 Wegweisung



Eine einheitliche Wegweisung dient nicht nur der Orientierung, sondern rückt auch das Radfahren ins Blickfeld aller Verkehrsteilnehmer. Ähnlich wie Piktogramme ist sie nützliche Hilfe und Werbung zugleich.

Die Wegweisung in Stuttgart erfolgt nach dem bundeseinheitlichem FGSV-Standard. Hauptradrouten und Themenrouten wie z.B. der Radelthon oder die Neckartalroute sind mit der Nummerierung zusätzlich gekennzeichnet.

Abb. 15 Wegweiser nach FGSV-Standard

In den Jahren 2020/2021

- wurde die **HRR 3** zwischen Stuttgart Innenstadt und dem Flughafen auf 15 km mit 55 Wegweisungsstandorten und
- die Freizeitstrecke **Radelthon** rund um Stuttgart auf rund 80 km mit 290 Schilderstandorten gewegweist.
- Wegweisung RegioRadStuttgart
Für RegioRadStuttgart wird aktuell eine Wegweisung an S-Bahnhöfen und U-Bahn-Haltestellen zur nächstgelegenen RegioRadStuttgart-Station erarbeitet. Diese soll zeitnah in die bestehende Wegeleitung des ÖPNV integriert und beworben werden.

4.4.2 Winterdienst

Der AWS wird in einer gesonderten Vorlage auf die Durchführung des Winterdienstes der Stadt auf Fahrbahnen, Gehwegen und Radwegen 2021/2022 eingehen.

Der AWS führt auf ausgewählten Strecken des Hauptradroutennetzes Winterdienst durch. Dabei werden Radwege und –spuren, die auf Fahrbahnen geführt werden, auf denen Winterdienst durchgeführt wird, durch den AWS selbst betreut. Ausgewählte Radwege, die



Abb. 16 Blick auf Stuttgart

getrennt von der Fahrbahn verlaufen werden, werden von durch den AWS beauftragte private Unternehmer betreut. Gemeinsame Geh- und Radwegen werden durch die Anlieger geräumt und gestreut.

Winterdienst im Radwegenetz bedeutet vor allem Streuen gegen Glätte die vornehmlich in den Morgen- und Abendstunden auftritt. Bei Schneefall kann es auf baulich abgetrennten Radwegen wegen der geringeren Arbeitsgeschwindigkeit und der wesentlich kürzeren Reichweite der relativ kleinen Winterdienstmaschinen zu Verzögerungen bei der vollständigen Räumung kommen.

Aus diesem Grunde sind Fahrradstrecken, die von der Fahrbahn nicht baulich abgetrennt sind, mit den großen Winterdienstfahrzeugen schneller und zuverlässiger zu betreuen, als z.B. eigenständige Radwege.

Im Hauptradroutennetz wird auf folgenden Strecken durch den AWS bzw. im Auftrag des AWS Winterdienst ausgeführt.

- Hauptradroute 1 (HRR) von S-Vaihingen nach Fellbach
- HRR 5 Zwischen Zuffenhausen und Friedrichswahl
- HRR 6 von S-Giebel bis Feuerbach Klagenfurter Straße Weiterführung zum Pragsattel über ebene Wohnstraßen bzw. Anliegerverpflichtungen
- HRR 10 Zwischen Heumaden über Degerloch nach Vaihingen
- HRR 11 Bad Cannstatt bis Mühlhausen inkl. Anbindung an HRR 12 ab Brücke Hofen
- HRR 12 Mühlhäuser Straße (Höhe Hofen bis Stadtgrenze)
- HRR 12 Bad Cannstatt bis Untertürkheim (Karl-Benz-Platz)

Zusätzlich werden noch weitere Strecken des Radverkehrs, die nicht im Hauptradroutennetz enthalten sind, im Winterdienst betreut, z.B. auch ab diesem Winter im Zuge der Inbetriebnahme des Rosensteintunnels in der Pragstraße und in der Neckartalstraße bei der Wilhelma.

4.4.3 RegioRad Stuttgart - Fahrrad-, Pedelec- und Lastenpedelecverleihsystem

Das regionsweite und interkommunale Fahrrad- und Pedelecverleihsystem RegioRad Stuttgart der Landeshauptstadt Stuttgart und über 40 weiterer Kommunen gibt es seit 2018. In Stuttgart selbst stehen inzwischen mehr als 110 Stationen mit über 650 Fahrrädern, 200 Pedelecs sowie zehn Lastenpedelecs zur Ausleihe bereit. Betreiber des RegioRad Stuttgart ist die DB Connect GmbH, die im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart und inzwischen mehr als 40 weiterer Städten und Gemeinden der Region Stuttgart und darüber hinaus insgesamt mehr als 200 Stationen mit über 1.500 Rädern betreibt.

2020/21 wurden weitere 23 Stationen in Stuttgart neu erstellt, davon fünf Stationen durch die Studierendenvertretung der Universität Stuttgart (STUVUS). Diese befinden sich an folgenden Standorten:

	Stations Nr.	Stationsname	Adresse	Inbetriebnahme
1	71102	Wilhelma	Neckartalstraße	22.01.2020
2	71101	Bhf. Nordbahnhof	Nordbahnhofstr.	04.02.2020
3	72105	S Bhf. Stuttgart Universität	Audimax	13.05.2020
4	70102	Helfferichstraße	Parlerstraße	03.03.2020
5	70308	Schwarzwaldstraße	Schliffkopfstraße	24.04.2020
6	70307	Engelboldstraße	Ruggerstraße	29.12.2020
7	70501	Bhf. Lindpaintner Straße	Beethovenstraße	24.04.2020
8	70409	Johann-Sebastian-Bach-Platz	Hasenbergstraße	06.03.2020
9	72113	S Bhf. Österfeld	Paradiesstraße	04.03.2020
10	70505	Bürgerhaus Alte Schule	Tiefenbachstraße	30.05.2020
11	71203	Gehrenwaldstraße	Gögelbachstraße	06.03.2020
12	72002	Bhf. Plieninger Str.	Plieninger Str.	05.03.2020
13	71202	Erikastraße	Barbarossastraße	13.05.2020
14	72202	Bürgertreff Hausen	Beim Fasanengarten	24.04.2020
15	70408	Rotenwaldstraße	Westbahnhof	14.01.2020
16	71703	Traifelbergplatz	Reutlinger Straße	20.02.2020
17	79004	Ernst-Reuter-Platz	Engelbergstraße	05.05.2021
18	71108	Neckarpark	Morlockstraße	20.11.2020
19	72112	Bandtäle	Am Bandtäle	02.10.2020
20	72110	Mensa Stuttgart-Vaihingen	Pfaffenwaldring	15.10.2020
21	72106	ILEK	Pfaffenwaldring	23.04.2020
22	72111	Institut für Luft- und Raumfahrttechnik	Pfaffenwaldring	23.04.2020
23	72108	Institut für Sport und Bewegungswissenschaft	Allmandring	23.04.2020

In den letzten zwei Jahren wurden zahlreiche Marketingmaßnahmen rund um das RegioRad Stuttgart umgesetzt, um auf deren Attraktivität aufmerksam zu machen. Dazu gehörten auch neue Tarife, die im Laufe des Jahres 2020 eingeführt wurden:

- Der **Light-Tarif** für Touristen und Gelegenheitsnutzer, in dem keine Jahresgebühr anfällt;
- Im polyogoCard-Tarif gibt es, Dank der finanziellen Unterstützung durch den Verband Region Stuttgart, seit August 2020 zusätzlich zu den 30 Freiminuten für Fahrräder, **15 Freiminuten für Pedelecs**.

- **Übernachtstarif** im gesamten RegioRadStuttgart-Netz. Von 18 Uhr bis 9 Uhr am Folgetag fallen für alle Fahrten, die länger als sechs Stunden andauern, nur 1,50 Euro für polygoCard-Kunden bzw. 2,00 Euro im Basis- und Light-Tarif an.
- Seit Herbst 2020 ist die Registrierung bei RegioRadStuttgart bereits **ab 14 Jahren selbstständig (also ohne Eltern)** möglich.
- **11 RegioRäder wurden von Influencerinnen individuell designt** und im Rahmen der „Stuttgart-steigt-um“ Kampagne, die speziell auf die jüngere, weibliche Zielgruppe ausgerichtet war, öffentlichkeitswirksam präsentiert.
- Verbunden war diese Aktion mit einer **Onlineumfrage zum RegioRadStuttgart**. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind unter www.stuttgart-steigt-um.de veröffentlicht.
- **Individuell gestaltete RegioRäder** für die ersten 34 am RegioRadStuttgart beteiligten Städte und Gemeinden seit Juni 2021. Die Landeshauptstadt Stuttgart erhielt 14 individuell im städtischen CI (weiß) gestaltete RegioPedelects.
- Radtourenangebot durch Stuttgart und die Region im Rahmen des „**RegioRad Stuttgart-Tourensommers**“ verbunden mit einem Freiminutengewinnspiel.
- Vorstellung von **Kurzausflügen mit dem RegioRadStuttgart** vorgestellt und die neuen „Sonder“-Tarife gezielt beworben.
- Mehrere Freiminuten-Aktionstage zu verschiedenen Anlässen.



Abb. 17 RegioRad Stuttgart, Döhring

Im Rahmen der 1. Stuttgarter Mobilitätswoche 2021 wurde eine Freiminutenaktionswoche beworben, bei der die ersten 60 Fahrminuten mit dem RegioRad kostenlos waren. RegioRadStuttgart beteiligte sich ebenso am 2. und 3. Cargo Bike Day und weiteren Aktionstagen, am S-Bahn Adventskalender und gründete ein eigenes STADTRADELN-Team.

Ein Teil der erwähnten Maßnahmen werden durch ein 2020 beschlossenes Maßnahmenpaket

des Verband Region Stuttgart (VRS) unterstützt. Insgesamt fördert der VRS im Rahmen des Förder-programms „Zwei für eine“ die Errichtung von neuen Stationen, 15 Freiminuten für Pedelects finanziert, die touristische Freizeitnutzung sowie die Gruppenbuchungsfunktion bewirbt und eine Wegeleitung an S- und U-Bahnhöfen für das RegioRadStuttgart.

4.4.4 Reparatursäulen

Im Rahmen der Förderung als RadKULTUR-Kommune konnte die Landeshauptstadt weitere Service-Punkte (Reparatursäulen) erwerben und aufstellen. Die Punkte enthalten Werkzeuge, mit denen kleinere Reparaturen schnell durchgeführt werden können und eine Luftpumpe. Die Reparatursäulen sind nützliche Helfer, für alle, die unterwegs eine Panne haben oder einen schnellen Sicherheitscheck machen wollen.



Abb. 18 Reparatursäule in der Eberhardstraße (LHS)

2020 wurde die kleine Reparatursäule in Eberhardstraße gegen einen größeren und stabileren Service-Punkt ausgetauscht.

Im Frühjahr 2021 kamen weitere drei Service-Punkte in Feuerbach, Mühlhausen und Obertürkheim hinzu. Für die 1. Stuttgarter Mobilitätswoche sollten drei weitere Reparatursäulen aufgestellt und mit einer RadSchnitzeljagd bekannt gemacht werden. Aufgrund von Lieferschwierigkeiten hat sich die Aufstellung der Service-Punkte in Weilimdorf, Stuttgart Süd und Bad Cannstatt verzögert.

Um die Funktionstüchtigkeit der Reparatursäulen zu gewährleisten und Verschleißteile regelmäßig auszutauschen, werden im nächsten Jahr Wartung und Montage ausgeschrieben. Die Nachfrage nach

Reparatursäulen im Stadtgebiet ist groß und es sollen weitere Service-Punkte aufgestellt werden, sofern die Finanzierung geklärt ist.

4.4.5 Zählsäulen/Fahrradzählungen

Im Sommer 2020 wurden elf neue Dauerzählstellen im Stadtgebiet installiert. Zehn davon sind mit Info-Terminals bzw. Displays ausgerüstet. Auf den Anzeigen kann die tagesaktuelle



Abb. 19 Lautenschlager Straße 29.07.2021, Bürgermeister Peter Pätzold und Amtsleiter des Tiefbauamtes Jürgen Mutz nehmen Zählstelle in Betrieb (LHS, Thomas Hörner)

Anzahl der vorbeifahrenden Radlerinnen und Radler und die des laufenden Jahres abgelesen werden, außerdem Datum, Uhrzeit und Temperatur. Die Zählstellen erfassen und zählen die Radfahrenden mittels fest installierter Schleifen, übermitteln die Daten an einen zentralen Server und visualisieren die Zählung auf dem Display in Echtzeit.

Die Zählstellen sind an strategischen Punkten auf Pendlerstrecken oder geplanten Radrouten in den Außenbezirken aufgestellt. Die

Zählsäulen liefern statistisches Hintergrundwissen um die Planung für den Radverkehrsausbau verbessern. Gleichzeitig sind sie Werbung für das Radfahren in Stuttgart. Die steigenden Zahlen auf den Echtzeiterminals motivieren, selbst aufs Rad zu steigen.

Die neuen Säulen wurden im Sofortprogramm „Saubere Luft“ durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Durch die Verwendung einer neuen Sensorgeneration können auch Lastenräder und andere Fortbewegungsmittel genauer erfasst und unterschieden werden. Die am Anfang notwendigen Nachjustierungen des Sensors durch den Zulieferer konnten coronabedingt nicht bzw. nur verspätet durchgeführt werden, wodurch die erfassten Daten mitunter nicht exakt sind.

Die Daten der neuen Zählstellen sind, wie die bestehenden Zählstellen auch, über das Internet abrufbar.

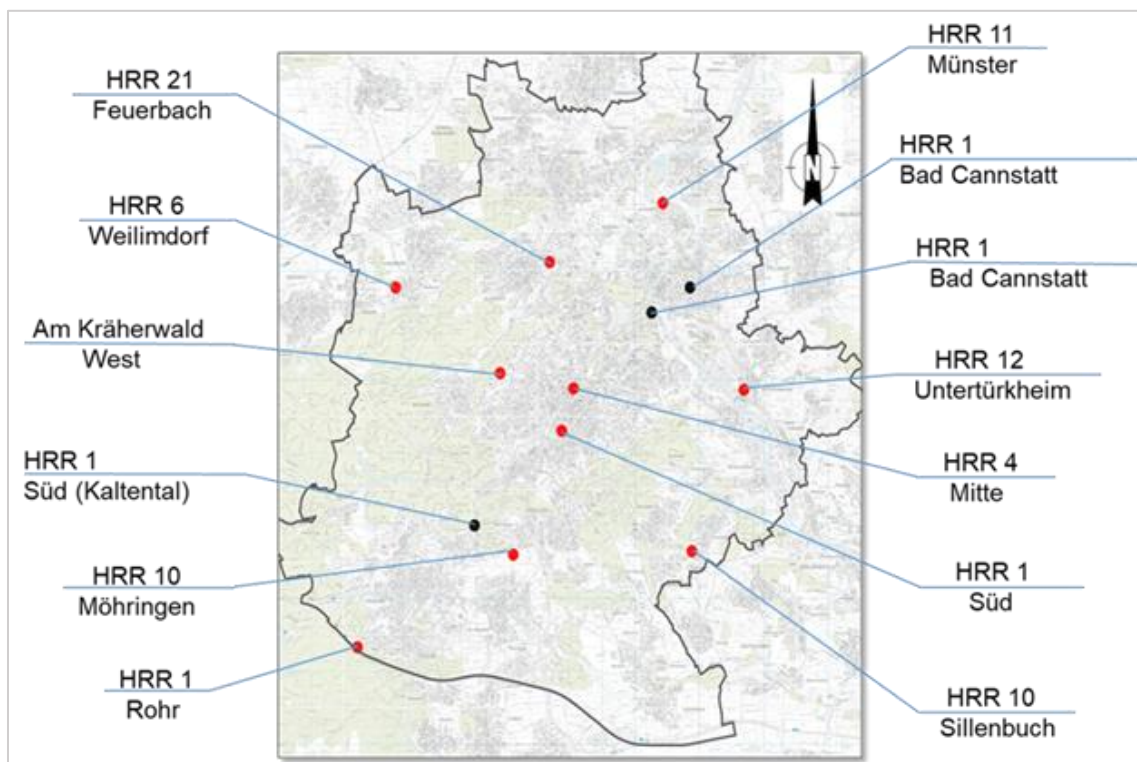


Abb. 20 Übersicht neuer und bestehender Zählstellen in Stuttgart

Neue Standorte:

- Tübinger Straße 45
- Lautenschlagerstraße 25
- Am Kräherwald 187
- Samaraweg (ohne Display)
- Solitudestraße 111
- Stuttgarter Straße 13
- Neckartalstraße 441
- Inselstraße 145
- Kirchheimer Str./Bockelstr. 146
- Kremmlerstraße
- Waldburgstraße

Datenaufbereitung

Eine verlässliche und umfangreiche Datengrundlage ist in der Planung von Radfahrinfrastruktur unerlässlich. Eine gute Aufarbeitung ermöglicht auf bestimmten Streckenabschnitten das Nutzungsverhalten von Radlerinnen und Radlern zu erfassen und für die Vorentwurfsplanung zu verwenden.

Mit Hilfe der zahlreichen Radzählstellen auf Stuttgarter Gemarkung können nicht nur die reinen Nutzungszahlen erfasst und gespeichert, sondern auch über das Portal ecovisio.net ausgelesen werden. So besteht mit Hilfe des Portals die Möglichkeit, grafische Darstellungen zu erstellen, die eine genaue zeitliche Auskunft über die Nutzung bestimmter Streckenpunkte erlauben. Die Auflösung der Daten gestattet es, stundengenaue Auswertungen durchzuführen. Ergänzt werden die Zählraten um meteorologische Daten wie Temperatur, Niederschlag und Wetterlage, mit deren Hilfe Rückschlüsse auf das Nutzungsverhalten gezogen werden können.

Erfassung weiterer Zählraten (Strava)

Ende 2020 konnte ein weiteres Mittel zur Erfassung von Radfahrdaten hinzugewonnen werden. Von der Internetplattform „Strava“, mit deren Hilfe Nutzerinnen und Nutzer ihre mit dem Rad getätigten alltäglichen oder sportlichen Aktivitäten aufzeichnen können, wird mit der Erweiterung „Metro“ ein kommunales Tool angeboten. Die gesammelten räumlichen Daten werden interessierten Kommunen anonymisiert zu Verfügung gestellt. Somit besteht die Möglichkeit, über die ortsfesten Zählstellen hinaus Rückschlüsse auf die Wegenutzung von Radfahrerinnen und -fahrern zu ziehen. Mit Hilfe von Heatmaps können stark frequentierte Radfahrrelationen identifiziert und einer genaueren Untersuchung unterzogen werden. Die Daten können taggenau ausgelesen werden, darüber hinaus ist es möglich, aus die Daten nach Zweck der Radfahrt zu unterscheiden. Des Weiteren können demografische Eigenschaften der Radfahrenden ausgelesen werden.

Ein weiteres digitales Werkzeug zur Erfassung der Fahrradnutzung innerhalb des Stuttgarter Stadtgebietes liefert das österreichische Unternehmen Bike Citizens Mobile Solutions. Die angebotene Handy-App ist dazu konzipiert, Radfahrerinnen und -fahrer mit einem Navigationssystem zu unterstützen und erlaubt es, ihre täglich zurückgelegten Strecken aufzeichnen zu können. Die Nutzerinnen und Nutzer können sich u.a. eine Übersicht ihrer geradelten Aktivitäten anzeigen lassen und eine sog. Heatmap der gesammelten Aktivitäten erstellen. Ähnlich wie bei Strava Metro werden die innerhalb der Gemarkung Stuttgart gesammelten Radfahrdaten anonymisiert dem Amt für Stadtplanung und Wohnen zur Verfügung gestellt. Diese Daten können dann genauso wie jene von Strava Metro für Planungen, Stellungnahmen und andere Zwecke ausgewertet werden. Zusätzlich dienen diese auch zur Verifikation, der z.B. von den Radzählsäulen oder Strava gesammelten Daten.

Die Daten aus den Radzählsäulen können mit Hilfe der Daten aus Strava Metro verifiziert werden und auch andersherum ist dies möglich. Somit können an jenen Stellen, die ein hohes Radverkehrsaufkommen aufweisen, das jedoch nicht durch Zählstellen erfasst werden kann, verlässliche Schätzungen erstellt werden. Dies ist insbesondere in der Planung von Radverkehrsinfrastruktur hilfreich, da so die Möglichkeit besteht, Verkehrsströme verlässlich einzuschätzen und ein qualitativ hochwertiges Radfahrangebot zu schaffen, dass sich in bestehende Verkehrsbeziehungen einbindet.

4.5 Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen

4.5.1 Fahrradaktionstage

Die Stuttgarter Fahrradaktionstage auf dem Schloßplatz sind eine Traditionsveranstaltung, die 2020 zum 15. Mal stattfinden sollte. Aufgrund der Auswirkungen durch die Corona-Pandemie wurden die Fahrradaktionstage vom Mai zunächst in den Oktober verschoben und auf einen Tag gekürzt. Durch die erneut gestiegenen Inzidenzzahlen wurde schließlich die Veranstaltung 2020 ganz abgesagt.

Für 2021 wurde mit Blick auf die fehlende Planungssicherheit coronabedingt kein Termin festgesetzt.

4.5.2 STADTRADELN Stuttgart

Im Gegensatz zu den Fahrradaktionstagen konnte das **STADTRADELN 2020** stattfinden. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde der Termin auf den Herbst gelegt. Vom 7. bis 27. September 2020 haben 3.320 Radler in 354 Teams, 121 Tonnen CO₂ vermieden und 845.410 Kilometer gesammelt. Aufgrund des abgesagten Fahrradaktionstags fand keine Abschlussveranstaltung statt. Die Urkunden wurden den Teams postalisch übergeben.

Trotz der erschwerten Bedingungen und der Verlegung des Termins war STADTRADELN 2020 ein voller Erfolg mit mehr Teilnehmer*innen und mehr Teams. Durch die neue Möglichkeit Unterteams zu bilden, konnten nun größere Gruppen gebildet werden. Dadurch konnte das Team „Landesministerien Baden-Württemberg“ mit zehn Ministerien das Team MAHLE auf dem ersten Platz ablösen.

2021 fand STADTRADELN vom 20. Juni bis 10. Juli statt. Der Kick-off sollte zeitgleich mit dem Brezel Race im Rahmen der Deutschen Straßenradmeisterschaften stattfinden. Durch die Verlegung des Brezel Race auf den 12. September wurde der Startschuss virtuell über Videobotschaften, Fotos und anderen Grußbotschaften gegeben. Die Kick-Off Veranstaltung in der Woche zuvor, die in der Eberhardstraße startete und entlang der Hauptradroute 1 bis Kaltental führte, wurde von vielen Teams begleitet.



Abb. 21 Kick off des STADTRADELN 2021 in der Eberhardstraße (LHS, Leif Piechowski)

4.469 Radelnde haben in
243 Teams
145 Tonnen CO₂ vermieden
und gemeinsam
985.698 km erradelt.
Erstmals sind alle
Beschäftigten der Landes-
hauptstadt zusammen in
einem Team geradelt.
110 Teilnehmer*innen aus
18 verschiedenen Ämtern,
Eigenbetrieben oder
Abteilungen konnten sich
dieses Jahr über Platz 1
freuen.

Die Übergabe der Urkunden und das anschließende Get-Together im Innenhof des Theaterhaus wurde als gelungener Abschluss von allen Beteiligten gefeiert. Das Interesse und die Beteiligung am STADTRADELN in der Landeshauptstadt hat mit diesem Ergebnis einen neuen Rekord erreicht, auch wenn die 1 Million Kilometer nur knapp verfehlt wurde.

4.5.3 RadKULTUR

Die Landeshauptstadt Stuttgart wurde in den Jahren 2020/21 von der Initiative RadKULTUR des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg im Rahmen eines großen Förderpakets unterstützt. Stuttgart war 2018 bereits „kleine“ RadKULTUR-Kommune. Für zwei Jahre hat Stuttgart erneut Unterstützung bei der Organisation, Kommunikation und Durchführung von Mitmach-Aktionen rund ums Fahrrad erhalten. Einige der geplanten Veranstaltungen fielen leider der Corona-Pandemie zum Opfer. Umstellungen im Programm oder Alternativtermine sorgten dennoch für eine ganze Reihe an RadKULTUR Aktionen, die auch nach Ablauf des Förderzeitraumes in der Landeshauptstadt zu finden sind.

Projekte 2020

- Unterstützende Pressearbeit für die Fahrradaktionstage – wurden leider abgesagt
- Entwicklung eine „Eventlastenrad“ für kleinere Veranstaltung

- April
 - RadSTAR (Fotowettbewerb) im Rahmen des Frühlingserwachen Eberhardstraße – wurde leider abgesagt
- September
 - Aufstellung RadSERVICE Punkt in der Eberhardstraße
 - Presseaktion zum Kick-Off STADTRADELN 2020 / Einweihung des RadSERVICE Punktes mit Verkehrsminister Winfried Herrmann
 - Wettbewerb „Namensfindung – Lastenrad“ am 2. Cargo-Bike Day am 13. September 2020
 - Pressevorstellung und Übergabe des Event-Lastenrades mit Verkehrsminister Winfried Herrmann (ebenfalls am 2. Cargo Bike Day 2020)
- Dezember
 - Erstellung RadGEBER
 - Pressetermin offizielle Vorstellung des „Lastenrössle“



Abb. 23 Bürgermeister Pete Pätzold präsentiert das neugetaufte Lastenrössle der RadKULTUR im Dezember (LHS, Thomas Niedermüller)



Abb. 22 Broschüre RadGEBER zu für Neuzugezogene und Interessierte

Projekte 2021

- Mai
 - 3 RadSERVICE Punkte (Obertürkheim, Feuerbach, Mühlhausen)
 - RadSAFARI Social Media Aktion zur Vorstellung des neuen RadSERVICE Punkte
- September
 - RadSchnitzeljagd im Rahmen der 1. Stuttgarter Mobilitätswoche
 - 3 RadSERVICE Punkte (Südheimer Platz, Weilimdorf, Bad Cannstatt)
- Oktober/November (geplant)
 - RadCHECK Schule – Angebot für Schulen, die am STADTRADELN 2021 teilgenommen haben.

4.5.4 Cargo Bike Roadshow

Vor der Marienkirche gastierte auf Einladung der Landeshauptstadt Stuttgart im September 2020 zum 2. Mal die Cargobike-Roadshow. Insgesamt 20 verschiedene E-Lastenrädern und luden händlerunabhängig zu vergleichenden Testfahren ein.

4.5.5 Cargo Bike Day

Sowohl 2020 als auch 2021 fand jeweils im September der 2. und 3. Cargo Bike Day auf dem Karlsplatz statt. 2021 war der Cargo Bike Day Bestandteil der 1. Stuttgarter Mobilitätswoche. Zeitgleich fand auf der Dorotheenstraße eine Werbeaktion mit Testparcours für die im Juni 2021 beschlossene E-Trike Förderung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen statt.

4.5.6 Mobilitätswoche

Im Rahmen der 1. Stuttgarter Mobilitätswoche wurde u.a. vom Amt für Stadtplanung und Wohnen eine RadSchnitzeljagd ausgearbeitet, die als Startpunkte die neuen Standorte der Reparatursäulen hatte. Schilder leiten die Teilnehmer zum nächsten Punkt mit einem

Rätselspiel. Mit dem Lösungswort konnte man bei der RadKULTUR an einem Wettbewerb teilnehmen und Sachpreise gewinnen.

Im Rathaus Foyer wurde im Rahmen einer Ausstellung über verschiedene Aktivitäten der Radförderung der Landeshauptstadt berichtet.

In den Bezirken wurden mehr als 30 Veranstaltungen rund ums Rad angeboten. Der ADFC, die Radoffensive Zuffenhausen und viele weitere Ehrenamtliche nutzen die Mobilitätswoche, um verschiedene Projekte vorzustellen oder Werbung für das Radfahren in Stuttgart zu machen.



Abb. 24 Flyer Mobilitätswoche

4.5.7 Sicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“



Für die Sicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“ wurden 2020/21 bei verschiedenen Aktionen Sicherheitswesten und reflektierende Rucksacküberzieher verteilt, die sich großer Beliebtheit erfreuen. Neben der Konzeption und Erstellung der verschiedenen Materialien wurde auf der Homepage der Stadt im Bereich „Mobilität“ die Verkehrssicherheit als neues eigenständiges Thema veröffentlicht.



Abb. 25 Rucksacküberzieher Abstand und Grafik „Miteinander läuft besser (LHS, privat)

4.5.8 Homepage www.stuttgart.de/fahrrad

Mit dem Relaunch der städtischen Homepage wurden im August 2020 die Aufmachung und Inhalte zum Thema Fahrrad neu organisiert und aktualisiert. Die Inhalte wurden übersichtlicher gestaltet und in verschiedenen Unterthemen neu gebündelt.

Neu hinzugekommen ist die Rubrik „Fragen rund ums Radfahren“. Aktuell werden in diesem Bereich die unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs erläutert. Der Fragenkatalog wird nach und nach ausgebaut und der sich verändernden Radinfrastruktur angepasst.

Dabei wird auch auf die weiteren Unterseiten wie www.stuttgart.de/lastenrad, www.stuttgart.de/e-bike, www.stuttgart.de/e-trike und www.regioradstuttgart.de verwiesen.

4.5.9 www.stuttgart-steigt-um.de

„Stuttgart-steigt-um“ ist die Dachmarke nachhaltiger Mobilität in der Landeshauptstadt und informiert über alle nachhaltigen Fortbewegungsmittel in Stuttgart. „Stuttgart-steigt-um“ ist zugleich Teil des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ und bündelt und verstärkt damit die verschiedenen Kampagnen zur Nachhaltigen Mobilität in Stuttgart. Auch in den nächsten Jahren sollen weitere Mobilitätskampagnen unter der Dachmarke „Stuttgart-steigt-um“ durchgeführt werden. Auf der Kampagnenhomepage www.stuttgart-steigt-um.de wird neben aktuellen Informationen rund um nachhaltige Mobilität auch der Aktionsplan vorgestellt und erläutert.

4.6 Förderung und Unterstützung

Um mehr Menschen auf das Rad zu bringen gibt es in Stuttgart Förderprogramme, die den Umstieg auf ein Zwei (oder Drei-) -rad einfach machen oder Projekte zur Unterstützung von Kindern und Jugendlichen, damit sie mit dem Fahrrad eigenständig und sicher unterwegs sein können.

4.6.1 E-Lastenradförderung für Stuttgarter Familien



Abb. 26 Übergabe des 850. geförderten E-Lastenrad
(LHS, Leif Piechowski)

Das Förderprogramm „E-Lastenräder für Stuttgarter Familien“ gibt es bereits seit 2018. Seither wurden mehr als 1.200 Förderanträge bearbeitet und entsprechende Förderbescheide ausgestellt. Die E-Lastenradförderung ist eine von 100 Einzelmaßnahmen des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Im Juni 2021 konnte das 850. geförderte E-Lastenrad gefeiert werden. Die Nachfrage nach E-Lastenrädern ist weiterhin ungebrochen. Deshalb soll diese Förderung auch in den kommenden Jahren fortgesetzt werden.

4.6.2 E-Trike Förderung für mobilitätseingeschränkte Menschen

Damit der Wechsel zu einem umweltfreundlicheren Fortbewegungsmittel auch für mobilitätseingeschränkte Menschen attraktiver wird, fördert die Landeshauptstadt Stuttgart seit Juni 2021 den Kauf eines neuen, elektrisch unterstützten Trikes mit zunächst bis zu 1.500 Euro. Zusätzlich zur Grundförderung unter bestimmten Voraussetzungen werden auf Antrag weitere 500 Euro drei Jahre nach der Beschaffung des E-Trikes als „Nachhaltigkeitsbonus“ ausgezahlt. Da sich Menschen mit besonders geringem Einkommen die Anschaffung eines eigenen E-Trikes, auch mit einem Zuschuss in Höhe von 1.500 Euro wirtschaftlich nicht leisten können, besitzt die Förderung eine soziale Komponente. Diese Komponente basiert auf der Annahme, dass Menschen mit Stuttgarter FamilienCard und Bonuscard + Kultur einer besonderen finanziellen Förderung bedürfen. Die Gesamtförderung beträgt mit sozialer Komponente maximal 2.500 Euro für Haushalte mit Bonuscard+Kultur bzw. 2.000 Euro für Haushalte mit FamilienCard. Der Nachhaltigkeitsbonus von 500 Euro ist bei der Sozialförderung bereits eingerechnet.

Die dafür bereitgestellten Haushaltsmittel sind auf das Jahr 2021 begrenzt. Auf Wunsch des Gemeinderates wurde im Rahmen der laufenden Haushaltsberatungen ein erster Zwischenbericht zur bis dahin erfolgten Förderung durch die Verwaltung abgegeben.

4.6.3 E-Bike Prämie

Um den Anteil an Elektrofahrzeugen in Stuttgart weiter zu steigern, bietet die Landeshauptstadt Stuttgart seit 2018 über das Förderprogramm „E-Zweirad Umweltprämie“ eine finanzielle Unterstützung beim Umstieg von einem Zweitakter auf ein E-Bike/Roller an. Dadurch wird das Umsteigen auf Elektromobilität für die Bürgerinnen und Bürger noch attraktiver und stellt echte Alternative dar. Aufgrund der begrenzten Fördermittel und der sinkenden Nachfrage, läuft das Förderprogramm Ende 2021 aus.

4.6.4 Infrastrukturprojekt Rad und Schule

Seit 2007 wird der Schülerradverkehr an Stuttgarter Schulen gefördert. Bei dem Infrastrukturprojekt „Rad und Schule“ geht es um den täglichen Weg zur Schule. Bestandteile des Projekts sind Abstellanlagen, sichere Wege und kleine Verbesserungen, die das Radfahren für Schülerinnen, Schüler und Lehrkräfte leichter und attraktiver machen. Inzwischen wurden über 60 % der weiterführenden Schulen besucht und Maßnahmenpläne erstellt. Für das Projekt werden vom Gemeinderat pro Jahr 200.000 Euro zur Verfügung gestellt. In der Vergangenheit nahmen ca. 7- 8 Schulen pro Jahr am Projekt teil. Für 2020/2021 hatten sich 22 Schulen gemeldet. Der Anteil der Grundschulen hat dabei zugenommen.

Von den 22 gemeldeten Schulen wurden 12 Schulen bearbeitet und Maßnahmen dazu besprochen. Aufgrund der Auswirkungen durch die Corona Pandemie und die damit verbundenen Schulschließungen konnte das Projekt nur in kleinerem Rahmen durchgeführt werden.

4.6.5 Projekt Fahrrad und Schule (Materialsammlung)

Im Rahmen der Förderung wurde auch eine Materialsammlung mit Projektideen, Tipps und Anregungen zur Fahrradförderung an Schulen erstellt.

Die für 2020 angedachte Aktualisierung und Erweiterung um das Thema Fußverkehr konnte aufgrund der Auswirkungen der Corona Pandemie nicht durchgeführt werden. Eine Entscheidung des Kultusministeriums zur Weiterführung der Materialsammlung zusammen mit der Landeshauptstadt steht noch aus.

4.6.6 Projekt Fahr|Rad|Stuttgart - Fahrtrainings für Kinder

Der Sportkreis Stuttgart e.V., als Dachorganisation von ca. 300 Sportvereinen hat in Zusammenarbeit mit verschiedenen Ämtern der Stadtverwaltung, Polizei und Jugendeinrichtungen das Projekt Fahr|Rad|Stuttgart ins Leben gerufen. Ziel ist das Fahrradfahren in Sport und Freizeit zu fördern. In einem ersten Schritt sollen Kinder und Jugendliche Spaß und Sicherheit beim Fahrradfahren haben. Um schon vor der Fahrradprüfung in der 4. Klasse Übungsmöglichkeiten zu schaffen, wurden Sicherheitskurse und Aktionstage an Grundschulen geplant. Letztere sind den Auswirkungen der Corona-Pandemie zum Opfer gefallen. Für die Kindersicherheitstrainings konnten zwei Termine im Oktober 2021 organisiert werden, die über die Plattform „Stuttgart-bewegt-sich“ des Amts für Sport und Bewegung angeboten wurden.

5 Ausblick Projekte/Maßnahmen DHH 2022/2023

In den nächsten zwei Jahren werden eine ganze Reihe von Projekten, die begonnen wurden im Stadtbild sichtbar.

Mit der Durchführung des BYPAD Verfahrens werden die bisherigen Maßnahmen bewertet und Leitlinien sowie Schwerpunkte formuliert. Diese bilden Rückgrat der Fahrradförderung bis das neue Radverkehrskonzept fertiggestellt ist. Darüber hinaus werden für einzelne Bereiche wie z.B. Radgaragen oder Öffentlichkeitsarbeit weitere konzeptionelle Grundlagen geschaffen.

Die Zusammenarbeit mit den Sachkundigen Einwohner*innen wird in den Arbeitsgruppen weitergeführt. Anforderungen an die Qualität der Radverkehrsanlagen wurden formuliert und werden bei neuen Planungen bedacht. Abstimmungen und Kommunikation zwischen den Fachämtern ist wieder verstärkt möglich und erleichtert die Projektbearbeitung.

Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Beibehaltung mobiles Arbeiten, Raumnot) und Prozesse (Digitalisierung der Stadtverwaltung, Projektsteuerung) werden die Stadtverwaltung thematisch in den nächsten Jahren begleiten.

Vielfach ist der Erfolg und die Umsetzung von Maßnahmen von Faktoren abhängig wie, z.B. gesetzliche Planungsverfahren, mehr Bürger- und Gremienbeteiligung oder Überzeugungsarbeit vor Ort, die zeitlichen Aufwand bedeuten aber notwendig sind, um die Akzeptanz von Maßnahmen und das verträgliche Miteinander im Straßenverkehr zu fördern.

Um die Ziele aus dem Grundsatzbeschluss zu erreichen, bedarf es daher weiterhin großer Anstrengungen, ausreichend Personal und eine gesicherte Finanzierung.

5.1 Netze, Wege und Verbindungen - Geplante Maßnahmen

Viele der in 2020/21 begonnen Vorentwurfsplanungen können in den nächsten zwei Jahren umgesetzt oder zur weiteren Bearbeitung an das Tiefbauamt übergeben werden. Mit der Einarbeitung neuer Mitarbeiter*innen und der Fortführung des Themas Qualitätsstandards anhand verschiedener Pilotprojekte und Verkehrsversuche nimmt der Ausbau der Radverkehrsanlagen spürbar Fahrt auf.

Für 2022/23 können ca. 15 km Radverkehrsanlagen verbessert oder neu hergestellt werden. Ein Schwerpunkt ist die Einrichtung von Fahrradstraßen. So wird die Möhringer Straße/Burgstallstraße in drei Teilabschnitten fertiggestellt ebenso die Wiesbadener Straße, und die Burgenlandstraße. Weitere Fahrradstraßen sind in Planung und sollen bis Ende 2023 an das Tiefbauamt übergeben werden.

Der Ausbau der HRR 2 und die Umgestaltung der Pragstraße nach Eröffnung des Rosensteintunnels sind (nach Kilometern) die größten Projekte, die zur Umsetzung anstehen. Ebenso soll die Böblinger Straße (Kaltentaler Abfahrt) durch eine Pop-Up Maßnahme verbessert werden.

Mit den Vorplanungen zum Rotebühlplatz und zum Hedelfinger Platz werden ab 2022 zwei anspruchsvolle Knotenpunkte überarbeitet und für den Radverkehr attraktiv gestaltet.

Radschnellverbindungen

Auf Grundlage der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen sollen im DHH 22/2023 weitere Abschnitte geplant werden. Im Korridor nach Fellbach soll der Qualitätsstandard für Radschnellverbindungen auch im Bereich des Wilhelmsplatzes sowie in Richtung Augsburger Platz geplant werden und damit an die beschlossene Vorplanung bis zur Gemarkungsgrenze angeschlossen werden.

Der Korridor nach Esslingen soll als gesamtheitliches Projekt zwischen der Gemarkungsgrenze und dem Leuzabad an ein externes Büro zur Planung vergeben werden. Im Zusammenhang mit Radschnellverbindungen werden durch den Bund auch Planungsleistungen gefördert, sodass dazu ein Förderantrag erarbeitet wird. Abschnittsweise werden voraussichtlich insbesondere im Bereich des Neckars sowie für eine planfreie Stadtbahnquerung umfangreichere Planverfahren notwendig, sodass mit längerem Planungsprozess zu rechnen ist. Diese sollen im nächsten DHH angestoßen werden.

Die im DHH 2020/2021 bearbeitete Vorplanung entlang der Jahnstraße soll fortgesetzt werden. Dazu werden die Knotenpunkte Ruhbank mit Anbindung an den Stadtbezirk Sillenbuch und Pischekstraße/Planckstraße/Gänseheidestraße mit Anbindung an die Bezirke Ost und Mitte neu geplant.

Derzeit läuft eine Machbarkeitsstudie für die Neue Weinsteige. Untersucht wird darin, ob unter Wegfall eines Fahrstreifens ein Angebot für den Radverkehr im Radschnellverbindungsstandard erreicht werden kann. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie kann im Jahr 2022 mit der Vorplanung begonnen werden. Die Verbindung von Degerloch in die Innenstadt ist eine zentrale Achse im Radverkehrsnetz.

Für die weitere Bearbeitung der vorgesehenen Projekte bleibt eine Sachbearbeiterstelle im Amt für Stadtplanung und Wohnen erforderlich, für die entsprechender Stellenantrag erstellt wurde.

Haupttradrouten und Ergänzungsrouten 2022/2023

In der Vorplanung konnten eine Reihe Projekte abgeschlossen und in den Gremien vorgestellt werden, die voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren zur **Umsetzung** kommen z.B. (siehe Tabelle Anlage 3)

Fahrradstraßen

Entlang der Haupttradrouten helfen Fahrradstraßen, den Radverkehr auf diesen Strecken attraktiver und sicherer zu machen. Sie bündeln die Verkehre und verkürzen, durch die Gewährung von Vorfahrt, die Reisezeit. Daher sollen auch im nächsten DHH weitere Fahrradstraßen entstehen.

- **HRR 1 Möhringer Straße / Burgstallstraße**

2022 sollen die beiden ersten Bauabschnitte zwischen Marienplatz und Böheimstraße ausgeführt werden. Mit der Einrichtung der Fahrradstraße werden hier auch Gehwegüberfahrten parallel zur Möhringer Straße hergestellt und streckenweise auch der Gehweg verbreitert. Für das Jahr 2023 ist die Ausführung des 3. Bauschnitts zwischen Böheimstraße und Südheimer Platz geplant.

- **HRR 6 Burgenlandstraße, Feuerbach**

Die Burgenlandstraße wird zwischen Linzer Straße und Leobener Straße zur Fahrradstraße, die den Radfahrenden Vorrang einräumt und eine wichtige Verbindung zum Bahnhof Feuerbach darstellt.

- **HRR 32 Wiesbadener Straße, Bad Cannstatt**

Die Wiesbadener Straße wird zwischen Taubenheimstraße und Daimlerplatz zur Fahrradstraße umgestaltet. Sie ist eine Alternativroute zur Hauptroute 1 und eine wichtige Verbindung in die Altstadt Bad Cannstatt.

Weitere Fahrradstraßen, wie z.B. die Probststraße auf der HRR 10.1 in Möhringen, sind derzeit in Planung und können bei positiver Beschlusslage je nach personeller Kapazität noch im DHH 2022/2023 umgesetzt werden.

Weitere Maßnahmen auf den Hauptrad- und Ergänzungsrouten

- **HRR 1, Böblinger Straße, Kaltentaler Abfahrt**

An der Böblinger Straße soll in Kaltental ein Radfahrstreifen als Interimszustand markiert werden, bis die Umsetzung der Zielplanung erfolgen kann.

- **HRR 2 Hedelfinger Straße**

In 2022 und 2023 werden der zweite und dritte Bauabschnitt (Otto-Konz-Brücken bis Hedelfingen bzw. Ulmer Straße zwischen Ladhausstraße und Inselstraße) der Radverbindung zwischen dem Stuttgarter Osten und Hedelfingen zur Ausführung gebracht werden.

- **HRR 41 Schwarenbergstraße**

In der Schwarenbergstraße soll zwischen der Wagenburgstraße und der Hausmannstraße ein Radwegeangebot geschaffen werden.

- **HRR 12 Schönestraße/Mercedesstraße**

Die zukünftige Radführung in diesem Bereich ist derzeit in Planung und der internen Abstimmung.

- **HRR 5, Ludwigsburger Straße**

Entlang der Ludwigsburger Straße soll zwischen der Frankenstraße und Friedrichswahl ein Radfahrstreifen eingerichtet werden.

Ergänzungsrouten

- **Pragstraße, Begleitmaßnahme Rosensteintunnel**

Nach der Eröffnung des Rosensteintunnels werden an der Pragstraße interimweise beidseitig Radfahrstreifen angelegt. Damit soll auch die derzeit durch den Rosensteintunnel geführte HRR 6 entlastet werden. Die endgültige Umgestaltung der Pragstraße ist für 2023/2024 vorgesehen.

- **Ergänzungsrouten Schelmenwasen**

Zur inneren Erschließung des Gewerbegebietes Fasanenhof werden über eine Gesamtlänge von 1250 m Radfahrstreifen eingerichtet.

In den nächsten zwei Jahren sollen eine Reihe **Vorplanungen** abgeschlossen werden, die dann **ab 2024 umgesetzt** werden können (siehe Tabellen Anlage 4)

- **HRR 1 Willy-Brandt-Straße, Stuttgart-Mitte**
Entlang der Willy-Brandt-Straße bis zum Gebhard-Müller-Platz wird ein 4,0 m breiter Zweirichtungsradweg entstehen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Maßnahmen zum Projekt Stuttgart 21. Langfristig soll die Konrad-Adenauer-Straße von Gebhard-Müller-Platz bis zum Charlottenplatz, unter Berücksichtigung der Opersanierung und des Kulissengebäudes, für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden und eine Verbindung entlang des Straßenraumes zu ermöglichen.
- **HRR 2 Wangener Straße, Wangen**
Der im Bau befindliche Abschnitt der Hauptradroute 2 zwischen dem Hedelfinger Platz über Wangen in Richtung Stuttgart-Ost endet an der Wangener-/Landhausstraße. Im kommenden DHH 2022/2023 soll die Vorplanung dort fortgesetzt und dabei eine alternative Routenführung über die Wangener- und Haußmannstraße bis zum Ostendplatz diskutiert werden. Zwischen Ostendplatz und Charlottenplatz soll dann die HRR 2 über die Landhausstraße und Urbanstraße als Fahrradstraße geführt werden. Die Vorplanungen dazu sollen im DHH 2022/2023 abgeschlossen werden.
- **HRR 3, Rotebühlplatz, Stuttgart-Mitte**
Der Rotebühlplatz soll überplant werden, um den beschlossenen Radweg entlang der Theodor-Heuss-Straße attraktiv anzubinden. Darüber hinaus soll die Anbindung des Stuttgarter Westens an die Innenstadt gestärkt werden, in dem die Planung über den Rotebühlplatz bis zur Herzogstraße fortgesetzt wird.
- **HRR 6, Siemensstraße, Pragsattel**
In der Siemens- und Tunnelstraße wird zwischen der Stuttgarter Straße und dem Pragsattel ein einseitiger Zweirichtungsradweg geplant. Dieser knüpft an den Zweirichtungsradweg in der Stuttgarter Straße an und macht dadurch die Radverbindung zwischen dem Stadtbezirk Feuerbach und dem Pragsattel attraktiver und sicherer.
- **HRR 43, Rohrackerstraße, Hedelfinger Platz und Otto-Hirsch-Brücken, Hedelfingen**
In der Rohrackerstraße soll der Straßenraum neugeordnet und umgestaltet, um eine die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Gehweg und in den Seitenräumen sowie die Schaffung eines sicheren Angebots für den Radverkehr zu ermöglichen. Zentraler Baustein dazu ist die Planung eines Kreisverkehrs am Hedelfinger Platz. Die Planung wird über die Otto-Hirsch-Brücken bis nach Obertürkheim fortgesetzt. Hier werden sichere Radwege sowie eine umfangreiche Begrünung geplant.
- **HRR 64 Hohenstaufenstraße, Stuttgart-Süd**
In der Hohenstaufenstraße, einer wichtigen Verbindung vom Marienplatz nach S-West, soll ein Radangebot geschaffen werden, das eine Alternative zum Schwabtunnel darstellt.
- **Fahrradstraßen**
Neben den bereits genannten Fahrradstraßen entlang der HRR 2 (Landhausstraße + Urbanstraße) sollen auch in der Bopserwaldstraße (HRR 3) und der Arnoldstraße

(HRR 11) Fahrradstraßen eingerichtet werden. Weiterhin ist eine Fortsetzung der bereits beschlossenen Fahrradstraße in der Wiesbadener Straße (HRR 32) bis zur Dennerstraße sowie durch die Liebenzeller Straße als Anbindung an Cannstatt-Mitte geplant.

Freizeitrouten

Der Radelthon wird auf einer eigenen Webseite mit verschiedenen Marketingmaßnahmen beworben und soll so den Freizeitradlerinnen und –radlern bekannt gemacht werden.

Für die Filderradrunde (ein Kooperationsprojekt der KAF-Kommunen) werden sogenannte Durchmesserlinien (Abkürzungen) ausgewiesen, um diese Route auch für kurze Ausflüge attraktiv zu machen.

5.2 Abstellen und Parken

Die Bereitstellung ausreichender und sicherer Abstellanlagen wird zunehmend wichtiger. Die Nutzung des Fahrrades hängt vielfach von den Abstellmöglichkeiten am Quell- und Zielort ab. Zusätzlich zur reinen Standortwahl gibt es eine Reihe weiterer Bedarfe bei Abstellanlagen:

- Neben Abstellmöglichkeiten für konventionelle Fahrräder müssen zunehmend E-Bikes/Pedelecs, Lastenfahrräder, E-Trikes oder Fahrradanhänger berücksichtigt werden.
- Die abgestellten Fahrräder sollen vor Vandalismus und Diebstahl geschützt sein und größtenteils eine Überdachung aufweisen.
- Damit Abstellanlagen genutzt werden, müssen sie bequem zu erreichen und leicht zu finden sein.
- Kurze Wege zum Zielort und eine gute Anfahrbarkeit von und zum Radwegenetz müssen ebenfalls berücksichtigt werden.
- Die Aufbewahrung von Gepäck, Lademöglichkeiten und weitere Dienstleistungen und Angebote rund ums Radfahren sind weitere Kriterien, die bedacht werden müssen.

Um diese Anforderungen bei der Standortsuche erfüllen zu können, muss zukünftig die Planung und Bereitstellung von Abstellanlagen nicht nur, wie bisher, punktuell und nachfrageorientiert erfolgen, sondern ein grundlegendes Konzept entwickelt werden. Ein Ausgangspunkt dafür bildet das Konzept für die Abstellanlagen am neuen Hauptbahnhof.

Die bisherigen Vorentwürfe für die **Abstellanlagen am neuen Hauptbahnhof** müssen überarbeitet und den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Dafür soll ein Konzept erstellt werden, das die verschiedenen Standorte und Belange der Radlerinnen und Radler an diesem wichtigen Umsteigepunkt berücksichtigt. Die Ausschreibung und Beauftragung soll 2022 erfolgen.

Konzeption Mobilitätsstationen

Zwischenzeitlich konnte die vom Land geförderte, befristete Stelle zu Mobilitätsstationen im Amt für Stadtplanung und Wohnen besetzt werden. Ein wesentlicher Aufgabenschwerpunkt wird die Erarbeitung einer gesamtstädtischen Konzeption für Mobilitätsstationen sein. Ein zentraler Bestandteil dieser Konzeption wird das Thema B+R an allen S-Bahnhaltestellen und wichtigen Stadtbahnhaltestellen sein.

Bike + Ride-Initiative der Deutschen Bahn AG

Die Stadtverwaltung hat Kontakt mit der Bike + Ride-Initiative der Deutschen Bahn AG aufgenommen. In einem ersten Schritt wurden die Bahnhöfe Bad Cannstatt und Vaihingen ausgewählt und mit Vertretern der Bahn im Rahmen von Ortsterminen begangen. Ziel ist der zeitnahe Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen und der Ersatz bestehender Radabstellanlagen, die nicht mehr heutigen Standards entsprechen. Im Rahmen der Bike + Ride-Initiative wird auch geprüft, ob bahneigene Flächen für Radabstellanlagen aktiviert werden können. Zudem bestehen vergleichsweise hohe Förderquoten und die Möglichkeit über Rahmenbeschaffungsverträge der Bahn die Radabstellanlagen zu günstigen Konditionen zu realisieren. Sofern sich die Zusammenarbeit mit der Bahn hier bewährt, sollen schrittweise weitere Standorte folgen.

Im neuen **Parkhaus im Neckarpark** ist im Erdgeschoss eine Radstation mit Radabstellmöglichkeiten geplant.

Es gibt Überlegungen eine weitere **Fahrrad-Service-Station** am Zuffenhausener Bahnhof einzurichten.

Fahrradgaragen

Nach der Auswertung der Erkenntnisse mit den Pilotstandorten an der Paulinenbrücke und rund um den Hauptbahnhof, können nun Anforderungskriterien für die technische Ausstattung und Standortwahl formuliert werden. Für die nächsten zwei Jahre ist die Aufstellung weiterer Garagen geplant.

Fahrradgaragen in Wohngebieten

Sobald ein Hersteller gefunden ist, der den Designvorschlag des Siegerentwurfes umsetzen kann, wird der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik über die Ergebnisse in Kenntnis gesetzt. Dabei sollen die finanziellen Auswirkungen der Anschaffung und des Betriebs dieser Garagen dargestellt und eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen getroffen werden.

Darauf aufbauend können im nächsten DHH weitere Standorte in den Innenstadtquartieren gesucht und mit den jeweiligen Bezirksbeiräten abgestimmt werden.

Fahrradparken auf privaten Flächen

Neben öffentlichen Angeboten zum Fahrradparken sind die Anzahl und die Qualität der Abstellmöglichkeiten auf privaten Flächen insbesondere am Wohnstandort ein entscheidender Faktor der Radverkehrsförderung.

Mit der zum 1. August 2019 in Kraft getretenen Novelle der Landesbauordnung hat sich der Gesetzgeber bezüglich der Pflicht zur Herstellung von Fahrradstellplätzen für Wohnungen von der klaren und letztlich gut handhabbaren früheren Regelung in § 35 LBO (zwei Abstellplätze je Wohnung) verabschiedet.

Die "Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums zur Änderung der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze)" vom 23. September 2020 enthält Hinweise zur Ausgestaltung von Fahrradstellplätzen: Geregelt wird zum einen die Größe von Fahrradstellplätzen von 0,80 m x 2,00 m zuzüglich gegebenenfalls erforderlichen Fahrgassen und Rangierflächen und zum anderen die Ausgestaltung mit Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen und Anlehnbügel für einen sicheren Stand. Bei Wohngebäuden ist diese Ausführung bei Fahrradstellplätzen in nicht gemeinschaftlich genutzten, abschließbaren Garagen oder Räumen entbehrlich. Dort können die notwendigen Fahrrad-Stellplätze auch in einem Abstellraum

nach § 35 Abs. 5 LBO nachgewiesen werden, wenn der Raum nach Größe, Lage und Zuschnitt sowohl die Funktion als Abstellraum zur Wohnung als auch die Anforderungen für Fahrrad-Stellplätze nach der LBO erfüllt.

Die Praxiserfahrung der letzten Jahre zeigt, dass Investoren regelmäßig hochwertigen und gut nutzbaren Radabstellanlagen nur geringe Priorität einräumen. Mangels ausreichend konkreter Rechtsgrundlagen kann im Baugenehmigungsverfahren hier wenig Einfluss genommen werden. Seitens des Amt für Stadtplanung und Wohnen wird daher angeregt eine Fahrradstellplatzsatzung zu erarbeiten, welche die Anzahl und die Qualität der herzustellenden Fahrradabstellmöglichkeiten für die Wohnnutzung stadtweit einheitlich regelt.

5.3 Verkehrssicherheit

Fortführung Sicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“

Für das nächste Frühjahr ist eine Fortführung der Kampagne in Zusammenarbeit mit Polizei und Verkehrswacht geplant. Schwerpunkt ist die Rücksichtnahme auf zu Fuß Gehenden, als schwächste Verkehrsteilnehmer.

Die Missachtung der Verkehrsregeln durch Radfahrende und die daraus resultierende Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Fußgängerinnen und Fußgänger, ist ein großer werdender Kritikpunkt bei Beschwerdeschreibern und den Gelben Karten. Daher wird das Verhältnis von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden Thema 2022 sein. Eine Kernbotschaft wird sein, dass die Verkehrsregeln für alle Teilnehmenden im Straßenverkehr gelten und insbesondere die Verkehrssicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger beachtet werden soll. Das Konzept hierzu wird im Herbst 2021 erarbeitet.

Radschulwegplanung

Das Thema Schulwegpläne und im Besonderen Radschulwegpläne an weiterführenden Schulen ist von den Koalitionspartnern zur Pflichtaufgabe für die Kommunen und Schulen in Baden-Württemberg erhoben worden. Das Landesministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration hat in seinem Erlass "Sicherer Schulweg 2021/2022" festgelegt, dass alle Schulen in Baden-Württemberg mit Unterstützung der Kommunen Daten für einen Schulwegplan ihrer Schule erheben.

Mit der Besetzung der Stelle zur Radschulwegeplanung Mitte 2021 beim Amt für öffentliche Ordnung (50%) kann das 2013 gestarteten Pilotprojekt zur Erstellung von Radschulwegplänen nun fortgeführt und erweitert werden. In Kooperation mit dem Kinderbüro und dem Statistischen Amt ist dazu eine Neuauflage der Mobilitätsbefragung an Stuttgarter Schulen von 2006 geplant, für die die Landeshauptstadt 2007 den deutschen Fahrradpreis „Best for Bike“ Preis erhalten hat.

5.4 Service der das Radeln leichter macht

Wegweisung 2022/2023

In den nächsten zwei Jahren sollen weitere Hauptradrouten gewegweist werden: Dazu gehören: HRR 5, HRR 22, HRR 62, HRR 63.

Für die Freizeitstrecke FilderradRunde ist die Aufstellung von Wegweisern an den Durchmesserlinien (Querverbindungen) geplant.

Winterdienst 2022/2023

Der AWS wird in einer gesonderten Vorlage „Winterdienst für den Radverkehr auf dem Hauptradrouthenetz“ zum geplanten weiteren Vorgehen berichten.

RegioRadStuttgart

Im Jahr 2022 sollen die letzten rund zehn Stuttgarter RegioRadStuttgart-Stationen im Stadtgebiet eingerichtet werden. Weitere zehn E-Lastenräder sollen im 1. Quartal 2022, überwiegend in den äußeren Stadtbezirken, in das RegioRadStuttgart integriert werden. Der städtische Stationsaufbau gilt danach als abgeschlossen. Fortan sollen nur noch gewerblich finanzierte Stationen das Stationsnetz erweitern.

Reparatursäulen

Für 2021/2022 ist die Aufstellung weiterer Radreparatursäulen geplant. Die Aufstellung erfolgt nachfragebezogen und punktuell. Es gibt bereits eine Warteliste. Im Zuge der großen Nachfrage werden konzeptionelle Grundlagen erarbeitet, um die Beschaffung, die Auswahl der Standorte, Wartung und Montage besser zu koordinieren.

Es gibt Überlegungen im Rahmen des Projektes „Rad und Schule“ die Aufstellung der Service-Punkte an Schulstandorten zu fördern.

5.5 Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen

STADTRADELN

Das erfolgreiche STADTRADELN wird auch 2022/2023 fortgeführt. Ziel ist es mehr als eine Million Kilometer zu sammeln. Ein Termin 2022 steht noch nicht fest, wird aber erneut für das 1. Halbjahr 2022 geplant.

Mobilitätswoche/Autofreie Sonntage

Ende 2021 soll über die Weiterführung der Mobilitätswoche entschieden werden. Eine Teilnahme der Fachämter an Infoveranstaltungen oder Aktionen ist vorgesehen, sofern das Format erneut im September 2021 stattfindet.

RadKULTUR

Auch ohne die Förderung als RadKULTUR Kommune werden einzelne Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit der Initiative des Landes geplant.

Sicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“

Die Fortführung der Kampagne ist dieses Jahr mit dem Schwerpunkt Radfahrende/Zu Fußgehende geplant.

Internetseite www.Stuttgart.de/fahrrad

Für 2022 sind weitere Inhalte geplant, die die Besucher der Homepage über neue Projekte und den aktuellen Umsetzungsstand informiert. Durch weitere Informationen sollen die

Bürgerinnen und Bürger Antworten auf häufig gestellte Fragen bekommen und die Radteams von häufigen (Einzel-) Anfragen entlasten.

Internetseite www.stuttgart-steigt-um.de

Auch auf der Website www.stuttgart-steigt-um.de zum Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart ist die Radverkehrsförderung fester Bestandteil. Als Plattform der zentralen städtischen Dachwerke nachhaltiger Mobilität zeigen diese Seiten die ideale Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen und –wegen zum „Umstieg“ an.

5.6 Förderung und Unterstützung

Lastenradförderung für Familien

Die E-Lastenradförderung für Stuttgarter Familien wird auch in den Haushaltsjahren 2022/2023 fortgesetzt. 2022 soll noch ein bereits beschlossenes niederschwelliges Ausleihangebot mit zunächst 60 E-Lastenrädern hinzukommen.

E-Trike Förderung für mobilitätseingeschränkte Menschen

Da die für diese Förderung bereitgestellten Haushaltsmittel auf das Jahr 2021 begrenzt waren, wird der Gemeinderat im Rahmen der laufenden Haushaltsberatungen nach einem ersten Zwischenbericht darüber entscheiden, ob und in welchem Umfang das Förderprogramm fortgesetzt werden soll.

Rad und Schule inkl. Fahrrad und Schule (Materialsammlung)

Für die nächsten zwei Jahre werden die Maßnahmenvorschläge an den Schulen, die sich 2020/2021 gemeldet hatten, weiterverfolgt und neue Schulen, die sich bereits für 2022/2023 gemeldet haben, bearbeitet.

Eine Reihe von Maßnahmen konnten aufgrund von anstehenden Sanierungen nicht umgesetzt werden. Durch die Vielzahl der Meldungen und des erhöhten Projektaufwandes in der Fahrradförderung allgemein, beschränkten sich viele Maßnahmen auf Abstellanlagen auf dem Schulgelände und kleineren Verbesserungen im Umfeld. Sobald das Projekt Radschulwegepläne angelaufen ist, kann im Zuge dessen auch die Umgebung wieder stärker mit einbezogen werden.