

Fuß- und Radverkehrsbericht 2023



Landeshauptstadt Stuttgart

Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt
Referat Sicherheit, Ordnung und Sport
Referat Technisches Referat
Grundsatzreferat Klimaschutz, Mobilität und Wohnen

Inhalt

Nachhaltige Mobilität durch eine gemeinsame Förderung von Fuß- und Radverkehr.....	3
Teil 1 Fußverkehrsbericht.....	7
Gut zu Fuß unterwegs.....	7
Organisationsstruktur und konzeptionelle Grundlagen.....	8
Haupt- und Flanier Routen.....	10
Stäffele.....	12
Fußgängerfreundliche Infrastruktur und Stadtgestaltung.....	13
Sanierungsgebiete.....	16
Stadtentwicklungspauschale (Step).....	17
Projekte und Konzepte.....	18
Stuttgarter Ecken.....	21
Stuttgarter Rechtecke.....	22
Temporäre Nutzungen im öffentlichen Raum.....	22
E-Scooter in Verleihsystemen:.....	23
Verkehrssicherheit.....	23
Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung.....	24
Ausblick Fußverkehrsförderung für den Doppelhaushalt 2024/25.....	25
Teil 2 Radbericht.....	26
Fahrradstadt Stuttgart – Rückblick 2022/23 aus dem Rathaus, den Ämtern, Verbänden und Initiativen.....	26
Konzeptionelle Grundlagen/ Neues Radkonzept.....	28
Projekte der Radverkehrsförderung 2022/2023 - Kennzahlen und Überblick zu Maßnahmen, Personal und Budget.....	29
Wege und Verbindungen – Netzausbau.....	34
Abstellen und Parken.....	40
Verkehrssicherheit.....	41
Service der das Radeln leichter macht.....	44
Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit.....	46
Förderung und Unterstützung.....	48
Ausblick Fahrradförderung für den DHH 2024/25.....	50

Nachhaltige Mobilität durch eine gemeinsame Förderung von Fuß- und Radverkehr

Ob mit Bus, Bahn, Auto, Fahrrad oder zu Fuß – die Landeshauptstadt Stuttgart bewältigt jeden Tag ein enormes Verkehrsaufkommen. Um die Lebensqualität im Talkessel und den Außenbezirken hoch zu halten und langfristig zu verbessern, setzt die Landeshauptstadt auf die Förderung nachhaltiger und neuer Mobilität.

Ein zentrales Element ist die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 % (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) am Gesamtverkehr. Dies soll jedoch nicht zu Lasten des Fußverkehrs oder des ÖPNV gehen. Der Fußverkehr soll seinen Anteil von rund 29 % am Gesamtverkehr (der Wohnbevölkerung laut MID 2017) halten. Um eine nachhaltige Mobilität zu erreichen, gilt es daher den Fuß- und Radverkehr gemeinsam zu fördern.

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dient dazu, die Lebensqualität in der Landeshauptstadt Stuttgart zu weiter erhöhen und das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 zu erreichen. Aktive Mobilität, wie Rad- und Fußverkehr auch genannt werden, fördert das soziale Miteinander im öffentlichen Raum, den globalen Klimaschutz und die individuelle Gesundheit durch mehr Bewegung an der frischen Luft. Sie reduziert den Verkehrslärm und Schadstoffausstoß, mindert die Unfallgefahr und verringert die Abhängigkeit von Autobesitz und Fahrplänen. Sie trägt damit wesentlich dazu bei, dass Stuttgart eine sehr attraktive und zukunftsfähige Stadt wird (BYPAD Endbericht S. 71).

Als Konsequenz daraus wird der Radbericht der Landeshauptstadt nun als gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsbericht veröffentlicht und ermöglicht erstmals eine umfassende Übersicht über die Aktivitäten der Stadtverwaltung im Bereich der aktiven Mobilität für die Haushaltsjahre 2022/23.

Bereits in der ersten Stufe zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes – einer zertifizierten Stärken-Schwächen-Analyse der Stuttgarter Radverkehrsförderung – wurde der Fußverkehr einbezogen. Neben den BYPAD-Audit (Bicycle Policy Audit) wurde daher auch ein sog. WAPAD (Walking-Policy-Audit) für Stuttgart durchgeführt.

Grundlagen und Konzepte der Fuß- und Radverkehrsförderung

Verkehrsplanung ist Bestandteil des städtischen Lebens und muss in die unterschiedlichsten Ziele, Leitbilder und Planungen integriert werden. Integrierte Verkehrsplanung betrachtet daher immer alle Verkehrsarten und nimmt die Bedürfnisse der Menschen als Ausgangspunkt, um Mobilität und Verkehr nachhaltig zu gestalten. Dabei ist es wichtig alle Akteure einzubeziehen und gemeinsam Lösungen zu finden, die bei Anwohnenden, Wirtschaft und Gesellschaft Akzeptanz finden.

Für die aktive Mobilität der Landeshauptstadt sind folgende Konzepte und Beschlüsse wichtig:

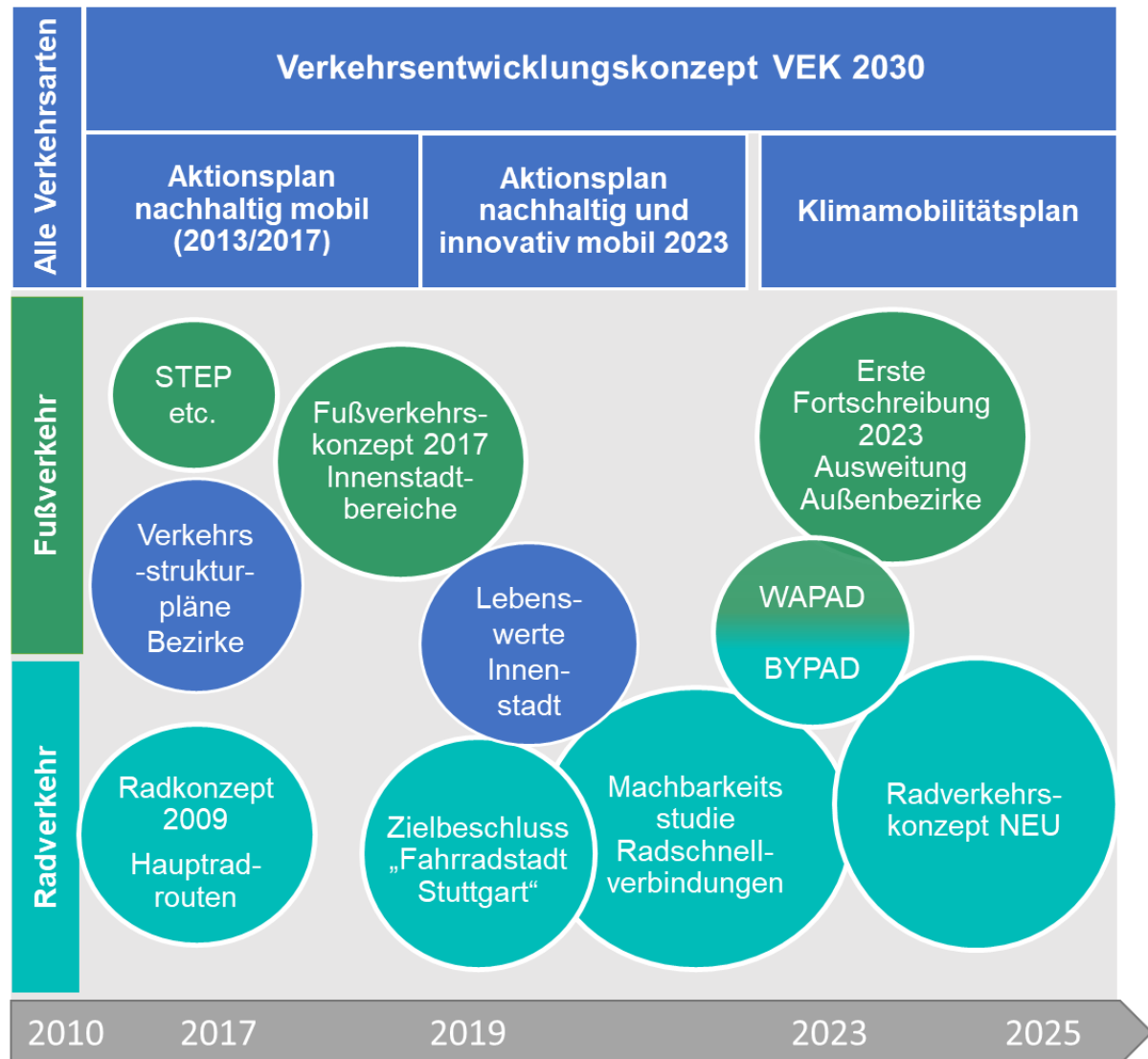


Abbildung 1 Grundlagen und Konzepte der Fuß- und Radförderung

Das **Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (2014)** beschreibt als übergeordnete Planung einen Handlungsrahmen und Strategien für die Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Stuttgart. Zielhorizont ist das Jahr 2030. Es soll als integriertes und integratives Konzept eine Leitlinie der städtischen Verkehrsplanung sein und zielt auf Verbesserungen für alle Verkehrsarten ab. Für die Radverkehrsentwicklung wurde ein Mindestziel von 12 % Radverkehrsanteil bis 2020 sowie konkrete Maßnahmen und Anforderungen an Hauptad-routen benannt.

Der **Aktionsplan „Nachhaltig mobil“ (2013/2017)** ist seit 2013 gemeinsam mit dem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 planerische und strategische Grundlage des Verwaltungshandelns, und wurde 2017 fortgeschrieben. Er dockt an die Begriffe Lebensqualität und Entschleunigung an und orientiert über ein besseres Miteinander im Verkehr auf verbesserte Rahmenbedingungen für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr sowie Anreize für weniger Fahrten des motorisierten Individualverkehrs. Für den Radverkehr wird ein Set an Maßnahmen benannt, u. a. der beschleunigte Ausbau der Hauptradrouten. Die Fortschreibung durch den **„Aktionsplan 2023 nachhaltig und innovativ mobil“** (GRDS 824/2022) thematisiert die Klimaziele der Landeshauptstadt Stuttgart und führt als neues Handlungsfeld die Themen Verkehrsvermeidung und Verlagerung ein. Zusätzliche Maßnahmen der Fuß- und Radverkehrsförderung werden ergänzt.

Klimamobilitätsplan: Stuttgart soll bereits 2035 klimaneutral sein statt wie bisher 2050. Der Verkehrssektor macht in Stuttgart etwa 14 % der Treibhausgasmissionen aus. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, fördert das Land-Baden-Württemberg die Erstellung von Klimamobilitätsplänen. Mit einem Klimamobilitätsplan werden auf kommunaler Ebene konkrete Vorhaben im Mobilitätssektor zur dauerhaften und erheblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen festgelegt. Bis 2030 sollen damit die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich um mindestens 40 % im Vergleich zum Jahr 2010 reduziert werden.

Das **Radverkehrskonzept (2009)** detailliert das Verkehrsentwicklungskonzept, ist aber vom Zeitrahmen weniger aktuell. Wichtig ist insbesondere die darin enthaltene Planung für das Radverkehrsnetz (Hauptradroutennetz), die sukzessive umgesetzt wird. In den Jahren 2024/25 ist die Fortschreibung geplant. Bereits 2020 ist eine **Machbarkeitsstudie für 14 Radschnellverbindungen** fertiggestellt worden, die wesentliche Grundlage für das fortzuschreibende Radverkehrskonzept ist, aber auch schon aktiv in weitere Umsetzungsschritte überführt wurde.

Der **Zielbeschluss und der Ergänzungsbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ (2019)** des Gemeinderates, der dabei Forderungen der Initiative "Radentscheid Stuttgart" aufgriff, beschleunigt den Auftrag zur Radverkehrsförderung in Stuttgart durch eine Reihe von konkreten Ziel- und Maßnahmenvorgaben. Festgelegt wurde u. a. das Hauptradroutennetzes bis 2030 fertigzustellen und die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr auf 20 EUR/EW aufzustocken sowie langfristig 40 EUR/EW anzuvisieren. Neben der Fortsetzung der Lastenradförderung und die Umsetzung von Radgaragen in Wohngebieten, soll in allen Stadtvierteln mindestens eine Fahrradstraße auf Nebenstraßen ausgewiesen werden.

Wesentlich ist auch eine neue Qualität der Bürgerbeteiligung, indem Sachkundige Einwohner*innen benannt werden, die mit Rederecht zwei Mal im Jahr an Sitzungen des Unterausschusses Mobilität mit Schwerpunkt Radverkehr teilnehmen und diese Sitzungen gemeinsam mit der Verwaltung vorbereiten. Im Beschluss wird festgelegt, dass der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, bis 2030 auf 25 % der Wege ansteigen soll. Im Gegensatz zu den im Modal Split (laut MID 2017) dargestellten Daten der Wohnbevölkerung bezieht dieser Zielwert auch die überörtlichen Pendlerverkehre mit ein, die u.a. 60 % der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Stuttgart betreffen.¹

¹ BYPAD Endbericht

Für den Fußverkehr wurde **2017 die erste Fassung des Fußverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Stuttgart** erstellt. In dem vom Planungsbüro Planersocietät erstellten Konzept wird ein Netz von Hauptfußwegeverbindungen und Flanierwegen in den fünf Stuttgarter Innenstadtbezirken ausgewiesen. Mit dem Ziel ein definiertes Fußwegenetz für das gesamte Stuttgarter Stadtgebiet zu erhalten, folgt **2023 die Fortschreibung des Fußverkehrskonzeptes** für die Stadtbezirke Vaihingen, Möhringen, Untertürkheim, Bad Cannstatt, Zuffenhausen sowie Kaltental als wichtiges Bindeglied zwischen Stuttgart Süd, Degerloch, Vaihingen und Möhringen.

Für die **Fußverkehrsförderung** sind weitere Konzepte und Programme relevant, die sich mit der Stadtentwicklung, der Qualität des öffentlichen Raumes, guter Nahversorgung oder einladenden Begegnungsorte in den Stadtteilen befassen. Dazu gehören u. a. **STEP-Maßnahmen, Sanierungsgebiete oder Städtebauförderungsprogramme wie z. B. Soziale Stadt.**

Die wichtigsten Ziele in der Fuß- und Radverkehrsförderung sind hier zusammengefasst:



Abbildung 2 Wichtige Ziele und Themen der Fuß- und Radförderung

Teil 1 Fußverkehrsbericht

Gut zu Fuß unterwegs

Eine lebenswerte Stadt ist eine Stadt der Fußgängerinnen und Fußgänger. Menschen auf Straßen und Plätzen beleben das Stadtbild und laden zum Verweilen ein. Sie sind ein Zeichen von Lebensqualität und Urbanität. Wir alle gehen zu Fuß, unabhängig davon ob wir mit dem Rad, der Bahn- oder dem Auto unterwegs sind. Zu Fuß gehen ist gesund, umweltfreundlich und oft die schnellste Option. Inklusivere, komfortablere und interessantere Fußwege sind daher für alle Bürgerinnen und Bürger ein Gewinn.

In Stuttgart läuft es sich bereits sehr gut: **Über ein Viertel aller Wege in unserer Stadt werden zu Fuß zurückgelegt. Stuttgart setzt sich aktiv für mehr Fußgänger ein und ist bundesweit Vorreiter in der Fußverkehrsförderung.**

In der Vergangenheit wurde der Fußverkehr in der Verkehrsplanung nicht immer als eine gleichwertige Mobilitätsart in der städtischen Landschaft wahrgenommen. Dies hat die Stadt Stuttgart erkannt und investiert jetzt verstärkt in Fußgängerfreundlichkeit.

Mit einem eigenen Fußverkehrskonzept hat die Landeshauptstadt die Voraussetzungen geschaffen mit eigenen Finanzmitteln und Personalstellen den Fußverkehr zu fördern. Begonnen hat der Prozess 2009 mit Fußverkehrsmaßnahmen im Rahmen verschiedener Projekte wie eine Bürgerwerkstatt, geführte „Walking-Audits“, Fußgängeraktionstage auf der Königstraße oder Fußverkehrs-Checks des Landes Baden-Württemberg. Erkenntnisse der Projekte sind in das Verkehrsentwicklungskonzept 2030 und in die erste Fassung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ eingeflossen.

Im Jahr 2011 wurde die Internationale Charta für das Gehen durch den ehemaligen Oberbürgermeister Herr Dr. Schuster unterzeichnet. Stuttgart hat damit ein Bekenntnis zur Bedeutung des Fußverkehrs abgegeben und sich zur Förderung des Fußgängerverkehrs verpflichtet.

Unabhängig vom Fußverkehrskonzept werden eine Reihe von kleineren und größeren Fußverkehrsmaßnahmen permanent in ganz Stuttgart realisiert.

Dazu gehören Maßnahmen zur Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums, wie zum Beispiel die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Errichtung von Stuttgarter Rechtecken, Gehwegnasen und Querungshilfen, barrierefreie Haltestellen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Fußgängerförderung hilft dem Klima und der lokalen Wirtschaft. Damit der Fußverkehr weiter diese Aufmerksamkeit erhält und vorankommt, braucht es eine klare politische Unterstützung. Um Fußverkehrsprojekte schneller und effektiver umzusetzen, ist mehr Personal und Budget nötig. Erfolge im Bereich Fußverkehr sollten besser kommuniziert und zukünftig sichtbarer gemacht werden.

Fußverkehrsförderung in Stuttgart

2009 verschiedene Projekte

- ✓ Bürgerwerkstatt
- ✓ Bürgerbefragung Fußverkehr
- ✓ Walking-Audits (EU-Projekt)
- ✓ Fußgängeraktionstag
- ✓ Fußverkehrchecks (Baden-Württemberg)

2011 Internationale Charta des Gehens

2013/14

- ✓ Verkehrsentwicklungskonzept VEK 2030
- ✓ Aktionsplan nachhaltig mobil

2017

- ✓ Fußverkehrskonzept
- ✓ Investitionsprogramm

2023 Fortschreibung Fußverkehrskonzept

Abbildung 3 Fußverkehrsförderung in Stuttgart

Fußverkehrsförderung im Bund und Land

Seit 2022 fördert das **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)** erstmalig direkt den Fußverkehr. Dazu bringt das BMDV derzeit eine nationale Fußverkehrsstrategie auf den Weg, die die Grundlage für eine nachhaltige Fußverkehrsförderung in Deutschland bildet. Im Bundeshaushalt 2023 stehen dafür Mittel in Höhe von 2 Mio. Euro für die investive Fußverkehrsförderung zur Verfügung. Im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung für die Jahre 2021 bis 2030 (VSP) ist der sichere Fußverkehr ebenfalls ein wichtiges Thema.

Die Landesregierung will **Baden-Württemberg zum Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität** der Zukunft machen. Ziel ist es den Fußverkehr politisch aufzuwerten und die Kommunen bei ihrer Fußverkehrsförderung unterstützen. Baden-Württemberg ist damit eines der ersten Flächenländer, die das Thema Fußverkehr auf Ministeriumsebene bearbeiten.

Wichtige Akteure auf Landesebene sind neben der Landesregierung und den Kommunen als wichtige Partner, die **Nahverkehrsgesellschaft (NVBW)**, die die Fußverkehrsförderung des Landes koordiniert und Arbeitsgemeinschaft Fuß- und Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW). Die AGFK-BW unterstützt die Mitgliedkommunen, zu denen auch die Landeshauptstadt Stuttgart gehört, bei Projekten, Kampagnen, Weiterbildung und Materialien zum Thema Fuß- und Radverkehrsförderung.

Organisationsstruktur und konzeptionelle Grundlagen

Die Konzeption und Umsetzung des Themenfelds Fußverkehr ist, wie im Radverkehr auch, eine Gemeinschaftsaufgabe, die in der Stadtverwaltung von verschiedenen Ämtern und Einheiten wahrgenommen wird.

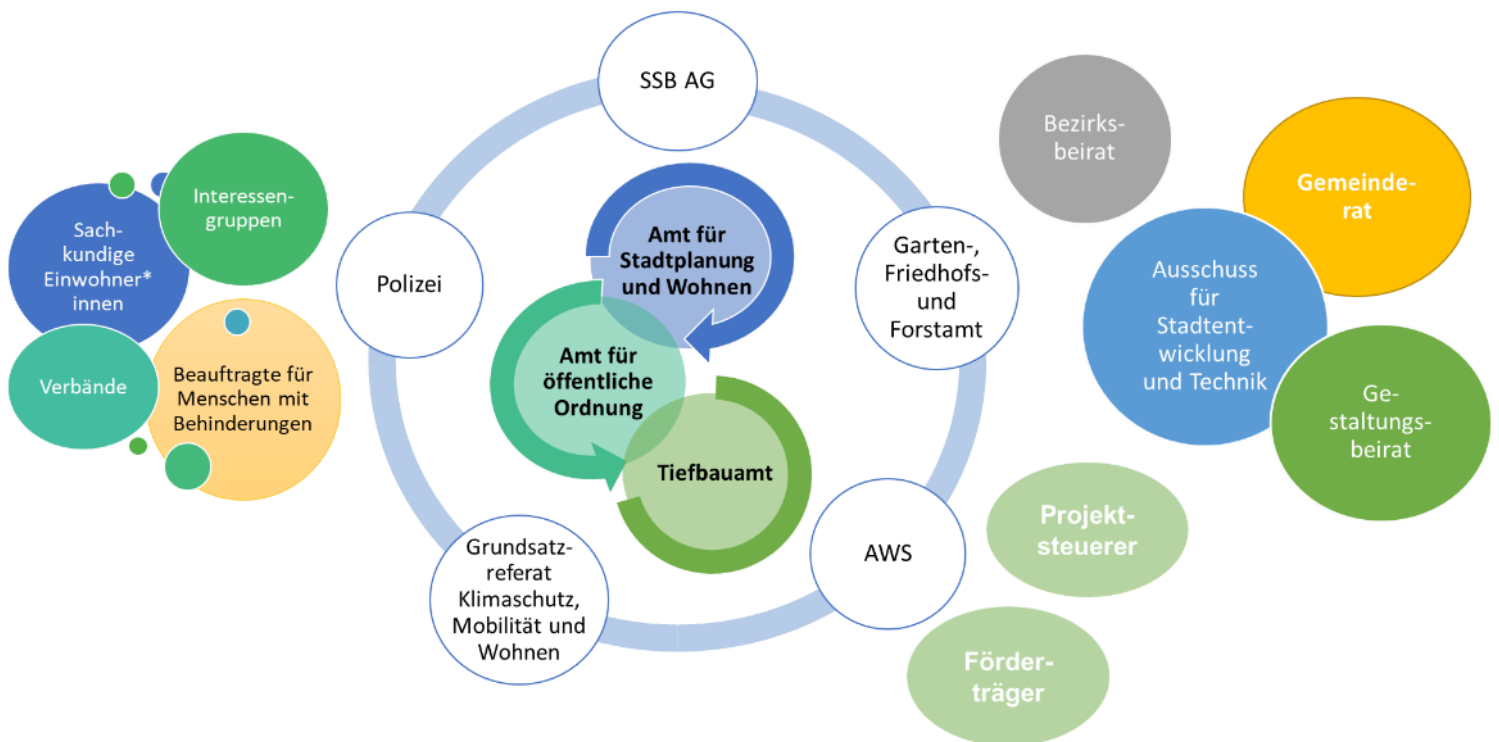


Abbildung 4 Akteure der Fuß- und Radförderung

Fußverkehrskonzept und Maßnahmenprogramm

Das Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart hat den ersten Stein für eine umfassende Fußverkehrsstrategie gelegt. In dem vom Planungsbüro Planersocietät erstellten Fußverkehrskonzept wird ein **Netz von Hauptfußwegeverbindungen und Flanierwegen** in den **fünf Stuttgarter Innenstadtbezirken** ausgewiesen. Allein in diesen Stadtbezirken leben rund 200.000 Menschen.

Kriterien für die Definition von Routen im Fußverkehrskonzept

- Einbettung der Stadtbezirke in das Gesamtsystem
- Integration von Grünzonen und Stadtplätzen
- Nachfrageorientierte Wegebeziehungen (Wege des täglichen Bedarfs)
- Angebotsorientierte Wegebeziehungen (Wege zur Erholung, Flanierwegen)
- Abgrenzung zum weiteren Verkehr (Sicherheit, Erscheinungsbild, Straßenart)
- Möglichst wenige Querungen/Fußgängerampeln
- Lage an interessanten Orten, (z.B. Sehenswürdigkeiten, Plätze, Stäffele)
- Orte zum Verweilen (Bänke, Mauern)
- Nahversorgung
- Verbindung zum ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Bodenbeschaffenheit (Stolper-, Rutschgefahr, Erscheinungsbild)
- Beleuchtung
- Vermeidung von Konflikten zum Radverkehr
- Standortvorschläge für Trinkbrunnen mit Bank
- Vorschläge für neue autofreie Straßenräume

Abbildung 5 Kriterien für Routen - Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart

Für die Umsetzung der Maßnahmen und für die nachhaltige Fußverkehrsförderung insgesamt wurden **personelle Ressourcen in den Fachämtern** (Tiefbauamt, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Amt für öffentliche Ordnung) geschaffen und **ein anwachsendes Budget für den Fußverkehr** definiert und bereitgestellt. ²

2018	2019	2020	2021	2022	2023
200.000 EUR	400.000 EUR	800.000 EUR	1.000.000 EUR	1.000.000 EUR	1.000.000 EUR

Tabelle 1 bereitgestellte Budgets für die Fußverkehrsförderung der Landeshauptstadt Stuttgart

Die 1. Fortschreibung des Fußverkehrskonzepts greift auf die bereits etablierte Methode zurück und überträgt deren Ansätze auf die Stadtbezirke Vaihingen, Möhringen, Untertürkheim, Bad Cannstatt, Zuffenhausen sowie dem Stadtteil Kaltental im Bezirk Stuttgart-Süd. Derzeit liegt der Verwaltung der finale Abschlussbericht vor. Daraus soll eine Vorlage entwickelt werden, die dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Eine Übersicht über Gebiete des Fußverkehrskonzepts inkl. der 1. Fortschreibung ist in Anlage 2 zu finden.

² Mantelvorlage Mobilität Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2018/2019, GR Drs. 690/2017

Bei der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes sind vor allem das Amt für Stadtplanung und Wohnen, das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt aktiv. Die Projekte lassen sich vom Konzept bis zur umgesetzten Maßnahme grob in drei Phasen einteilen.

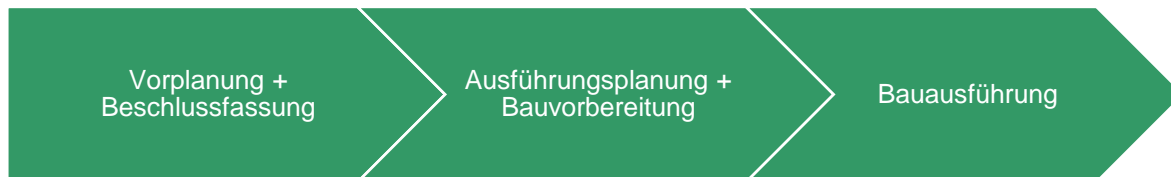


Abbildung 6 Projektphasen bei der Umsetzung von Maßnahmen der Fußverkehrsförderung

Haupt- und Flaniererrouten

Hauptfußwegeverbindungen sind auf die bedeutenden Quellen und Ziele des Fußverkehrs ausgerichtet. Bei den **Flaniererrouten** handelt es sich um bestehende attraktive Wege bzw. attraktive Teilabschnitte, die das Netz der Hauptfußwegeverbindungen verdichten und Alternativen zu schaffen.

Hauptfußwegeverbindung 12 Stuttgart Süd/West/Nord

Verbesserung Knotenpunkt Rotebühlstraße/Schwabstraße - Bauvorbereitung

An der **Kreuzung Rotebühlstraße/Schwabstraße** sind derzeit drei signalisierte Fußgängerfurten vorhanden. Zufußgehende, die die Rotebühlstraße überqueren wollen, müssen umständlich bis zu drei Kfz-Fahrbahnen passieren- mit jeweils zugehöriger Wartezeit. Daher nehmen die Fußgängerinnen und Fußgänger oft den kürzesten Weg über die 5-spurige Rotebühlstraße und bringen sich hierbei in Gefahr. **Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit** wird eine vierte signalisierte und barrierefreie Fußgängerfurt mit Mittelinsel vorgesehen. Hierdurch entsteht für die Fußgänger eine **deutliche Zeitersparnis**. Die Planung des Tiefbauamts ist bereits abgeschlossen. Der Baubeginn ist für September 2024 angesetzt.

Flaniererroute VII Stuttgart Mitte/West - verschiedene Baumaßnahmen - Ausführungsplanung

Entlang der Flaniererroute VII sind in Stuttgart Mitte fünf Baumaßnahmen zur Aufwertung der Straßenräume für Fußgänger vorgesehen. Die bauliche Umsetzung ist für 2024/25 geplant.

Teilprojekt 1: Zwei Gehwegüberfahrten in der Gutenbergstraße an den Einmündungen zum Feuerseeplatz. Die neuen Gehwegüberfahrten heben die Fahrbahn im Querungsbereich auf Gehwegniveau an, erleichtern den Fußgängern das Queren der Straßen und bevorzugen die Fußgänger vor dem nun wartepflichtigen Pkw-Verkehr. Zudem wird die barrierefreie Querung der Straße ermöglicht.

Teilprojekt 2: Vier Gehwegnasen am Knotenpunkt Gutenbergstraße/Senefelderstraße geplant. Durch die Gehwegnasen werden die Sichtverhältnisse zwischen kreuzenden Fußgängern und Pkw-Fahrern verbessert und schaffen mehr Aufenthaltsflächen für Fußgänger.

Teilprojekt 3 sieht die **Herstellung von Baumbeeten** in der Gutenbergstraße zwischen Senefelderstraße und Hasenbergstraße vor. Die neuen Baumstandorte verbessern das Mikroklima und werten den Straßenzug durch mehr Verkehrsgrün auf.

Teilprojekt 4 umfasst die **Umgestaltung des Knotenpunktes**

Gutenbergstraße/Hasenbergstraße/Vogelsangstraße. Im Zuge dieser Maßnahme werden Bäume gepflanzt, Gehwegnasen gebaut, Fußverkehrsflächen vergrößert, Pkw-Stellplätze entfernt sowie Fahrrad-, Motorrad- und Behindertenstellplätze eingerichtet. Außerdem wird der Platz durch Sitzelemente und einen Trinkbrunnen aufgewertet, um die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu erhöhen.

Im Teilprojekt 5 wird an der Einmündung Vogelsangstraße/Rückertstraße die **Fahrbahnfläche deutlich zu Gunsten des Fußverkehrs verringert** und neue Aufenthaltsflächen für Fußgänger hergestellt. Hinzu kommen Fahrrad- und Lastenradstellplätze sowie ein Trinkbrunnen und neue Bäume.

Flanierroute VIII Stuttgart Süd/West – Verbreiterung der Gehwege - Im Bau

In der Hohenstaufenstraße wird im Zuge einer Umgestaltung des Straßenraums eine Verbesserung für Radfahrende durch einen Radfahrstreifen bergauf und für Zufußgehende durch eine **Verbreiterung der Gehwege** erreicht. Der Baubeginn ist für Herbst 2023 vorgesehen. Zwischen Willy-Reichert-Staffel und Einmündung Mörikestraße werden neun Bäume gepflanzt und Würfelpoller als Sitzgelegenheiten sowie Radbügel eingebaut.

Flanierroute IX Stuttgart Süd – Gehwegüberfahrten + Verbreiterung Gehwege - Umgesetzt

Im Rahmen der Einrichtung der Fahrradstraße in der Möhringer Straße wurden an den einmündenden Querstraßen **Gehwegüberfahrten** hergestellt. Durch den nun entlang der Möhringer Straße durchlaufenden Gehweg ist der Fußverkehr gegenüber dem Fahrverkehr bevorrechtigt. In einem Teilstück wurde der **Gehweg auf beiden Fahrbahnseiten deutlich verbreitert**.

Flanierroute XI Stuttgart West/Mitte – Neugestaltung Fußgängerüberwege - Umgesetzt

Zwei Fußgängerüberwege der Lorenzstaffel über die Danneckerstraße und über die Alexanderstraße wurden erneuert. Im Zuge der Erneuerung wurden u.a. Gehwegnasen hergestellt, unversiegelte Grünbeete geschaffen und Sickerpflasterbeläge für die Verbesserung des Mikroklimas eingebaut. Siehe auch Step-Maßnahme Lorenzstaffel.

Zuletzt wurden zur Umsetzung des Fußverkehrskonzepts zahlreiche Gehwegabsenkungen zum barrierefreien Fußgängerqueren hergestellt.

Stäffele

Sie sind ein Markenzeichen von Stuttgart: In der Landeshauptstadt gibt es mehr als 400 Freilufttreppen – auf Schwäbisch „Stäffele“. Die Geschichte der „Stäffele“ reicht in Zeiten zurück, als in den Steillagen rund um Stuttgart noch Weinbau betrieben wurde. Heute verkürzen die Freilufttreppen den Einheimischen, auch „Stäffelesrutscher“ genannt, den Weg durch die Stadt. Dennoch sind sie ausbau- und verbesserungsfähig. Um den Ausbau und Instandsetzung von den „Stäffele“ in Stuttgart voranzutreiben, sollen die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Stäffele-Infrastruktur in einem Konzept systematisch definiert und erfasst werden.

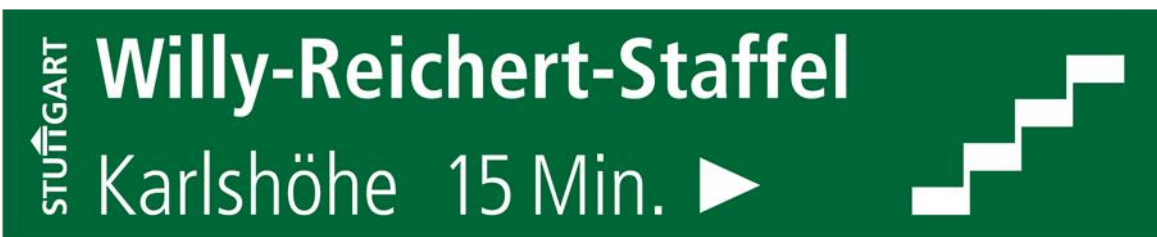


Abbildung 7 Von links nach rechts: Georg-Elser-Staffel, Dobelstaffel und Sünderstaffel. Quelle LHS Stuttgart
Neue Beschilderung der Willy-Reichert-Staffel

Neue Wegweisung für die Stäffele als Teil des Fußverkehrskonzepts

Um die Nutzung der Stäffele als Bestandteil des Fußverkehrsnetzes zu verbessern, soll die Wegweisung ausgebaut werden. Hierzu wurde zunächst für den Stuttgarter Kessel (Stadtbezirke Mitte, Ost, Süd, West und Nord) ein Konzept zur neuen Wegweisungen der Treppenanlagen erstellt, die in das Haupt- und Flanierwegenkonzept integriert wird.

Die Wegweiser sollen am Anfang und am Ende der Staffeln, sowie auch an eventuell vorhandenen Kreuzungen innerhalb der Treppenanlage aufgestellt werden. Diese Beschilderungen sollen den Zuzußgehenden bei der Auffindung der Stäffele behilflich sein und gegebenenfalls auch auf Nahziele hinweisen. Durch die Entfernungangaben wird verdeutlicht, wie schnell diese Ziele über eine Treppe erreicht werden kann.

Die Ausführungsplanung für den ersten Teilbereich Stuttgart Süd soll bis Ende des Jahres 2023 abgeschlossen sein, sodass ein Baubeginn Anfang 2024 wahrscheinlich ist.

Fußgängerfreundliche Infrastruktur und Stadtgestaltung

Neben den bekannten Kriterien für eine fußgängerfreundliche Infrastruktur wie Barrierefreiheit, breite Gehwege (ohne störende Einbauten) mit guter Bodenbeschaffenheit (keine Stolper-, Rutschgefahr, Erscheinungsbild) oder Beleuchtung, ist es vor allem Aufenthaltsqualität, die positiv auf Zufußgehende wirkt. Dazu gehören einladende Flächen und Plätze, Baum- und Grünbeete, Sitzgelegenheiten, (Trink-)Brunnen und angenehme Toiletten. Zusammengefasst werden diese Themen unter dem Begriff Stadtgestaltung.



Abbildung 8 links Spielgeräte an der Lorenzstaffel;



rechts neu gestalteter Schützenplatz Quelle: LHS Stuttgart

Stuttgart steht für einladende Gestaltung

Lebensqualität in einer Großstadt bedeutet einladende Gestaltung, die zum Verweilen einlädt, die Durchmischung fördert und die Sicherheit in objektiver und subjektiver Dimension gewährleistet.

Der Beschluss zur **Lebenswerten Innenstadt** im Oktober 2021 (GRDRs 492/2021) zielt auf eine einladende Architektur ab. Die Stadtgesellschaft mit ihrer ganzen Vielfalt soll den öffentlichen Raum nutzen und am öffentlichen Leben teilhaben können. Hierfür umfasst die Konzeption „Sichere Innenstadt“ zahlreiche, präventive Maßnahmen, mit dem Ziel das Sicherheitsgefühl zu steigern. Die Konzepte „Sichere Innenstadt“ und „Lebenswerte Innenstadt“ ergänzen sich daher auf vielfältige Weise und in einem breiten Maßnahmen-repertoire, um die Themen Aufenthaltsqualität und Sicherheit in Einklang zu bringen.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit bezeichnet die Gestaltung der Umwelt, die es allen Menschen ermöglicht, ohne Hindernisse mit ihrer Umgebung zu interagieren. In der Stadtgestaltung muss dabei auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Mobilitätseingeschränkten und Sehbehinderten Rücksicht genommen werden. Eine barrierefreie Planung und Gestaltung kommt aber letztlich allen Verkehrsteilnehmer*innen zu Gute.

Im Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt wurden folgende Qualitätskriterien für Barrierefreiheit definiert:

- Bordhöhen barrierefrei entweder 3 cm Höhe oder Doppelquerung (Hälfte niveaugleich/ Hälfte 6 cm)
- Taktile Leitelemente auch außerhalb der City und abseits von ÖPNV Haltestellen
- Vibrationstaster an Ampeln

- Grünphase so lange, dass die Querung der Furt bei Grün möglich ist
- Anforderungstaster mit Richtungspfeil

Bei der Umsetzung der Hauptfußverbindungen und Flanier Routen werden sämtliche Projekte aus Sicht der Barrierefreiheit geprüft, geplant und umgesetzt.

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet werden sukzessive barrierefrei ausgebaut mit einem 18 cm Stuttgarter Combi-Bord und Bodenindikatoren. Stand Juli 2023 sind **421 Bushaltestellen** barrierefrei ausgebaut. Dies entspricht 51,1 % der 824 Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet.

Brunnen/Trinkbrunnen

Angesichts der immer heißer und trockener werdenden Sommer sind Trinkbrunnen und Wasserspiele ein wesentlicher Bestandteil in der Fußverkehrsförderung. Nicht nur der Erhalt, sondern auch der Bau neuer Trinkbrunnen und Wasserspielen sind Daueraufgabe der Stadtverwaltung. Die Landeshauptstadt Stuttgart betreibt bereits heute, auch im bundesweiten Vergleich, überdurchschnittlich viele Trinkbrunnen, Brunnen und Wasserspiele im gesamten Stadtgebiet.

2021 wurden Trinkbrunnen am Töpferplatz, am Markplatz in Stuttgart sowie ein Wasserspiel am Marga-von-Etzdorf-Platz (Bad Cannstatt) in Betrieb genommen.

2022 erhielt der Stuttgarter Marktplatz einen Fontänenbrunnen.

2023 wurden drei Trinkbrunnen in der Abelsbergstraße, am Schützenplatz und am Untertürkheimer Kelterplatz hergestellt.

Bis Ende 2025 ist die Umsetzung weiterer Trinkbrunnen und Wasserspiele in Stuttgart vorgesehen.

Links oben: Trinkbrunnen Schützenplatz,
rechts oben: Wassersprudler Kelterplatz Hofen
Links unten: Salamander Brunnen/Trinkbrunnen,
rechts unten: Trinkbrunnen Abelsbergstraße.
Quelle: LHS Stuttgart

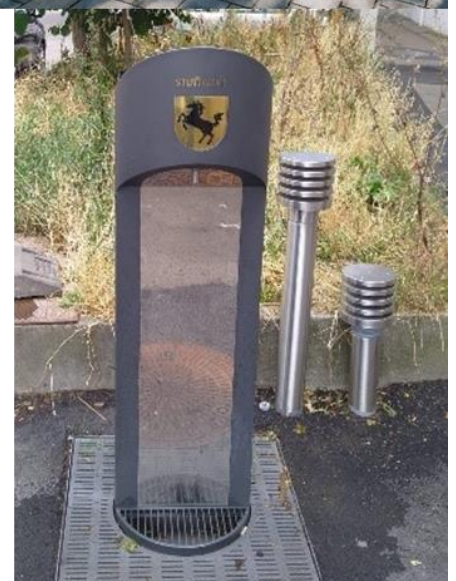


Abbildung 9 Trinkbrunnen und Brunnen in Stuttgart

Quelle: LHS Stuttgart

Auf öffentlichen Flächen werden **190 Anlagen, davon Mineralbrunnen, Trinkbrunnen und Wasserspiele** vom Tiefbauamt betrieben. Das Garten-, Friedhofs- und Forstamt betreibt **85 Zierbrunnen in Park- und in Grünanlagen**.

Öffentliche Toiletten

Für Zufußgehende ist ein ausreichend dichtes Netz an Toilettenanlagen wichtig. Die Abfallwirtschaft Stuttgart betreibt im Stadtgebiet insgesamt **73 öffentliche Toilettenanlagen**. Davon sollen an 27 Standorten die Anlagen bis Ende 2025 erneuert werden und die Anforderungen an die Barrierefreiheit (DIN 18040-1) sowie hohe Ansprüche an Sauberkeit und Hygiene durch vollautomatischen Reinigung erfüllen. Als „Stuttgarter Toilette“ sollen diese Anlagen schön gestaltet sein und ein Stuttgart Branding (Wortmarke mit Dachmotiv und Rössle) haben. Auf Werbung wird aus gestalterischen Gründen verzichtet.

Zum Einsatz kommen vier barrierefreie Typen unterschiedlicher Größe als Unisex-Toiletten. An einigen Standorten wird eine „Toilette für Alle“, mit zusätzlicher Infrastruktur für Schwerstbehinderte, realisiert.

Im innerstädtischen Bereich erhalten die Anlagen eine Glasfassade mit Edelstahltüren, da dies laut Hersteller in punkto Vandalismus das sicherste Fassadenmaterial ist. In den äußeren Stadtbezirken sind Holzfassaden ebenfalls mit Edelstahltüren geplant. Weiterhin ist eine Dachbegrünung sowie eine dachintegrierte Beleuchtung vorgesehen. Dies soll zu einer besseren Auffindbarkeit und Nutzerfreundlichkeit führen.



Abbildung 10 Toilettenanlage Kelterplatz Hofen

Quelle LHS Stuttgart

Sanierungsgebiete

In Sanierungsgebieten wird neben der Stadteilerneuerung und Verbesserung des Wohnumfeldes auch meist der öffentlichen Raum neugestaltet und aufgewertet.

Beispiel Sanierungsgebiet Dürtlewang

Das Sanierungsgebiet "Vaihingen 3 -Dürtlewang-" wurde 2015 förmlich festgelegt. Die Fördermittel in Höhe von 8,1 Millionen Euro stammen aus den Bund-Länder-Programmen "Soziale Stadt – Investitionen im Quartier" (SSP) sowie „Soziale Integration“ (SZP). Zusätzlich wurde die Umgestaltung des Grünzugs Dürtlewang aus dem Investitionspakt „Soziale Investitionen im Quartier“ (SIQ) mit 2,65 Millionen Euro bezuschusst. Mit den Mitteln soll das Quartier insgesamt aufgewertet werden. Unter anderem soll das Wohnumfeld im Sanierungsgebiet attraktiver werden und mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum entstehen.



Als konzeptionelle Grundlage wurde der Masterplan Dürtlewang – Freiraum und Verkehr erarbeitet. Erste Projekte sind die Umgestaltung des Grünzugs Dürtlewang und des **Spielplatzes Lunaweg**, die mit der Bürgerbeteiligung entwickelt bereits umgesetzt wurden. Die Gesamtkosten für die Umgestaltung des Spielplatzes am Lunaweg und die Sanierung des Lunawegs betragen rd. 1.222.000 Euro brutto.

Abbildung 11 Spielplatz im Lunaweg - Auszug aus dem Einladungsflyer zur Einweihung vom 28.07.2023

Stadtentwicklungspauschale (Step)

Mithilfe des Step-Programms werden Orte geschaffen, an denen sich die Menschen gerne aufhalten. Die Stadtentwicklungspauschale ist eine **kommunale Fördersumme in Höhe von derzeit 3,3 Mio Euro pro Doppelhaushalt**. Damit werden zum Beispiel Spielplatzsanierungen, Verkehrsberuhigungen oder die Aufwertung öffentlicher Räume finanziert. Step-Maßnahmen werden in den Innenstadtbezirken Mitte, Ost, Süd, West, Nord sowie in Bad Cannstatt gefördert. Rand- und Hanglagen sind von der Förderung ausgeschlossen.

Das Step-Projekt „Lorenzstaffel“

Die Lorenzstaffel ist die längste Fußwege-Verbindung zwischen Stadtmitte und Stitzenburg. Es handelt sich um die Flanierroute XI aus dem Stuttgarter Fußverkehrskonzept sowie um eine ausgewiesene Schulwegempfehlung. Das Projekt ist ein gutes Beispiel wie aktuelle Anforderungen im öffentlichen Raum erfüllt werden können.

Die Staffel ist zum Teil sehr steil ist und Bänke für kurze Pausen fehlten. Die Freiflächen waren nicht nutzbar und der Spielplatz veraltet. Daher wurden neue Ausruhpodeste im Hang, zwei neue Bewegungsflächen und neue Spielgeräte hergestellt.

Ergänzend konnten die beiden Übergänge an der Alexander- und Danneckerstraße verengt werden, damit ein sicheres Queren möglich ist. Ein großes Pflanzbeet und ein neuer Baum schaffen mehr Schatten und unterstützen die Biodiversität in der Stadt. Fahrräder können jetzt an neuen Radbügeln geordnet abgestellt werden



Projektdaten:

- Als Step-Projekt 2017 beschlossen.
- Beteiligungsformate mit Kindern und Erwachsenen Ende 2018.
- Freiraumplanung 2019 bis 2022 (durch Corona mehrfach unterbrochen)
- Parallel dazu 2021/2022 Verkehrsplanung
- Freiraumarbeiten Frühjahr bis Ende 2022
- Arbeiten im Verkehrsraum Herbst 2022 bis April 2023
- Fertigstellungs- und Anwachspflege bis 2024
- Gesamtkosten 500.000 €



Abbildung 12 Projekt Lorenzstaffel: links oben und unten Bänke für kurze Pausen; rechts sicheres Queren durch Verengung der Fahrbahn. Quelle: LHS Stuttgart

Projekte und Konzepte

Neben Sanierungsmaßnahmen und Step-Projekten gibt es in der Landeshauptstadt auch eine Reihe von Projekten wie Verkehrsversuche, Pop-up-Lösungen oder Zielkonzepte, die die mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und mehr Platz für den Fußverkehr zum Ziel haben.

Verkehrsversuch Superblock Augustenstraße

Das Konzept "Superblocks" wurde in Barcelona als neues Instrument der Stadtgestaltung entwickelt. Die Straßen werden zu einspurigen Einbahnstraßen umgewandelt, was den Durchgangsverkehr stark reduziert und neue Flächen schafft. Diese Flächen wurden für Bäume, Bänke genutzt oder um das Angebot für Rad- und Fußverkehr zu verbessern. Zudem wird die Lärm- und Schadstoffbelastung in gemindert.



Abbildung 13 Flyer Superblock Augustenstraße, Gestaltung Heide Karau, Luftbild Stadtmessungsamt

Die Initiative Quartierswerkstatt Augustenstraße e. V. initiierte zur Mobilitätswoche 2021 einen "Pop-up Superblock". 2023 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) das Konzept für den Superblock West beschlossen. Das Pilotprojekt umfasst die Augustenstraße zwischen der Schwab- und der Silberburgstraße sowie alle dazwischenliegenden Querstraßen. Innerhalb dieses Projektgebiets wird der Durchfahrtsverkehr auf die umliegenden Hauptverkehrsachsen herausgelenkt, sodass innerhalb des Blocks Freiflächen entstehen, die durch Begrünung, Außengastronomie und Sitzgelegenheiten umgenutzt werden können. Zunächst soll in einem **ca. 1,5 Jahre andauernden Verkehrsversuch** die verkehrlichen Auswirkungen erforscht werden und der Straßenraum mit zahlreichen Möblierungselementen und Pflanzkübeln gestaltet werden. Der **Start ist für Frühjahr 2024** vorgesehen.

Neben einer Bürgerbeteiligung wird der Verkehrsversuch von zwei wissenschaftlichen Grundlagenuntersuchungen durch das Umweltbundesamt (Projekt adNEB) und die Universität Stuttgart (Projekt URBANOME) begleitet.

Sofern der Verkehrsversuch die Erwartungen erfüllt, sollen diese nachhaltig ausgebildeten Modellquartiere zukünftig die Wohn- und Aufenthaltsqualität durch gezielte Umgestaltungsmaßnahmen und Herausnahme von Verkehr und Parkplätzen verbessern. Geplant ist pro Doppelhaushalt drei Quartiere nach dem Prinzip des Barcelona-Superblocks zu identifizieren und umzugestalten. Die Umgestaltung von Stadtquartieren nach dem Prinzip des Barcelona-Superblocks sind in den kommenden Jahren ein bedeutender Baustein der Stadt- und Wohnbauentwicklung Stuttgarts.

Lebenswerte Innenstadt

Das Zielkonzept „Lebenswerte Innenstadt“ wurde 2017 vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart beschlossen. Ziel ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, mit mehr Grün, einem florierenden Einzelhandel, vielfältiger Gastronomie und besten kulturellen Angeboten. Damit die Stuttgarterinnen und Stuttgarter das Stadtleben noch besser genießen, entspannt flanieren oder einkaufen können.

Mit einer breit angelegten Beteiligung der Mitwirkenden in der Innenstadt und der Bürgerinnen und Bürger wurde ein Konzept erstellt. Innerhalb des Cityrings sollen **künftig alle öffentliche Parkplätze im Straßenraum zurückgebaut werden**, um neue Flächen für Baum- und Grünbeete, für Aufenthalt und Spiel oder für die Außengastronomie einrichten zu können. **Fußgängerzonen werden ausgeweitet und bereits bestehende Fuß- und Radwege verbessert und verbreitert werden.** Privatparkplätze, Behindertenstellplätze, Taxiangebote für Menschen mit Beeinträchtigung sowie Tiefgaragen sind von diesen Änderungen nicht betroffen. Dem Lieferverkehr stehen gesonderte Flächen für Ladetätigkeiten zur Verfügung und es werden Räume für Lastenräder, Radbügel sowie spezielle Flächen für E-Scooter und Elektroroller geschaffen.

Das Konzept umfasst mehrere Umbauphasen, die nach und nach realisiert werden. Seit April 2022 gilt auf den Erschließungsstraßen **innerhalb des Stuttgarter-Cityrings Tempo-20.**

Kurzfristige Maßnahmen (2022 - 2024) nicht baulich/temporär



Abbildung 14 Konzept Lebenswerte Innenstadt - temporäre Umgestaltung Dorotheenstraße ; Quelle LHS Stuttgart

- Möblierung Dorotheenstraße (Karlsschleife) umgesetzt.
- Sperrung Lautenschlager Straße für KfZ von 11:00 – 5:00 Uhr (Königsschleife) umgesetzt.
- Kronprinzstraße (2023)
- Kronenstraße (2023)
- Teilaufhebung der Einbahnführung um das Carré an der Nadlerstraße /Steinstraße (2024)
- temporäre Maßnahmen in der Schmale Straße mittels Pflanzkübel nach Umsetzung der Neugestaltung Joseph-Süß-Oppenheimer-Platz (2024).

Mehr Platz zum Spielen – Projekt des Aktionsplans „Kinderfreundliche Kommune“

Spielen auf der Straße ist durch die positive Resonanz auf die temporären Spielstraßen wieder ein sichtbares und vielbeachtetes Thema geworden. Als kinderfreundliche Kommune will Stuttgart die Fortführung und Verstärkung der Option zum Draußen-Spielen für möglichst viele Kinder und Jugendliche eröffnen. Es gibt einen großen Bedarf bei den Kindern und Jugendlichen nach mehr Nutzungsflächen im öffentlichen Raum, dieser war in 2020 durch die speziellen Umstände der Corona-Pandemie besonders offensichtlich. Möglichkeiten zu Draußensein, zum Spielen und sich bewegen stärken die Gesundheit, bilden Kommunikationsorte für alle Altersgruppen in einer Stadt und fördern so auch das soziale Miteinander. Ein großes, dauerhaftes und stadtweites Potential zum Spielen auf der Straße sind verkehrsberuhigte Bereiche (umgangssprachlich Spielstraßen). Gelegenheit zu Spiel und Bewegung im direkten Wohnumfeld berührt unmittelbar das auf Spiel laut der UN-Kinderrechtskonvention Art. 31, zu deren Umsetzung sich die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet hat. Zudem organisiert das Städtische Jugendhaus mit dem Kinderbüro jährlich an 40 Standorten von Pädagogen betreute temporäre Spielstraßen, die als Veranstaltungen genehmigt werden. Hierfür werden, zumeist an Freitagnachmittagen, in eng bebauten Quartieren Straßenzüge gesperrt und den Kindern als Spielfläche zur Verfügung gestellt.

Durch das **Projekt „Mehr Platz zum Spielen“** sollen bestehende Spielstraßen qualitativ verbessert und neue verkehrsberuhigte Zonen geschaffen werden. Diese neuen verkehrsberuhigten Bereiche sollen attraktiv für Spiel, Bewegung und Kommunikation sein und damit insgesamt die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld erhöhen. Je mehr und intensiver die öffentlichen Flächen "bespielt" werden und Kinder präsent sind, umso besser wird die Spielstraße wahrgenommen und von allen Verkehrsteilnehmern akzeptiert. Um die Umsetzung zu beschleunigen wurde ein Gestaltungskatalog entwickelt, der mit erprobten Gestaltungselementen ausgestattet ist. Ziel ist es, ohne bauliche Maßnahmen und mit einfachen Mitteln zusätzliche verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten.



Abbildung 15 bestehende Spielstraße Vivaldiweg in Botnang. Erprobung von Gestaltungselementen

Im **Vivaldiweg** wurde in der Vergangenheit immer wieder zu schnell gefahren. Daher wurde der verkehrsberuhigte Bereich mit Markierungs- und Möblierungselementen aufgewertet und damit hervorgehoben. Mit diesem Projekt konnten Erfahrungen gesammelt werden, die nun bei weiteren Maßnahmen berücksichtigt werden.

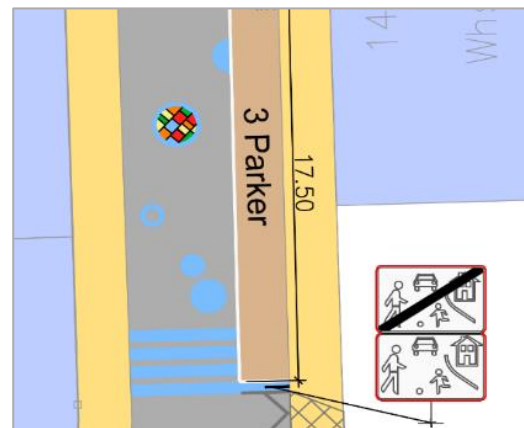


Abbildung 16 Plan zur Umgestaltung Oberritzstraße mit bunter Farbgestaltung

In einem zweiten Projekt wurde im Herbst 2023 die **Oberritzstraße** in Stuttgart-Ost als verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet und mit einem Markierungs- und Möblierungskonzept aufgewertet.

Als drittes Projekt soll ein Teilbereich der **Steinenhausenstraße** in Stuttgart-West verkehrsberuhigt werden. Die Umsetzung soll im 1. Halbjahr 2024 erfolgen.

Auch im Rahmen von Sanierungen werden neue verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet und aufgewertet, wie in Bad Cannstatt im Rahmen der Sanierung Hallschlag die Dessauer, Lübecker und Rostocker Straße.



Abbildung 17 In der Lübecker und Dessauer Straße wurden im Rahmen der Sanierung Hallschlag neue verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Links vorher, rechts nachher. Quelle: LHSStuttgart

Pop-up Fußgängerzone Seelbergstraße,

Die "POP-UP-Fußgängerzone" in der Seelbergstraße (Bad Cannstatt) ist eine Weiterentwicklung des Projekts „Mehr Platz zum Spielen“. Durch Anträge aus dem Gemeinderat kam der politische Auftrag für die Umsetzung einer Fußgängerzone im Abschnitt Frösnerstraße bis Waiblinger Straße. Im ersten Schritt wurden Fußgängerzahlen erfasst, die im Juli 2021 insgesamt 11.700 Fußgänger während eines Tages gezählt haben. Die Kfz-Verkehrszahlen waren deutlich geringer.

Die Planung der POP-UP-Fußgängerzone soll einfach, kostengünstig und schnell umsetzbar sein. Dabei ist die Gestaltung von Fassade zu Fassade ein wichtiger Teil der Planung, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Die Fahrbahn soll daher farblich gestaltet werden, um den Gehweg einzubeziehen. Geplant ist nichtkommerzielle Bereiche mit Möbeln und Pflanztrögen einzurichten, sowie Flächen für Straßencafés. Die Details der Möbel und Pflanztröge werden noch mit den Fachämtern abgestimmt. Das Blindenleitsystem wird ebenfalls angepasst. Die Fußgängerzone soll für Radfahrer geöffnet sein, und ist von 18-11 Uhr für den Lieferverkehr frei. Die Zufahrten zu privaten Stellplätzen in der Fußgängerzone sind generell erlaubt. Die Umgestaltung soll bis zur EM 2024 abgeschlossen sein.

Stuttgarter Ecken



Abbildung 18 Stuttgarter Ecke an der Kreuzung Senefelder-/Breitscheidstraße Quelle LHS Stuttgart

Die sogenannte "Stuttgarter Ecke" ist die bauliche Absicherung von Einmündungsbereichen gegen Falschparker zur Verbesserung der Sicht und zur Erleichterung der Fußgängerquerung. Durch diese Maßnahme wird die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger beim Queren einer Straße spürbar verbessert. Sie sind somit auch ein Beitrag zur Erhöhung der Schulwegsicherheit. In Stuttgart wurden an einem Knotenpunkt Stuttgarter Ecken hergestellt. Die Planungen für sechs weitere Stuttgarter Ecken in Stuttgart-West sind zwischenzeitlich abgeschlossen und werden in Bälle eingerichtet.

Stuttgarter Rechtecke

Beim Stuttgarter Rechteck handelt es sich um Gehwegverbreiterungen an Stellen, wo der Gehweg mit vielen Hindernissen überlastet war. Für die Rechtecke werden Parkplätze am Straßenrand in **Multifunktionsflächen auf Gehwegniveau** umgewandelt. Darauf werden z.B. Radabstellanlagen, Sitz- und Spielmöglichkeiten, Parkscheinautomaten oder Beschilderungen gestellt. Somit wird der Gehweg von Hindernissen befreit und die Zufußgehenden können unbehindert flanieren.



Abbildung 19 Stuttgarter Rechteck in der Olgastraße (links) und der Schloßstraße/Johannesstraße(rechts); Quelle LHS Stuttgart

2021 wurde das erste „Stuttgarter Rechteck“ am Mobilitätspunkt Schloß-/Johannesstraße eingerichtet, ein weiteres folgte in der Böblinger Straße. Die Stuttgarter Rechtecke sind im Fußverkehrskonzept der Stadt Stuttgart konzipiert. Die Stadt nimmt hierbei eine Vorreiterrolle ein. 10 Stuttgarter Rechtecke sind bereits gebaut, weitere Rechtecke befinden sich in der Planungsphase. Die nachfolgenden Rechtecke wurden bereits fertiggestellt:

- Möhringer Straße 95
- Böblinger Straße 33
- Schloßstraße 73
- Schwabstraße 177
- Olgastraße 62
- Heusteigstraße 43A
- Bussenstraße 62
- Landhausstraße 86B
- Röntgenstraße 5
- Birkenwaldstraße 189

Temporäre Nutzungen im öffentlichen Raum

Kreative, temporäre Sondernutzung im öffentlichen Raum haben in der Landeshauptstadt Stuttgart inzwischen eine geraume Tradition. Im „Aktionsplan Nachhaltig mobil in Stuttgart“ wurden „Kreative Sondernutzungen im öffentlichen Raum“ im Handlungsfeld 7, Nicht-motorisierter Verkehr (Fahrrad, Pedelec und Fußgänger) adressiert und haben sich als Instrument für lebenswerte Stadtquartiere und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität bewährt. Mit der GRDRs 1041/2018 wurde die Verwaltung beauftragt, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Innenstadtquartieren Parklets zu ermöglichen. Mit Parklets werden Parkplätze als Ort des Aufenthalts und des Austausches vorübergehend für eine andere öffentliche Nutzung überbaut oder umgestaltet.

Aufgrund des Wunsches bürgerlicher Initiativen, Parklets auch außerhalb der Innenstadtbezirke und über die Wintermonate einrichten zu können, wurde mit der GRDRs

773/2022 eine Verstärkung der Genehmigungspraxis für Parklets beschlossen; das Genehmigungsverfahren vereinfacht und die Dauer der Genehmigung verlängert.

Das kontinuierlich wachsende Bedürfnis, den Straßenraum zu begrünen und erlebbar zu machen, wird sichtbar in den Nachbarschaftsbänken und Pflanztrögen. Die Gehwegen und -plätzen aufgestellt werden.

Auch Straßenwirtschaften, die auf Grundlage der GRDRs 4/2023 in den Monaten März bis November neben Gehwegen und Plätzen auch Parkplätze belegen dürfen, steigern die Aufenthaltsqualität und das kommunikative Miteinander.

Es gilt, diese temporären Nutzungen mit den Anforderungen an den Fußverkehr in Einklang zu bringen. Aus diesem Grund hat die Verwaltung Regelungen entworfen, die den Schutz von Menschen, die in der Mobilität oder der Sehfähigkeit eingeschränkt sind und auch die Gefährdung von Kindern, StVO-konform auf dem Gehweg radeln oder rollen, gewährleisten.

E-Scooter in Verleihsystemen:

Seit Markteintritt der E-Scooter-Anbieter haben die E-Scooter einen zunehmenden Einfluss auf den öffentlichen Raum genommen. Dabei wird insbesondere der Fußverkehr in den engen Stadträumen der Landeshauptstadt erheblich beeinträchtigt. Es entstehen durch behinderndes Abstellen und Parken der Elektrokleinstfahrzeuge Gefahren vor allem für mobilitäts- und sehingeschränkte Personen.

Mit GRDRs 760/2022 wurde ein Sondernutzungskonzept für E-Scooter in Verleihsystemen beschlossen. Das Konzept zielt auf einen geordneten Umgang zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Ordnung des öffentlichen Straßenraums ab. Wesentliche Eckpunkte der strategischen Vorgehensweise sind: Gesamtflottenobergrenze, Vorgaben zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Kontrollen und die Festsetzung einer Sondernutzungsgebühr für die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums über den Gemeingebrauch hinaus. Zum Schutz mobilitäts- und in der Sehfähigkeit eingeschränkter Menschen werden mittels Nebenbestimmungen zur Sondernutzungserlaubnis Abstellge- und verbote erteilt, die engmaschig überwacht und durchgesetzt werden.

Verkehrssicherheit

Zufußgehende sind die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer und benötigen daher einen besonderen Schutz. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch punktuellen Maßnahme, wie sichere Querungen und einem gut ausgebauten Wegenetz für den Fußverkehr, sind besonders die Belange von Kindern, Älteren und mobilitäts- eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen.

Unfallstatistik

Im Jahr 2022 ereigneten sich 241 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Das sind 12 Unfälle mehr als 2021, aber 6 bzw. 55 Unfälle weniger als in den davorliegenden Jahren. Hauptgefahrenquelle für die Fußgängerinnen und Fußgänger ist die Fahrbahnquerung. Dabei sind von der ruhigen Wohnstraße, in der die Fußgänger hinter parkenden Fahrzeugen hervortreten, bis zur Hauptverkehrsstraße mit Querungshilfen wie Zebrastreifen und Fußgängerlichtzeichenanlagen alle Straßentypen vertreten. Die Unfallörtlichkeiten sind heterogen im Stadtgebiet verteilt, Schwerpunkte sind nicht erkennbar.

Schulwegpläne

Für über 70 Grundschulen in Stuttgart gibt es bereits Gehschulwegpläne. Davon werden pro Jahr ca. fünf Schulwegpläne überarbeitet und neu aufgelegt. Diese "Empfehlungen für einen sicheren Schulweg" orientieren sich an den örtlichen Gegebenheiten. In manchen Fällen wird ein etwas längerer Weg empfohlen, der die Kinder sicher z. B. über stark befahrene Straßen führt.

Wird ein empfohlener Schulweg durch Baustellen beeinträchtigt, findet eine Einzelfallprüfung bezüglich der Alternativen statt. So kann die Durchführung der Baumaßnahme in den Schulferien stattfinden oder einzelne Querungsstellen werden verlegt mit und ohne Baustellen-Zebrastrifen bzw. Baustellen-Ampeln. Auch eine alternative Führung des Schulwegs ist möglich. In diesen Fällen erhält die betreffende Schule eine Information über die befristete Änderung des Schulwegplans zur Weitergabe an die Eltern. Die [Schulwegpläne](#) sind auf der Homepage der Landeshauptstadt abrufbar.

Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung

Um den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung zu rücken, sind vielfältige Maßnahmen nötig.

Fußverkehrschecks

Das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg bietet Fußverkehr-Checks an. Dabei wird die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erarbeiten Stadtverwaltung, Anwohner*innen und interessierte Bürgerinnen und Bürger Vorschläge, wie die Wege zu Fuß künftig noch attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

Bereits 2015 hat die Landeshauptstadt Stuttgart an Fußverkehrs-Checks teilgenommen. Dazu wurden Begehungen in den Innenstadtbezirken West und Süd durchgeführt. Im Fokus der Begehungen standen Themen wie Barrierefreiheit, Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, Querungen, Wegebeziehungen, Geschwindigkeiten und Wegequalität.

Bei der zweiten Teilnahme im Jahr 2021 wurde der Fokus auf die sogenannten „Oberen Neckarvororte“ gelegt. Gemeint sind die Stadtbezirke Wangen, Hedelfingen, Untertürkheim und Obertürkheim, mit knapp 50.000 Einwohnern. Alle vier Außenbezirke sind vom Durchgangsverkehr geprägt (B10/B14, Hafen, Industrie, Gewerbe, Großmarkt).

Bürgerinfo und Beteiligung

im Rahmen von Einzelprojekten wie zum Beispiel dem Verkehrsversuch Superblock Augustenstraße oder bei Platzgestaltungen wie dem Eduard-Pfeiffer-Platz, werden den Bürgerinnen und Bürgern ausführliche Informationen und Möglichkeiten zur Mitsprache ermöglicht.

Über das Bürgerbeteiligungsportal der Landeshauptstadt www.Stuttgart-meine-Stadt.de werden Projekte vorgestellt, Termine zu Informationsabenden oder Workshops angekündigt und Ergebnisse veröffentlicht.

Amtsblatt und Homepage der Stadt Stuttgart

Auch im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart wird über das Thema Fußverkehr regelmäßig berichtet. Zuletzt wurde ein ausführlicher Artikel mit der Überschrift „Vorfahrt für den Fußverkehr“ am 21.09.2023 veröffentlicht. Dabei wurde über die Fußverkehrsstrategie und über aktuelle Projekte berichtet.

Ebenfalls im September 2023 wurde die Webpräsenz des [Themenfelds Fußverkehr](#) auf der städtischen Homepage aktualisiert und neugestaltet. Ziel der Neugestaltung ist es vor allem, Menschen zu motivieren, mehr zu Fuß zu gehen. Schwerpunkte der neuen Fußverkehr-Unterseite sind einerseits die Beschreibung der Fußverkehrsstrategie der Landeshauptstadt Stuttgart und die Darstellung von guten Beispielen. Andererseits soll die Webseite einen Service für lokale und fremde Zufußgehende anbieten. Dazu gehören die Darstellung von Wanderwegen, Hinweise zu Barrierefreiheit oder die Lage der Fußverkehrsinfrastruktur (Toilette, Trinkbrunnen, Stäffele, usw.)

Ausblick Fußverkehrsförderung für den Doppelhaushalt 2024/25

Die Fußverkehrsförderung ist nicht zuletzt durch das WAPAD Verfahren im Rahmen der Fortschreibung des Radkonzeptes fester Bestandteil in Verkehrsplanung, Stadtgestaltung und bei Mobilitätskonzepten. Um den hohen Anteil an Zufußgehenden zu halten bzw. zu steigern, ist es notwendig den Fußverkehr weiter zu stärken und mit Personal und Budget auszustatten.

1. Fortschreibung Fußverkehrskonzept

Mit der ersten Fortschreibung des Fußverkehrskonzeptes wird die Fußverkehrsförderung auf die Außenbezirke ausgeweitet und somit eine weitere Planungsgrundlage geschaffen. Damit verdoppelt sich das Einzugsgebiet des entstehenden Fußwegenetzes von 200.000 auf ca. 400.000 EW.

Ressourcen und Finanzen

Für eine schnellere und effizientere Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen benötigt die Landeshauptstadt Stuttgart mehr Personalressourcen und Haushaltsmittel. Im Doppelhaushalt 2024/25 möchte die Stadtverwaltung die jährlichen verfügbaren Haushaltsmittel für Fußverkehrsmaßnahmen erheblich erhöhen.

So hat zum Beispiel das Amt für Stadtplanung und Wohnen eine Planungsmittelpauschale zur Fußverkehrsförderung von 75.000/Jahr für 2024/25 beantragt. Darüber hinaus wird beabsichtigt, neue Personalstellen für den Fußverkehr für die drei betroffenen Fachämter (Amt für Stadtplanung und Wohnen, Amt für öffentliche Ordnung und Tiefbauamt) zu beantragen.

Teil 2 Radbericht

Fahrradstadt Stuttgart – Rückblick 2022/23 aus dem Rathaus, den Ämtern, Verbänden und Initiativen

2019 hat der Gemeinderat in einer Grundsatzentscheidung beschlossen, Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu gestalten. Auch in 2022/23 hat die Stadtverwaltung zusammen mit Landesinitiativen, kommunalen Zusammenschlüssen und mit Unterstützung der Ehrenamtlichen aus den Verbänden und Radinitiativen, weiter daran gearbeitet Stuttgart zu einer Fahrradstadt zu machen.

OB Nopper auf Radumfahrt mit dem ADFC Stuttgart



Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper, der sich für alle Mobilitätsarten einsetzt, hat auch an der Rundfahrt anlässlich des 40jährigen Bestehens des ADFC Stuttgart teilgenommen.

Bürgermeister Peter Pätzold erhält das BYPAD-Zertifikat



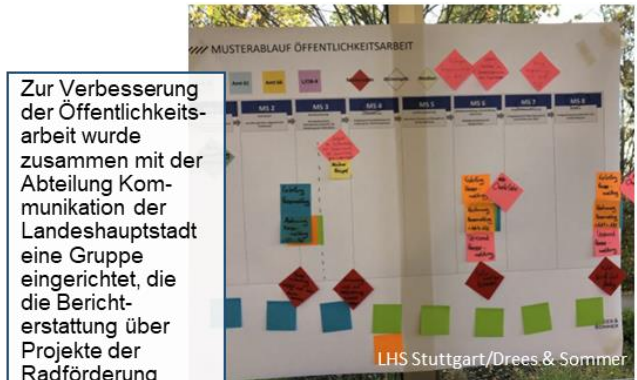
Nach erfolgreichem Abschluss des BYPAD-Verfahrens im Oktober letzten Jahres konnte Peter Pätzold, Bürgermeister für Städtebau, Wohnen und Umwelt, das Zertifikat des Auditors Thomas Möller entgegennehmen.

Teamtreffen und Verbesserung der Zusammenarbeit



Nach dem Wegfall der Corona-Einschränkungen wurden Workshops zur Verbesserung der Zusammenarbeit durchgeführt und der regelmäßige Austausch wieder intensiviert.

Workshop Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit



Zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit wurde zusammen mit der Abteilung Kommunikation der Landeshauptstadt eine Gruppe eingerichtet, die die Berichterstattung über Projekte der Radförderung verbessern soll

Abbildung 20 Aktivitäten der Landeshauptstadt rund um das Thema Fahrradförderung

AGFK Vision 2030

Die Landeshauptstadt ist Gründungsmitglied der **Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW)**, einem Zusammenschluss von über 100 Landkreisen, Städten und Gemeinden mit dem Ziel, eine aktive und nachhaltige Mobilitätskultur zu etablieren. Mit der **AGFK-Vision 2030** wurde ein neues Leitbild des Vereins definiert, zu dem sich alle Mitgliedskommunen bekennen.

Landesprogramm MOVERS – aktiv zur Schule

Das Land Baden-Württemberg und die zugehörige Nahverkehrsgesellschaft NVBW unterstützt Kommunen und weitere Akteure bei der Förderung der aktiven Mobilität. Dazu gehören unter anderem die Angebote der Landesinitiative RadKULTUR und das neue **Landesprogramm MOVERS-aktiv zur Schule**, das die Mobilität an Schulen im Blick hat. Die Landeshauptstadt ist hierzu im Austausch mit den MOVERS, um bei Beratungen zwischen Stadt und Schule die städtischen Programme und Initiativen vorzustellen.

Umstrukturierung Sachkundigen Einwohner*innen (SKE) für den Radverkehr

Um für den Unterausschuss Mobilität **Sachkundige Einwohner*innen (SKE)** zu ernennen, die alle Mobilitätsarten vertreten, wurden die bestehenden Vertreter*innen der SKE Rad teilweise neu besetzt und umstrukturiert.

Die drei Arbeitsgruppen (AG1 Vorplanung, AG2 Verkehrssicherheit und AG3 Infrastruktur) zwischen Stadtverwaltung und den SKE Rad finden weiterhin mit jeweils zwei bzw. drei Vertreter*innen statt.

Radforum

Im Oktober 2022 konnte wieder eine Plenumsitzung des Radforums in Präsenz durchgeführt werden. Themen waren unter anderem die Ergebnisse zur Schulradwegplanung an den Pilotschulen und der Abschluss des BYPAD/WAPAD Verfahrens und die Übergabe des Zertifikats an Bürgermeister Peter Pätzold.

Im Rahmen der Projektgruppe 1 des Radforums bietet der ADFC regelmäßige **Radrundfahrten zum Hauptradrountennetz** an. Dabei werden wichtige Verbindungen und Teilstücke vor Ort begutachtet und mit dem Hauptradrouten aus dem Radkonzept von 2009 verglichen. **Die Ergebnisse fließen in die Fortschreibung des Radkonzeptes ein.**

ADFC Mapathons

Der ADFC Kreisverband Stuttgart, der in diesem Jahr sein 40-jähriges Jubiläum feiert, ist sowohl bei den Sachkundigen Einwohnern, als auch im Radforum vertreten und leistet wertvolle Unterstützung für die Radförderung in Stuttgart. Mit sogenannten **Mapathons** werden Wege und Verbindungen einzelner Bezirke mit Interessierten untersucht und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. **Die Ergebnisse werden ebenfalls bei der Aktualisierung des Radkonzeptes mit einbezogen.**

Kiddical Mass

Die Initiativen Zweirat und Radentscheid Stuttgart organisieren (unterstützt vom ADFC) seit 2018 die Kiddical Mass, eine monatliche Radtour speziell für Kinder. In verschiedenen Bezirken wird eine einfache Strecke ausgesucht, die selbst die Kleinsten auf ihren Laufrädern schaffen. Die Radtouren, die von April bis Oktober stattfinden, werden von der Polizei begleitet. Bekanntes Maskottchen ist die Giraffe Kiri auf ihrem roten Fahrrad. Die Initiator*innen stehen mit der Stadtverwaltung in regelmäßigen Austausch wenn es um Verkehrssicherheit und die zugehörige städtischen Kampagne „Miteinander läuftts besser“ geht.

Konzeptionelle Grundlagen/ Neues Radkonzept

Im Frühjahr 2022 wurde in der Landeshauptstadt das **Bicycle-Policy-Audit** kurz BYPAD, durchgeführt. Stuttgart ist damit zertifiziert in der Rad- und Fußförderung. Mit der Durchführung des BYPAD-Verfahrens im wurde die erste Stufe zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes abgeschlossen.

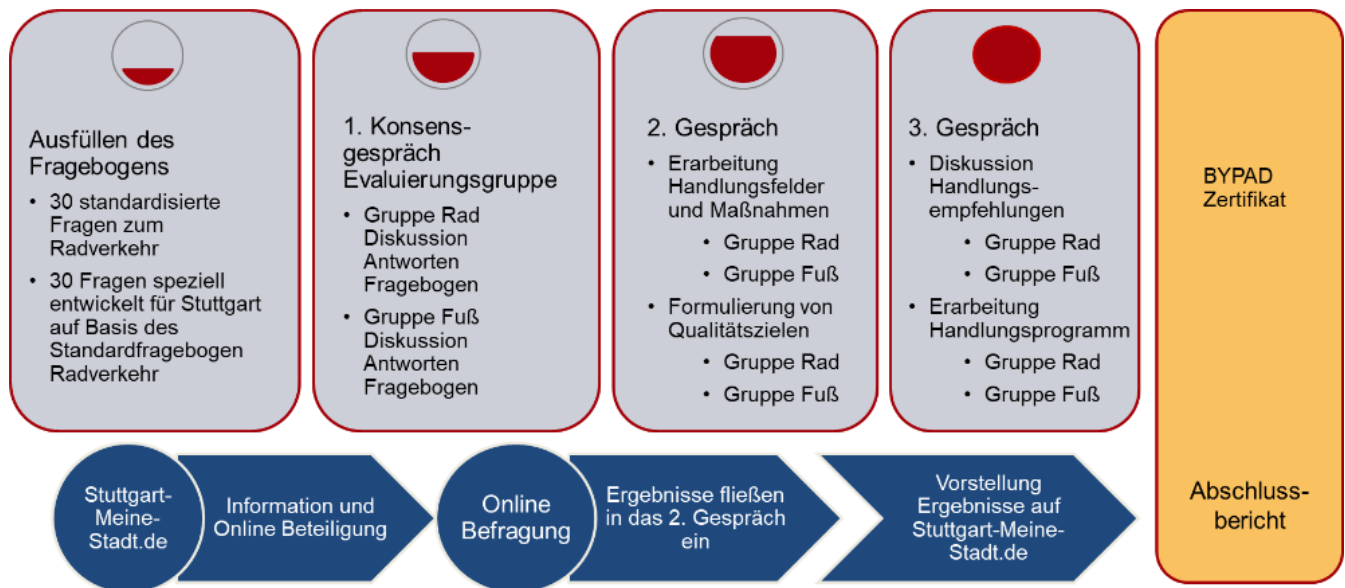


Abbildung 21 Ablauf des BYPAD/WAPAD Verfahrens in Stuttgart

Dem Gemeinderat wird 2024 der Handlungsleitfaden mit Maßnahmenempfehlungen vorgelegt, wodurch das Ziel aus dem Gemeinderatsbeschluss von 2019 erneut bekräftigt werden kann. Die im Handlungsleitfaden enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen basieren zu Teilen auf Maßnahmen und Initiativen, die bereits im Rahmen der aktuell verfügbaren Kapazitäten in Planung oder Umsetzung sind. Sie werden bei der Aktualisierung des Radkonzeptes berücksichtigt und ergänzt.

Im Abstand von etwa fünf Jahren soll jeweils eine Rezertifizierung erfolgen, um die Fortschritte und Verbesserungen in der Fuß- und Radverkehrsförderung zu dokumentieren.

BYPAD - Bicycle Policy Audit - eignet sich gut, um Qualitätsverbesserungen bei der kommunalen Radverkehrsförderung zu begutachten. Es basiert auf internationaler Best Practice und gibt einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrsförderung. Fast 200 Städte aus 24 Ländern haben an diesem Verfahren bereits teilgenommen.

Erfolgreiche Online Umfrage parallel zum BYPAD-Verfahren

Die Umfrage zum Rad- und Fußverkehr in Stuttgart hat mit mehr als 500 abgegebenen Stimmen eine große Beteiligung und viele Hinweise ergeben, die an die

Durch die Diskussion und den regen Austausch der verschiedenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurde auch das Verständnis untereinander gefördert. Das gilt für die Arbeit und Handlungszwänge der Stadtverwaltung ebenso wie für die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger.

Die Auditoren bescheinigten der Landeshauptstadt Stuttgart aber auch, dass ihr Ziel aus dem Gemeinderatsbeschluss von 2019, den Anteil des Radverkehrs auf 25 % zu steigern ohne dabei den Anteil des Fußverkehrs zu mindern, äußerst ambitioniert ist.

BYPAD-Gruppe weitergegeben wurden und in die Fortschreibung und Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes einfließen.

Des Weiteren wurde für die **Fortschreibung des Radkonzeptes** im Beteiligungsbeirat das Konzept der Bürgerbeteiligung im Juli 2023 vorgestellt. Neben Informationsveranstaltungen sind auch Workshops mit Vertreter*innen der Radverbände, Initiativen, Politik und Nachbarkommunen geplant. Die Bürgerinnen und Bürger können sich über ein Online Tool beteiligen. Die Vergabe des Radkonzeptes ist für Frühjahr 2024 geplant.

Regelwerk E-Klima – neue Möglichkeiten für die Verkehrsplanung

Die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) hat 2022 ihre „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ kurz „**E-Klima**“ herausgegeben. Mit diesen Empfehlungen wird bei verkehrsplanerischen Maßnahmen bzw. verkehrspolitischen Entscheidungen der Klimaschutz priorisiert. Das führt unter anderem dazu, dass bei Neuplanungen die Belange des Öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu priorisieren sind. In der Landeshauptstadt Stuttgart werden bei zukünftigen Planungen die aktuellen Empfehlungen berücksichtigt. Im Juli 2023 hat Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Leiter der FGSV-Arbeitsgruppe E-Klima, im Unterausschuss Mobilität dazu berichtet.

Projekte der Radverkehrsförderung 2022/2023 - Kennzahlen und Überblick zu Maßnahmen, Personal und Budget

Modal Split:

Bei der Mobilitätsbefragung „**MID - Mobilität in Deutschland**“ des Bundesministeriums für Verkehr und Digitales (BMVD), wurden im Jahr 2009 von allen Wegen der Stuttgarter Wohnbevölkerung 26 % zu Fuß, 5 % mit dem Fahrrad, 24 % mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und 45 % mit dem Auto zurückgelegt.

Beim „MID 2017“ lag der Anteil des Radverkehrs bei 8 %, der Fußverkehr bei 29 % und belegt so die Entwicklung zu einer fuß- und radverkehrs-freundlicheren Stadt.

In der Mobilitätsbefragung KONTIV der SSB AG wurden in der Jahresauswertung 2022 (Oktober 21 bis September 22, noch unter Corona-Einschränkungen) etwa zwei Drittel der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Hier zeigt sich, dass der Radverkehr in der Corona-Pandemie auf 14 % (Fußverkehr 36 %) zugelegt hat. Eine Bestätigung des Trends durch die Mobilitätsstudie „MID 2023“ des BMVD steht noch aus.

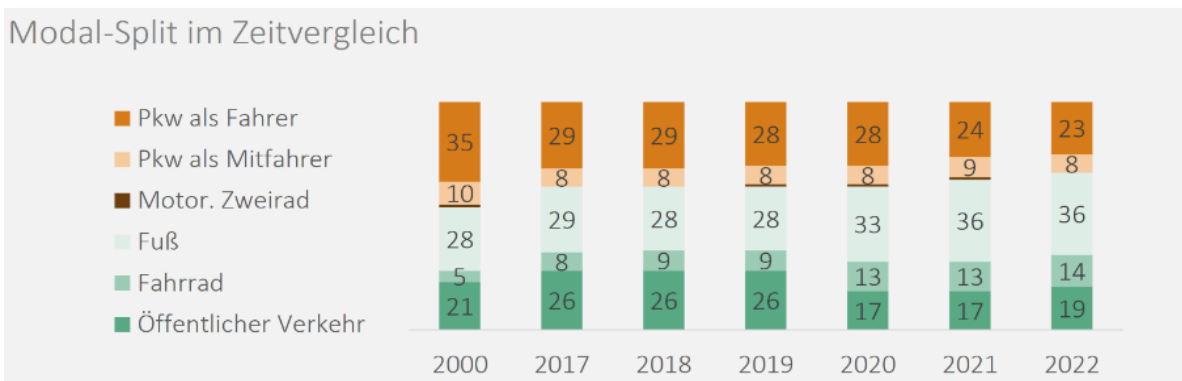


Abbildung 22 KONTIV Befragung der SSB AG 2023

Zählstellen

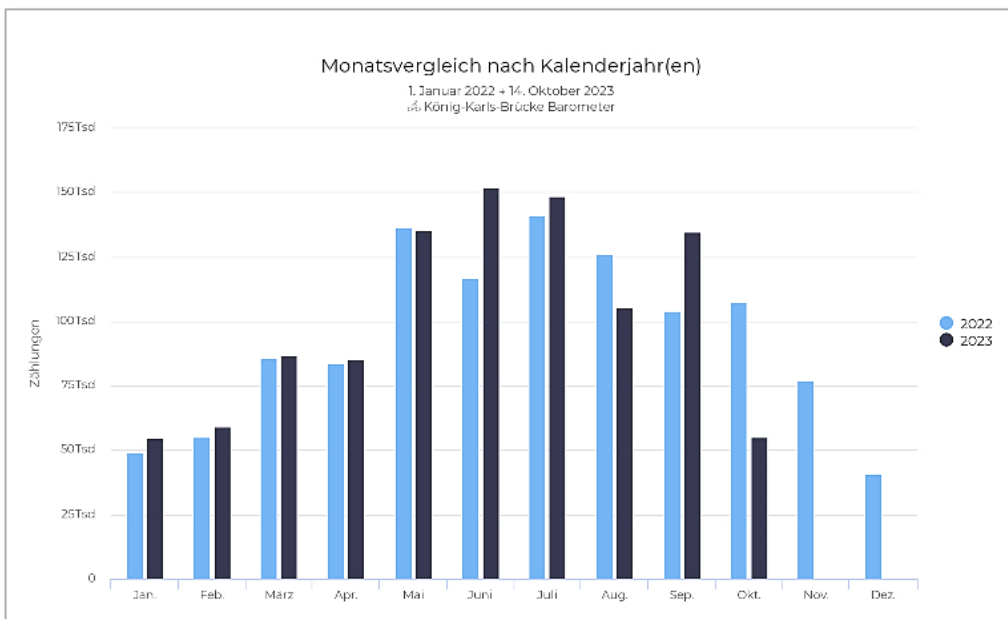


Abbildung 23 Monatsvergleich 2022-23 an der Zählstelle König-Karls-Brücke

Die steigende Anzahl an Fahrten mit dem Fahrrad zeigt sich erneut auch an den Zählstellen der Landeshauptstadt. Für 2022 wurden **5 594 444 Fahrten** an allen Zählstellen gezählt. Spitzenreiter mit **1 122 956 Fahrten** war die **Zählstelle an der König-Karls-Brücke**. Das entspricht einem Durchschnitt von mehr als 3 000 Fahrten pro Tag

allein an dieser Zählstelle. Die Daten aller [Zählstellen](#) können jederzeit über die Homepage der Landeshauptstadt abgerufen werden.

Radverkehrsanlagen in Stuttgart

In Stuttgart stehen knapp 360 Kilometer Radverkehrsanlagen zur Verfügung

Hinzu kommen 265 für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen und 128 sog. Fahrradschleusen.

Ca. 70 % des Straßennetzes in Stuttgart ist mit Tempo 30 verkehrsberuhigt und hat eine für die Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kfz-verträgliche Geschwindigkeit.

Radverkehrsanlagen in Stuttgart	
Art der Anlage	Kilometer
Führung auf der Fahrbahn	70,0
Schutzstreifen	24,2
Radfahrstreifen	38,5
Fahrradstraße	2,2
Busspur für Radfahrer freigegeben	2,3
Umweltspur (Radfahrstreifen für Bus freigegeben)	1
Piktogrammspur	1,8
Baulich angelegte Radwege	140,8
Radweg benutzungspflichtig	4,9
Getrennter Geh- und Radweg	14,9
Gemeinsamer Geh- und Radweg	121,0
Summe	210,8
Gehweg / Rad frei	149,0
Gesamtlänge für den Radverkehr	359,8

Tabelle 2 Radverkehrsanlagen in Stuttgart

Übersicht Maßnahmen in 2022/23 aus der Terminkoordinierungsliste Radverkehr

Beim Ausbau der Infrastruktur und des Netzes sind vor allem das Amt für Stadtplanung und Wohnen, das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt aktiv. Begleitet und gesteuert werden die Projekte von dem eingesetzten Projektsteuerer Drees & Sommer. Von der Idee oder dem Anlass bis zur Fertigstellung werden insgesamt acht Meilensteine unterschieden, die sich grob in drei Phasen einteilen lassen:



Abbildung 24 Projektphasen bei Radverkehrsmaßnahmen

Seit Beauftragung des Unternehmens Drees & Sommer zur Projektkoordinierung 2019 sind über 400 Projekte erfasst worden. Davon ist mehr als die Hälfte bereits fertig gestellt. Im Doppelhaushalt 2022/23 (Stand 10/23) wurden 76 Projekte fertiggestellt (Anlage 6).

Status	Gesamt
Vorplanung und Beschluss	99
Planung & Bauvorbereitung	52
Bauausführung	33
Fertiggestellt zw. 2019-2023	232
Gesamtergebnis	416

Tabelle 3 Anzahl der Projekte aus der Terminkoordinierungsliste Fahrrad seit 2019

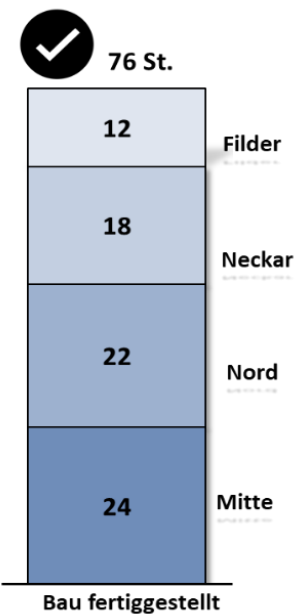


Abbildung 25 Übersicht der fertiggestellten Projekte 2022/23

Maßnahmen Doppelhaushalt 2022/23 (Stand 09/23)					
	30	Straßenbaumaßnahmen		2	Fahrradstraßen
	17,2 km	Radwegerschließung		1	Radgarage
	30	Projekte auf Haupttrassen		37	Kleinstmaßnahmen
	20	Radmarkierungsmaßnahmen		10	Lichtsignalanlagen

Abbildung 26 Übersicht der Infrastrukturmaßnahmen zum Radverkehr 2022/23

Radetat – Mittelabfluss – Fördermittel

Wie in den vergangenen Jahren konnten alle Mittel durch Baubeschlüsse oder Entschließungen an Projekte gebunden werden. Mittel, die nicht direkt abgeflossen sind, wurden ins darauffolgende Haushaltsjahr übertragen.

Radetat	2022	2023
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)	903.860 EUR	903.860 EUR
Betrieb Fahrradstationen (Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung)	100.000 EUR	100.000 EUR
Winterdienst AWS (W-Plan AWS)	520.400 EUR	520.400 EUR
Zwischensumme Radetat „verschiedene Ämter“	1.524.260 EUR	1.524.260 EUR
Radwegeplanung (EHH 61)	20.000 EUR	20.000 EUR
Zusätzliche Planungsmittel Radverkehr (EHH 61)	175.000 EUR	175.000 EUR
Fortschreibung Radkonzept (EHH 61)	100.000 EUR	150.000 EUR
Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr (EHH 61)	164.500 EUR	164.000 EUR
Zwischensumme Radetat 61	459.000 EUR	509.00 EUR
Gesamtsumme	8.473.260 EUR	8.523.260 EUR

Tabelle 4 Haushaltsmittel Radverkehr 2022/2023 nach Fachämtern und Eigenbetrieben der Landeshauptstadt Stuttgart

Fördermittel

Für Radprojekte gibt es weiterhin eine Reihe 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 2022 konnten insgesamt 1.039.548 EUR Fördermittel für Radverkehrsprojekte vereinnahmt werden. Größte Einzelposten war der Steg Neckarknie mit 627.000 EUR Förderung aus dem LGVFG und der 1.BA des Synergieparks Vaihingen mit 250.000 EUR aus dem kombinierten Förderprogramm LGVFG und Stadt und Land.

Über das Klimaschutzprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz wurde die Verbesserung der Radführung am Knotenpunkt Olgastraße/Neue Weinsteige und die Fahrradstraße Möhringer Straße 1. und 2. Bauabschnitt gefördert.

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

Personal

Bei Verkehrsprojekten arbeitet die Landeshauptstadt grundsätzlich integrativ. Da Planungen meist nicht nur einer Verkehrsart zugerechnet werden können, sind auch Personalanteile nicht sinnvoll nur einer Verkehrsart zuzurechnen. Mitarbeiter*innen der Bezirke oder anderer Themenfelder (Bsp. Stadtgestaltung) haben bei ihren Aufgaben ebenfalls die Umsetzung von Radverkehrsaktivitäten im Blick. Ämterübergreifend existiert eine Fachgruppe Radverkehr aus Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt. Darüber hinaus gibt es eine enge Zusammenarbeit mit weiteren Fachbereichen. In der Tabelle ist die aktuelle Personalsituation abgebildet.

Amt für öffentliche Ordnung Team Rad 32-31		Tiefbauamt Sachgebiet Radverkehr und Sonderaufgaben 66-3.13		Amt für Stadtplanung und Wohnen Abt. Verkehrsplanung und Stadtgestaltung 61-3	
Leitung Radteam	1			Fahrradbeauftragte (r)	1
Radschulwegpläne	0,5	Planungsingenieur (Team Rad)	1	Team Rad Vorplanung	0,5
Sicherheitskampagne	1	Planungsingenieur (Team Rad)	1	Team Rad Vorplanung	1
Team Rad	1	Planungsingenieur (Team Rad)	0,5	Team Rad Vorplanung	1
Team Rad	1	Planungsingenieur (Team Rad)	1	Team Rad Vorplanung	1
Team Rad	1	Bauausführung/-überwachung	1	Team Rad Vorplanung	1
Team Rad	1	Bauausführung/-überwachung	1	Öffentlichkeitsarbeit	1
Team Rad	1			Team Rad (Techniker)	1
Team Rad	1			Team Rad (Techniker)	1
Team Rad	1				
Team Rad	1				
	10,5		5,5		8,5

Tabelle 5 Anzahl der Stellen für die Radverkehrsplanung bei den Fachämtern der Landeshauptstadt Stuttgart

Personalengpässe, hoher Aufwand bei der Personalgewinnung, die Baupreisentwicklung, und nicht zuletzt der Sanierungsstau und erforderliche Neubauten, wie die Rosensteinbrücke zwingen das Tiefbauamt zur Priorisierung von Projekten.

Aber auch Personalwechsel in allen Ämtern und der Weggang der Fahrradbeauftragten im Juni 2023 wirken sich auf die Bearbeitung der Projekte aus. Beim Amt für Stadtplanung und Wohnen, Amt für öffentliche Ordnung und dem Grundsatzreferat „Nachhaltige Mobilität und Wohnen“ ist die Personaldecke weiterhin dünn.

Mit Blick auf die Klimaziele der Landeshauptstadt und der Verabschiedung des „Aktionsplans nachhaltig und innovativ mobil 2023“ haben daher alle beteiligten Ämter für die Haushaltsberatungen weiteres Personal beantragt.

Wege und Verbindungen – Netzausbau

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

Im Anhang findet sich das sog. Zielnetz mit allen geplanten Hauptradrouten und Korridoren der Radschnellverbindungen (Anlage 4)

Radschnellverbindungen – von der Landeshauptstadt in die Region

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.

Die Stadtverwaltung steht dabei im engen Austausch mit den benachbarten Landkreisen und Kommunen sowohl am Runden Tisch des Verbands Region Stuttgart, als auch in einem vom Verkehrsministerium initiierten Fachkreis.

Aktualisierung der Machbarkeitsstudie durch neue Qualitätsstandards des Landes

Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg hat 2022 neue Qualitätsstandards zu Radschnellverbindungen eingeführt, was unter anderem Auswirkungen auf die Förderung durch das Land hat. Ob die in der Machbarkeitsstudie definierten Korridore, die erst 2020 abgeschlossen wurde, auch den neuen, deutlich strengeren, Anforderungen an Radschnellverbindungen genügen können, muss in einer umfassenden Aktualisierung erneut geprüft werden. Diese erneute Prüfung soll im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erfolgen.

Erste Vorplanungen für Radschnellverbindungen

Entlang der Pischekestraße, Jahnstraße und Mittleren Filderstraße wurde in einem **ersten Teilabschnitt des Korridors 6 und 7 nach Ostfildern/Filderstadt** die Vorplanung abgeschlossen.

Der mindestens 4,0 m breite gemeinsame Geh- und Radweg entspricht zwar nicht mehr den neu erlassenen Qualitätsstandards, die Planung war jedoch schon sehr weit vorangeschritten und es wurden Wege aufgezeigt, wie in einem späteren Schritt der Radschnellwegstandard erreicht werden kann. Die GRDRs 513/2022 wurde im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) beschlossen und ein Ingenieurbüro für die Entwurfs- und Ausführungsplanung beauftragt.

Für den Teilabschnitt des **Korridor 9 nach Leinfelden-Echterdingen** werden entlang der **Nord-Süd-Straße** die Vorplanungen für den Abschnitt Süd (Anschlussstelle A8 - Knotenpunkt Breitwiesenstraße) zusammen mit der Ausbauplanung 3-/4-Streifigkeit der Nord-Süd-Straße erstellt. In Bearbeitung ist eine Variante parallel zur Nord-Süd-Straße sowie eine Variante über den Lautlinger Weg (vorh. Feldweg der zum Mehrzweckweg ausgebaut wird). Die Abstimmungen für den Abschnitt Süd ebenso wie den Abschnitt Nord sind noch nicht abgeschlossen.

Haupttradrouten und Ergänzungsrouten – Alltagswege in der Landeshauptstadt

Um den Ausbau des Haupttradroutennetzes voranzubringen, wurden in im Doppelhaushalt 22/23 an den Haupttradrouten und Ergänzungsverbindungen **Vorplanungen** erarbeitet und den Gremien zum Beschluss vorgestellt:

Vorplanungen 2022/23			
Haupttradroute / Maßnahme	Stadtbezirk/Straße	Beschreibung	Nr.
HRR 1 weitere Verbesserungen	Bad Cannstatt	An den Knotenpunkten Nürnberger Straße/Remstalstraße und Waiblinger Straße/Daimler Straße sollen die für den Radverkehr vorhandenen sehr schmalen Vorbeifahrstreifen durch Radfahrstreifen ersetzt werden. Die Planung an der Waiblinger Straße wurde im April 2023 im Bezirksbeirat vorgestellt. Beide Maßnahmen werden mit einer Beschlussvorlage in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) eingebracht.	1
HRR 2 Fahrradstraßen	Stuttgart Mitte Urbanstraße und Landhausstraße	In der Urbanstraße (zwischen Ulrichstraße und Kernerplatz) sowie in der Landhausstraße (zwischen Wermershalde und Schwarenbergstraße) wird jeweils eine Fahrradstraße geplant. Dabei sollen jeweils die Knotenpunkte verkehrssicher gestaltet und zu einer höheren Aufenthaltsqualität beigetragen werden. Die Fahrradstraße soll Vorfahrt erhalten.	2
HRR 2/43,	Hedelfingen Hedelfinger Platz	Die Verbindung zwischen Hedelfingen und Obertürkheim soll für den Rad- und Fußverkehr attraktiv gestaltet werden. Ziel ist es, den Hedelfinger Platz zu einem Kreisverkehr umzugestalten und in der Rohrackerstraße die Seitenräume aufzuwerten. Auch auf den Otto-Hirsch-Brücken sind durchgehende Radverkehrsanlagen vorgesehen. Nach Abschluss der Vorplanung wird für das 1. Halbjahr 2024 ein politischer Beschluss angestrebt.	3
HRR 4 Fahrradstraße	Stuttgart West Forst- und Breitscheidstraße	In der Forst- und Breitscheidstraße wurde zwischen der Gutbrot- und Silberburgstraße eine Fahrradstraße geplant. An den Kreuzungspunkten wird die Sicht zwischen den Verkehrsteilnehmenden verbessert und Vorfahrt in Richtung der Fahrradstraße eingerichtet. Die Vorplanung wurde im Bezirksbeirat im Frühjahr 2023 beschlossen. → siehe auch Detailplanung und Bauvorbereitung.	4
HRR 6/11/12/	Bad Cannstatt Rosensteinbrücke	Die derzeit gesperrte Rosensteinbrücke in Bad Cannstatt muss durch einen Neubau ersetzt werden. Die über die Brücke führende Haupttradroute (HRR) 6 und die HRR 11 und 12 entlang des Neckars sollen für den Radverkehr attraktiv gestaltet werden. Erste Zwischenberichte haben in den Gremien stattgefunden.	5
HRR 10.2	Möhringen / Vaihingen Möhringer Landstraße	In der Möhringer Landstraße und Vaihinger Straße ist zwischen der Straße Am Wallgraben und dem Engstlatte Weg eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts geplant. Es sollen beidseitig Radverkehrsanlagen eingerichtet, weitere	6

		Baumstandorte realisiert und die Querung für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.	
HRR 6/33 Fahrradstraße	Bad Cannstatt Eisenbahnstraße und Bahnhofstraße	Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Bad Cannstatt wird die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nicht weiter ermöglicht und stattdessen eine Fahrradstraße mit Freigabe für den ÖPNV eingerichtet. Die Planung wurde im Jahr 2022 beschlossen. Das Projekt ist bereits im Bau.	7
Fahrradstraße	Stammheim Burtenbachstraße	In der Burtenbachstraße zwischen Tuchbleiche und Korntaler Straße ist eine Fahrradstraße geplant. Der Bezirksbeirat hat der Planung zugestimmt.	8
Separate Radverkehrs- anlagen Piktogrammspur	Vaihingen Synergiepark	Im Juli 2023 wurden im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) für den Synergiepark in Stuttgart Vaihingen separate Radverkehrsanlagen und eine Piktogrammspur in der Liebknecht- und Heßbrühlstraße beschlossen.	9

Tabelle 6 Hauptradrouten + Ergänzungsrouten Vorplanungen 2022/23

Nach Abschluss der Vorplanung und dem Beschluss im Bezirksbeirat oder im Gemeinderatsausschuss werden die Projekte an das Tiefbauamt und Amt für Öffentliche Ordnung für die **Ausführungsplanung und Bauvorbereitung** übergeben an das Tiefbauamt übergeben. Dieses stimmt sowohl den Endzustand als auch die einzelnen Bauzustände mit der Straßenverkehrsbehörde im Amt für öffentliche Ordnung ab.

Ausführungsplanung und Bauvorbereitung 2022/23			
Hauptradroute/ Maßnahme	Stadtbezirk/Straße	Beschreibung	Nr.
HRR 4 Fahrradstraße	Stuttgart Mitte Forststraße/ Breitscheidstraße:	Die die weiteren Planungen der im Frühjahr 2023 beschlossenen Fahrradstraße sind bereits im Gange. Damit die Bevorrechtigung der Radfahrenden (bis auf den Kreuzungsbereich Johannesstraße und die Schwabstraße) deutlich erkennbar ist, werden die Kreuzungsbereiche türkis markiert. Um bessere Sichtbeziehungen zu schaffen, sind Gehwegnasen geplant. Zudem sollen entlang der Fahrradstraße mehrere Bäume (in Pflanzkübeln) aufgestellt werden.	10
HRR 6 Fahrradstraße	Feuerbach Burgenlandstraße	Die Fahrradstraße wird von der Linzer Straße bis zur Leobener Straße gegenüber den einmündenden Straßen bevorrechtigt. Dadurch wird der kreuzende Kfz-Verkehr entschleunigt und ein sicheres und bevorrechtigtes Befahren der Fahrradstraße ermöglicht. Dies wird durch Gehwegüberfahrten und geeignete Markierungen im Kreuzungsbereich hervorgehoben.	11
HRR 6 Radverkehrs- führung	Bad Cannstatt Nachnutzung ehemalige Baustraße zwischen Wilhelma und Haltestelle Mineralbäder	Die HRR 6 wird über den untergehängten Steg der Bahnbrücke über den Neckar und über die Neckartalstraße geführt. Der Steg Neckarknie endet derzeit auf der Seite des Rosensteinhangs vor dem ehemaligen Bahntunnel (Ettel-Portal) und ist provisorisch über eine Treppenanlage an den Rosensteinhang angeschlossen. Für den Radverkehr soll auf der Trasse der heute bestehenden Stuttgart 21 Baustraße eine neue Wegeföhrung umgesetzt werden. Dann soll ab der Hängebrücke (Rosensteinsteg 2), die über die Gleise der SSB föhrt, der neue Radweg erst parallel zu den Gleisen und im	12

		Weiteren in Richtung des bestehenden Hauptwegenetzes geführt werden. Nach dem Rückbau der Baustelleneinrichtungsf lächen können die künftigen Wegeverbindungen in den Park hergestellt werden	
Ergänzungsrouten Radführung	Möhringen/ Fasanenhof Schelmwasenstraße	Zur inneren Erschließung des Gewerbegebietes Fasanenhof werden über eine Gesamtlänge von 1 250 m Radfahrstreifen eingerichtet. Stellenweise ist es ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der dazu verbreitert wird. Um für den Kfz-Verkehr eine ausreichende Fahrbahnbreite zu gewährleisten werden mehrere Gehwegnasen entfernt. Zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur, vor allem auf dem Weg zur Stadtbahn, werden insgesamt sechs Fußgängerüberwege geschaffen. Die Ausführung ist für 2024 vorgesehen	13

Tabelle 7 Hauptradrouten + Ergänzungsrouten Detailplanungen und Bauvorbereitung 2022/23

Derzeit befinden sich fünf große Projekte **im Bau**:

Im Bau 2022/23			
Hauptradroute/ Maßnahme	Stadtbezirk/Straße	Beschreibung	Nr.
HRR 1	Stuttgart Ost Weg am Mineralbad Leuze	Die direkte Radführung parallel zur Cannstatter Straße wird mit der Gestaltung des Vorfeldes des Leuzebades wiederhergestellt. In Richtung Esslingen werden ein separater Radweg und breitere Gehwege eingerichtet.	14
HRR 2	Hedelfingen, Ulmer-/ Hedelfinger Straße (Bauabschnitt 2)	Im August 2023 wurde mit der Umsetzung des zweiten Teilabschnitts der Hauptradroute 2 in der Hedelfinger Straße begonnen. Zwischen Otto-Konz-Brücken und Hedelfinger Platz werden beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet, neue Baumquartiere gesetzt sowie Gehwege verbreitert und zusätzliche Querungen und Haltestellenzugänge geschaffen.	15
HRR 6 + 33 Fahrradstraße	Bad Cannstatt Bahnhofsvorplatz	Mit dem barrierefreien Umbau des Bahnhofsvorplatzes in Bad Cannstatt wird eine Fahrradstraße eingerichtet sowie eine Fahrradgarage und weitere Fahrradanhängerbügel als Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV hergestellt.	16
HRR 64	Stuttgart Mitte Hohenstaufenstraße	Zwischen Marienplatz und Mörikestraße wird einseitig ein Radfahrstreifen bergauf markiert. Bergab soll eine Piktogrammreihe den Radverkehr im Mischverkehr verdeutlichen. Die bestehenden Radfahrstreifen in der Mörikestraße werden in beide Fahrtrichtungen verbreitert. Zur Förderung des Fußverkehrs werden Gehwegüberfahrten gebaut. Die Maßnahme wurde im Herbst 2023 begonnen und dauert ca. ein Jahr.	17
Geh- und Radwegbrücke	Mühlhausen / Bad Cannstatt Steg Seeblickweg	Die Geh- und Radwegbrücke über den Seeblickweg auf Höhe der Zuckerbergstraße dient als sichere und direkte Verbindung für den nicht motorisierten Verkehr zwischen Steinhaldenfeld und Neugereut.	18

Tabelle 8 Hauptradrouten + Ergänzungsrouten Bauausführung 2022/23

Im Doppelhaushalt 2022/23 wurden sechs große Projekte **umgesetzt**:

Umgesetzte Hauptradrouten + Ergänzungsrouten 2022/23			
Haupttradrouten/ Maßnahme	Stadtbezirk/Straße	Beschreibung	Nr.
HRR 1 Fahrradstraßen	Stuttgart Süd Möhringer Straße	Auf knapp 900 Metern der Möhringer Straße wurden zwei Fahrradstraßen eingerichtet. Durch vorgezogene Gehwegüberfahrten und türkisfarbene Beläge werden die Knotenpunkte sicherer und bieten eine höhere Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld.	19
HRR 1	Stuttgart Süd Böblinger Straße	Entlang der Böblinger Straße im Kaltental kam es in der Vergangenheit immer wieder zu gefährlichen Situationen, bei denen Radfahrende aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ohne ausreichenden Sicherheitsabstand überholt wurden. Daher wurden die schmalen Schutzstreifen sowie zahlreiche Parkplätze entfernt und an deren Stelle breite Radfahrstreifen markiert. Planung und Ausführung konnten aufgrund des geringen baulichen Aufwands deutlich beschleunigt werden.	20
HRR 1 Verbesserung Fahrradstraße	Stuttgart Süd, Tübinger Straße	Zwischen Feinstraße und Marienplatz wurde die bestehende Fahrradstraße an das Stuttgarter Design angepasst. Zusätzlich wurde durch den Bau von Gehwegnasen die Sichtverhältnisse an einmündenden Straßen verbessert. Auf den Gehwegnasen wurden Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen geschaffen.	21
HRR 2	Wangen/ Hedelfingen Ulmer-/ Hedelfinger Straße (Bauabschnitt 1)	Wesentlicher Bestandteil des ersten Bauabschnitts war die Einrichtung der beiden Kreisverkehrsanlagen an den Otto-Konz-Brücken. Im Abschnitt zwischen Wangen Marktplatz und Otto-Konz-Brücken erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde daher auf 30km/h reduziert, ein Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz sowie eine Piktogrammreihe markiert. Am Knotenpunkt wurden Radfahrstreifen markiert.	22
HRR 3	Stuttgart Süd Neue Weinsteige	Im Frühjahr 2022 wurden am Knotenpunkt Olgastraße/Neue Weinsteige und weiter in Fahrtrichtung bergauf ein Radschutzstreifen eingerichtet. In Gegenrichtung wurde der bestehende Radfahrstreifen als Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt verlängert. Die Lichtsignalanlage wurde mit einer Anlage für Radfahrende ausgerüstet und das Signalprogramm angepasst. Im Zuge der Bauarbeiten wurden Verbesserungen für den Fußverkehr geschaffen, wie akustische Signale, Bodenindikatoren und barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Falbenhennenstraße (Richtung Süd) sowie sechs neue Baumstandorte eingerichtet.	23
HRR 32	Bad Cannstatt Wiesbadener Straße	Entlang der Wiesbadener Straße zwischen Daimlerplatz und Martin-Luther-Straße wurde eine Fahrradstraße eingerichtet. Die Knotenpunktbereiche mit den Querstraßen wurden flächig türkisblau eingefärbt und Beistriche zwischen den Knotenpunkten markiert. Die Fahrradstraße wird in 2024 bis zum Knotenpunkt Taubenheimstraße verlängert.	24

Tabelle 9 Hauptradrouten + Ergänzungsrouten fertiggestellt 2022/23

Neben großen Projekten, die sich mit dem Ausbau der Radinfrastruktur befassen, gibt es eine Reihe **kleinerer oder mittlerer Maßnahmen**, die als Zwischenlösung dienen oder bestehende Führungen verbessern oder ergänzen. Dazu gehören auch Kleinmaßnahmen, Verbesserungen an Lichtsignalanlagen oder die Prüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen.

- **Provisorischer Radweg Pragstraße** zw. Neckartalstraße und Haldenstraße bzw. Löwentor. Mit der Inbetriebnahme des Rosensteintunnels, wurde in der Pragstraße jeweils ein Fahrstreifen temporär nur für den Radverkehr markiert. Mit dem endgültigen Rückbau der Pragstraße wird sie komplett zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umgebaut.
- **Ausbau A1-Areal** Türlen-/Kopenhagener Straße
Radfahrende werden in der Türlenstraße abwärts auf einer eigenen Spur geführt. In der Kopenhagener Straße wurde ein Radfahrstreifen eingerichtet und die Kreuzung Heilbronner Straße signaltechnisch angepasst.
- Die **Pop-up-Bike Lane** Holzgartenstraße zwischen Schloßstraße und Hegelplatz im Frühjahr 2020 wurde als Corona-Maßnahme ein Radfahrstreifen eingerichtet und inzwischen verstetigt.
- Verkehrsversuch **Wilhelmsbrücke** als reine Fuß- und Radverbindung
2022 wurde die Brücke für den Kfz-Verkehr gesperrt.
- Herstellung **Kreisverkehr** Seeblickweg / Benzenäckerstraße
Mit der Umgestaltung wurde die Situation für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt deutlich verbessert und sicherer gemacht.
- An folgenden Radwegen wurden **Belagserneuerungen** vorgenommen:
 - Neckardammradweg auf Höhe Cannstatter Wasen,
 - - Neckardammradweg am Kraftwerk Münster und (parallel zu Neckartalstraße) zwischen Reinhold-Maier-Brücke/Haltestelle Münster Rathaus
 - - Imweg (Schillerradweg) zwischen Bahnunterführung und Otto-Hirsch-Brücken
- Neues StVO-Verkehrszeichen „**Überholverbot Zweirad**“ Böblinger Straße und Beschilderung Überholverbot Zweirad Schwabtunnel
Die Fahrbahnbreiten sind nicht breit genug, dass Radfahrende mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden können. Da Kfz-Fahrer trotzdem immer wieder überholt haben, wurden das neu eingeführte Verkehrszeichen aufgestellt.
- HRR 26 Neue **signalisierte Querung** Hemminger Straße/ Lindenbach.
- Optimierung **Radverkehrsführung Rotebühlplatz** und Einrichtung eines Radfahrstreifens aus südlicher Richtung bis zum Knotenpunkt.

Eine Übersicht des Hauptradroutennetzes (Zielnetz) und der Korridore für Radschnellverbindungen sowie eine Karte mit dem Realisierungsstand der Hauptradrouten ist im Anhang (Anlagen 3 +4) zu finden. Eine Übersichtskarte der in den Tabellen genannten Projekte ist in Anlage 5 zu finden.

Abstellen und Parken

Mit dem Netzausbau und der gestiegenen Fahrradnutzung ist das Thema Abstellanlagen immer wichtiger geworden. Neben sicheren Abstellanlagen für Lastenräder oder Pedelecs in Wohngebieten sollen Anlehnbügel im öffentlichen Raum an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie vor öffentlichen Einrichtungen, Geschäften und Plätzen und in Gebieten mit hoher Wohndichte zur Verfügung stehen. Mit dem neuen Radkonzept sollen auch Förderprogramme für Abstellanlagen auf privater Fläche konzipiert werden.

Konzept zum Fahrradparken am Hauptbahnhof wird erstellt

Am zukünftigen Hauptbahnhof brauchen alle, die von der Bahn auf das Rad oder umgekehrt umsteigen einen sicheren Ort zum Abstellen der Fahrräder. Das Amt für Stadtplanung und Wohnen lässt derzeit ermitteln, wie die zukünftigen Radabstellanlagen aussehen könnten und wie viele benötigt werden. Dabei sollen kostenlose Plätze und kostenpflichtige Radgaragen an verschiedenen Standorten in der Nähe der Eingänge angeboten werden. Neben normalen Rädern und E-Bikes sollen auch Lastenräder, Liegeräder oder Räder mit Anhängern komfortabel und einfach abgestellt werden können. Angedacht ist auch eine Radstation, in der Reparaturen durchgeführt und Ersatzteile gekauft werden. Das Konzept soll Anfang 2024 fertiggestellt werden.

Fahrradbügel inkl. Lastenräder

Die **AG Radabstellanlagen** von Tiefbauamt und Amt für Stadtplanung und Wohnen richtet laufend weitere Fahrradabstellplätze ein. Auch werden bei Um- und Neuplanungen von Beginn an Fahrradabstellplätze mitberücksichtigt.

Im DHH 2022/23 wurden in Stuttgart bisher ca. 300 Radbügel vom Tiefbauamt im öffentlichen Raum geplant und gebaut. Bei der Standortauswahl werden Anfragen über Gelbe Karten aus der Bürgerschaft sowie Vorschläge und Anträge aus den Bezirksbeiräten bearbeitet.

Fahrradgaragen

In dichtbesiedelten Wohngebieten, wie z.B. dem Stuttgarter Westen gibt es wenig private Abstellmöglichkeiten, um das eigene Fahrrad oder Pedelec sicher unterzubringen. Fahrradgaragen, die bis zu 20 Fahrräder aufnehmen können, sollen hier Abhilfe schaffen. In der **Hasenbergstraße** wurde dazu eine doppelstöckige Fahrradgarage installiert.



Abbildung 27 Fahrradgarage Hasenbergstraße
Quelle LHS Stuttgart

Eine Markterkundung für die Fertigung des Siegermodells aus dem Gestaltungswettbewerb hat ergeben, dass diese im Vergleich zu Standardgaragen deutlich teurer wären. Daher wurde im Unterausschuss Mobilität der Vorschlag der Verwaltung angenommen, das Siegermodell nicht weiter zu entwickeln, sondern weiter Standardgaragen, wie z. B. in der Hasenbergstraße einzusetzen. Derzeit werden Standortvorschläge vor allem in den Innenstadtbezirken entwickelt und verwaltungsintern abgestimmt.

Fahrradstationen

Derzeit gibt es vier Fahrrad-Service-Stationen in Stuttgart, die alle vom Sozialunternehmen „Neuen Arbeit gGmbH“ betrieben werden. Die Fahrradstation in Möhringen ist interimweise umgezogen und wird mit größerer Werkstatt und neuen Radabstellmöglichkeiten im neuen Gebäude am Bahnhof Möhringen ihren Platz finden. Für die Fahrradstation in Feuerbach werden in Gesprächen mit der Deutschen Bahn neue Räume gesucht, bis die Umbauarbeiten am Bahnhof Feuerbach fertiggestellt sind, und das städtische Grundstück für die neue Fahrrad-Service-Station genutzt werden kann.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist ein wichtiges und vielbeachtetes Thema. Neben Themen, wie Unfallhäufigkeit und –ursache spielt das Miteinander im Verkehr eine große Rolle. Das Amt für öffentliche Ordnung kümmert sich dabei um die Einhaltung von Regeln und deren Überwachung, gegenseitige Rücksichtnahme und nimmt an Forschungsvorhaben zur Verbesserung der Sicherheit teil. Ein Schwerpunkt lag dabei in den letzten zwei Jahren bei der Sicherheit auf dem Schulweg und Radschulwegplänen.

Unfallstatistik und Verkehrsüberwachung

2022 haben sich die Unfallzahlen mit Radbeteiligung mit 598 Unfällen auf einem niedrigeren Niveau eingependelt (-92 Unfälle im Vergleich zu 2020). Trotz eines weiteren starken Anstiegs bei der Nutzung akkuunterstützter Räder sind die Unfälle mit Pedelecs erfreulicherweise nur leicht auf 186 Unfälle (+4 Unfälle) angestiegen.

Bei Unfällen mit Radbeteiligung, die von anderen Verkehrsteilnehmenden verursacht wurden, sind die Hauptursachen: Missachtung der Vorfahrt, Fehler beim Ab- und Einbiegen sowie das unvorsichtige Öffnen von Autotüren am Fahrbahnrand (sogenannte „Dooringunfälle“).

Sind die Radfahrenden selbst Hauptverursacher, liegen ebenfalls Vorfahrtsunfälle an der Spitze, gefolgt von Unfällen infolge nicht angepasster Geschwindigkeit und Alkohol- bzw. Drogeneinfluss. Aus diesem Kreis resultieren auch viele der selbstverschuldeten Alleinunfälle ohne Unfallgegner (rund 20 %).

Der **Verkehrsüberwachung des Amts für öffentliche Ordnung** ist die Überwachung von Falschparkern bzw. des verkehrswidrigen Verhaltens auf Rad- oder Gehwegen ein großes Anliegen. Infolge des allgemeinen Fachkräftemangels sind derzeit jedoch rund 30 % der Stellen nicht besetzt. Die Verkehrsüberwachung muss sich deshalb auf Brennpunkte wie beispielsweise Schulwege fokussieren. Dabei wird aber auf den Radverkehr ein besonderes Augenmerk gelegt. Eine kontinuierliche Überwachung des rechtswidrigen Haltens und Parkens auf Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen kann jedoch zurzeit leider nicht mehr durchgeführt werden.

Die **Radstaffel der Polizei** hat sich im Stuttgarter Stadtbild zwischenzeitlich erfolgreich etabliert. Besonders geschätzt wird sowohl von der Bevölkerung als auch von den Polizisten die einfache unkomplizierte Kontaktaufnahme vor Ort. Obwohl auch allgemeine Polizeiaufgaben wahrgenommen werden, liegt der Fokus der Radstaffel auf radspezifischen Themen. Die Radstaffel ist dabei mit der Stadtverwaltung im regelmäßigen Austausch.

Sicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“

Die Dachkampagne „Miteinander läuft besser“ richtet sich nicht nur an die Radfahrenden, sondern an alle Verkehrsteilnehmenden. Mit verschiedenen Schwerpunkten soll gezeigt werden, wie alle gelassen, respektvoll und vor allem sicher ans Ziel kommen. Auch für 2022/23 wurden wieder Schwerpunktthemen mit Bezug zum Radverkehr in die Öffentlichkeit getragen.

Da die Beschwerden über rücksichtsloses Verhalten von Radfahrenden gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern stadtwweit zugenommen haben, wurde 2022 die **Verkehrssicherheitskampagne „Rad nimmt Rücksicht“** initiiert. Für ein gutes Miteinander ist es einfach wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Schwächere Rücksicht nehmen und die allgemeingültigen Verkehrs- und Verhaltensregeln beachten. Die Kampagne stieß auf ein großes Echo in der Bevölkerung und unterstrich damit die große Relevanz des Themas.

Radverkehr in den Weinbergen

Auf Feldwegen, die vom landwirtschaftlichen Verkehr, Radfahrenden und Zufußgehenden gemeinsam genutzt werden, gibt es häufig Konflikte. Auf Initiative des Runden Tisches Landwirtschaft unter der Leitung von Oberbürgermeister Nopper, wurden die Gefahren in den Weinbergen thematisiert. Bei einem Pressetermin im Weinberg wurden die typischen Konfliktsituationen zwischen Radlern und Wengerter (Weingärtnern) anschaulich dargestellt. Eine vorausschauende Fahrweise und angepasste Geschwindigkeit der Radfahrenden sowie eine vor- und umsichtige Fahrweise der Wengerter sind hier die Basis für ein gutes und sicheres Miteinander. In 2023 wurden das Anbringen von Hinweisschildern an den Zufahrten in die Weinberge auf den Weg gebracht.

Auf der städtischen Homepage wurden unter www.stuttgart.de/miteinander Verhaltenstipps für alle Verkehrsteilnehmenden zu den Botschaften der Kampagnen ergänzt

Forschungsprojekt gÜ-Rad (gesetzlicher Überholabstand Rad)

Enge Überholvorgänge zwischen Kfz und Fahrrad beeinträchtigen das Sicherheitsempfinden vieler Radfahrenden und halten vorsichtige Personen sogar vom Radfahren ab. Die Landeshauptstadt Stuttgart beteiligt sich aus diesem Grund an einem Modellprojekt der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.) gemeinsam mit der Hochschule Karlsruhe zum gesetzlichen Überholabstand Rad.



Abbildung 28 Kampagne "Rad nimmt Rücksicht" Aufklärung und Sensibilisierung durch die Fahrradstaffel der Polizei und Verkehrsbehörde. Quelle LHS Stuttgart

Bei diesem Forschungsprojekt geht es darum, Hilfestellungen für Kommunen zu entwickeln, wie sie kritische Situationen, die besonders häufig mit engen Überholvorgängen Kfz/Rad einhergehen, identifizieren und Maßnahmen zu deren Bewältigung treffen können. Im Zentrum steht dabei die Entwicklung von Vorgehensweisen und Maßnahmen, die auf andere Kommunen übertragen und skaliert werden können.

Stuttgart setzte im September/Oktober 2023 in diesem Rahmen zwei temporäre Maßnahmen um: In der Waldburgstraße wurde ein bereits bestehender Schutzstreifen verbreitert und sogenannte Vorbeifahrbereiche (Ausweichstellen) mit einem Radfahrstreifen eingerichtet. In der Schickhardtstraße wurden auf der Fahrbahn mehrere Radpiktogramme, sogenannte Sharrows aufgebracht. Nach 4-6 Wochen wurden die Markierungen wieder entfernt. Die Erkenntnisse werden zurzeit evaluiert.

Radschulwegeplanung

Im zweiten Quartal 2023 konnte der erste Radschulwegplan für Stuttgart Weilimdorf gedruckt und an die Schulen verteilt werden. Zusätzlich werden bis Ende 2023 alle existierenden [Radschulwege](#) auf städtischen Homepage online einsehbar sein.

Derzeit erarbeitet das Amt für öffentliche Ordnung mit anderen Ämtern und den beteiligten Schulen weitere Radschulwegpläne in Vaihingen und anschließend in Bad Cannstatt. 2024 kann das Projekt dann auf alle rund 80 weiterführenden Schulen ausgerollt werden. Die Radschulwegplanung wurde 2023 in den Aktionsplan kinderfreundliche Kommunen aufgenommen.

Sicherheit beim Radfahren

Die **Fahrsicherheitstrainings** „[Radspaß sicher e-biken](#)“ wurden auch 2022 erfolgreich fortgeführt. Organisiert vom ADFC-BW und unterstützt vom Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg, haben über 70 Teilnehmer*innen am Sicherheitstraining teilgenommen. Da 2023 die Finanzierung durch das Land ausgelaufen ist, sind seit Frühjahr die Kurse nun kostenpflichtig (35€ / Teilnehmer*in). **Das Amt für Sport und Bewegung der Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt die Sicherheitstrainings**, die mittels eine Aktionscodes für 2023 teilweise vergünstigt angeboten werden konnten. Eine Weiterführung in 2024/25 ist angedacht.

Die sogenannte **Stuttgarter Ecke** ist ein Programm zur baulichen Absicherung der Einmündungsbereiche an Kreuzungen vor Falschparkern (siehe auch Stuttgarter Ecke – Fußverkehr). Dadurch werden auch die erforderlichen Sichtdreiecke für Radfahrende freigehalten, was die Sicherheit erhöht und das Unfallrisiko reduziert. Die freigehaltenen Flächen werden als Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Scooter und später auch Lastenräder oder Krafträder genutzt. In Stuttgart-West werden an sechs Knotenpunkten Stuttgarter Ecken eingerichtet. Die zugehörige Planung ist abgeschlossen und die Stuttgarter Ecken werden Ende 2023 ausgeführt.

Service der das Radeln leichter macht

Neben dem Ausbau der Infrastruktur und der Bereitstellung neuer Abstellanlagen, gibt es weitere Faktoren, die das Radeln angenehmer machen und den Umstieg erleichtern.

Wegweisung

In 2022 wurden die als „Durchmesserlinien“ benannten Querverbindungen der Filderradrunde gewegweist. Dabei wurden auch an vier Stellen Informationstafeln mit Übersichtskarten installiert.

Aktuell wird die Radwegweisung der Hauptradrouten 4, 9, 22, 31 und 56 und 64 geplant. Bei der Wegweisung von Hauptradrouten, die durch Schutzgebiete führen, sind teilweise langwierige Genehmigungsprozesse für eine Gestattung der Wegweisung zu berücksichtigen.

Winterdienst

Derzeit wird an **Hauptradrouten auf ca. 141 km Streulänge Winterdienst** für den Radverkehr durch den Abfallwirtschaft (AWS) bzw. im Auftrag des AWS durchgeführt. Dabei werden durch den AWS selbst ca. 87 km betreut. Dies sind vor allem Strecken, die im Zuge einer Fahrbahn, ohne bauliche Abtrennung verlaufen. Die restlichen 54 km, vor allem auf von der Fahrbahn baulich getrennten Radwegen, werden durch vom AWS beauftragte Winterdienstunternehmer betreut. Teilabschnitte der o. g. Hauptradrouten (ca. 4 km) werden über gemeinsame Geh- und Radwege geführt, hier sind in der Regel die Anlieger für den Winterdienst zuständig. Zusätzlich werden noch weitere Strecken des Radverkehrs, die nicht im Hauptradroutennetz enthalten sind, im Winterdienst betreut.

Strecken auf Hauptradrouten, die winterdienstlich betreut werden (bei Teilstrecken über Gehwegen/Rad frei oder gemeinsamen Geh- und Radwegen sind die Anlieger zum Winterdienst verpflichtet)

- Hauptradroute 1 (HRR) von S-Vaihingen nach Fellbach
- HRR 5 Ludwigsburger Straße zwischen Ausfahrt zur Satteldorfer Straße und Zabergäustraße, Weiterführung über Feldweg zur Gemarkungsgrenze Kornwestheim
- HRR 6 von S-Giebel bis Stuttgarter-/Weilimdorfer Straße, Feuerbach. Weiterführung zur Einmündung Nordbahnhofstraße über ebene Wohnstraßen, getrennt und gemeinsam genutzt Wege, bzw. Anliegerverpflichtungen.
- HRR 10 zwischen Heumaden über Degerloch nach Vaihingen
- HRR 11 von Ecke Neckartalstraße/Rosensteinbrücke, Bad Cannstatt bis Mühlhausen inkl. Anbindung an HRR 12 ab Hofener Brücke – Fortführung des Versuchs
- HRR 12 Neckardamm Fußweg (Höhe Hofener Brücke bis Stadtgrenze) – Fortführung des Versuchs
- HRR 12 Bad Cannstatt bis Untertürkheim (Karl-Benz-Platz)
- Auf den HRR 2, 2.1, 3, 3.1, 4, 7, 8, 9, 10.1 und 10.2 werden kleinere Abschnitte betreut.

Die komplette Liste aller Strecken, die winterdienstlich betreut werden, ist der Anlage 3 zu GR Drs. 730/2023 zu entnehmen.

Nach einer Vorlage der AWS zum Thema Winterdienst auf Radwegen (GR Drs. 17/2022) wurde im Oktober 2022 die sukzessive Ausweitung des Winterdienstes auf den

Hauptadrouen beschlossen. Allerdings ist die Erweiterung der Strecken abhängig von der Leistungsfähigkeit der AWS, vor allem beim Personal, aber auch den Einsatz spezieller Fahrzeuge.

In der Gemeinderatsvorlage wurde auch aufgeführt, **was es bedeuten würde das gesamte Zielnetz der Hauptadrouen von rund 240 km zu betreuen**. Dafür wären zusätzlich ca. 95 Mitarbeiter (Fahrer und Sachbearbeiter) sowie ca. 20 Kleingeräteträger und 3 Winterdienst-LKW erforderlich. Bei einer Erweiterung durch Radschnellverbindungen entsprechend mehr. Weiterhin könnte das Personal in den Zeiten in denen kein Winterdienst anfällt, die Straßenreinigungskräfte, vor allem im Sommer, verstärken. Die **zusätzlichen jährlichen Kosten würden sich auf ca. 5 bis 7 Mio. Euro belaufen**. Davon wären dann ca. 30 - 40 % dem Winterdienst zuzuordnen. Die Finanzierung dazu ist derzeit nicht geklärt.

Reparatursäulen

Das Tiefbauamt betreibt **neun Radreparatursäulen im Stadtgebiet**, die von den Radelnden gerne genutzt werden. Diese werden nach Bedarf von einem gemeinnützigen Unternehmen gewartet. Durch die regelmäßige Nutzung ist der Wartungsaufwand stark gestiegen. So sind fast wöchentlich kleinere Reparaturen z. B. an den Luftpumpen durchzuführen. Um die Wartung der Reparaturstationen einheitlicher zu gestalten, soll über einen Vertrag die Wartung aller Stationen in regelmäßigen Abständen erfolgen.

RegioRad Stuttgart - Fahrrad-, Pedelec- und Lastenrad-Verleihsystem

Seit dem Start von RegioRadStuttgart (RRS) im Mai 2018 wurde das Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenrad-Verleihsystem kontinuierlich ausgebaut. Die RegioRäder und RegioPedelegs können in Stuttgart und weiteren Städten und Gemeinden der Region entliehen werden. Mit 230 Stationen (Stand 08/2023) gibt es mittlerweile ein nahezu flächendeckendes Mobilitätsangebot in Stuttgart und der Region.

In der Landeshauptstadt Stuttgart gibt es 122 Stationen mit über 710 Fahrrädern, 220 Pedelegs sowie 20 Lastenpedelecs, die zur Ausleihe bereitstehen. Neben der Landeshauptstadt sind 44 weitere Städte und Gemeinden, zwei Landkreise, zwei Universitäten und sechs weitere öffentliche Einrichtungen und private Kooperationspartner direkt an RegioRadStuttgart beteiligt. Betreiber des Verleihsystems mit über 1 600 Rädern im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart und der anderen Partner ist die DB Connect GmbH. Da die Dienstleistungsverträge aller Vertragspartner am 30. November 2026 enden, ist für eine Fortsetzung des RRS ab 2027 ff. zwingend eine öffentliche, europaweite Neuausschreibung erforderlich ist.

E-Lastenradverleih „Stuttgarter Rössle“

Seit Dezember 2022 bietet die Landeshauptstadt Stuttgart den Verleih von zunächst **60 E-Lastenrädern unter dem Namen „Stuttgarter Rössle“** über das Sozialunternehmen Neue Arbeit gGmbH an. Vorteil des neuen Verleihs ist die Möglichkeit, ein E-Lastenrad über einen längeren Zeitraum von mindestens sechs Monaten in den Mobilitätsalltag zu integrieren und später wieder zurückzugeben. Dieses Angebot richtet sich insbesondere an Interessierte, die sich die Anschaffung eines eigenen Lastenrades trotz erheblicher städtischer Förderung wirtschaftlich nicht leisten können oder wollen. Um dies zu ermöglichen, wurden die Mietpreise sozial gestaffelt. Schon ab 20 Euro im Monat können die „Stuttgarter Rössle“ ausgeliehen werden. Hinzu kommt eine obligatorische Versicherung, die im Schadensfall vor finanziellen Folgen schützt.

Fahrradkarte

Die **Fahrradkarte des Stadtmessungsamtes** ist in die Jahre gekommen und muss überarbeitet und aktualisiert werden. Die Radfahrempfehlungen und Freizeitinformationen sollen übersichtlicher gestaltet werden, Informationen zu Abstellanlagen oder Fahrrad-Service-Stationen werden aktualisiert und Inhalte, wie Radreparatursäulen z.B. neu aufgenommen. Die neue Fahrradkarte soll Frühjahr 2024 gedruckt erhältlich sein und digital auf [Stuttgart Maps](#) erscheinen.

Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit

Mit dem Ende der Pandemie konnten auch wieder mehr Veranstaltungen durchgeführt werden. Auch die Zusammenarbeit der Teams und die Öffentlichkeitsarbeit bei Radprojekten rückte in den Mittelpunkt. Um mehr und schneller über anstehende Projekte, Beschlüsse aus dem Gemeinderat und umgesetzte Maßnahmen berichten zu können, wurden Workshops durchgeführt.

Von Januar 2022 bis September 2023 hat die Landeshauptstadt über 100 Pressemeldungen mit Bezug zum Radverkehr herausgegeben. Ein Großteil der Meldungen betreffen Informationen zu Forschungsvorhaben, Veranstaltungen oder Kampagnen. Etwa ein Drittel betreffen Beschlüsse durch politische Gremien und Informationen zu Projekten zum Ausbau der Infrastruktur. Die [Startseite Fahrrad](#) auf der städtischen Homepage wurde übersichtlicher gestaltet. Weitere Inhalte sollen folgen.

Veranstaltungen

In 2022 und 2023 konnten wieder Veranstaltungen rund um das Thema Mobilität stattfinden, die bei meist bestem Wetter regen Zulauf fanden:

So war mit dem **4. Cargo Bike Day** am 11. September 2022 auf dem Karlsplatz wieder Spiel, Spaß und Information rund um das Thema Lastenrad angesagt.

Vom 16. - 22. September 2022 bot die **2. Mobilitätswoche** mit dem Thema „Besser verbunden“ rund 100 Veranstaltungen, Informationen und Aktionen in den Bezirken.



Abbildung 30 4. Cargo Bike Day 2022
Foto Thomas Niedermüller, Rechte LHS



Abbildung 29 OB besucht Stuttgarter Mobilitätswoche;
Foto Franziska Kaufmann, Rechte LHS



Abbildung 31 Theo mobil 2023 Stände mit Besuchern;
Foto Leif Piechowski, Rechte LHS

Vom 21. bis 23. Juni 2023 war Stuttgart Gastgeber der **Urban Future Conference**, Europas größter Konferenz für nachhaltige Städte.

10. September 2023 fand der **5. Cargo-Bike-Day** auf dem Karlsplatz und am

17. September 2023 wurde auf der Theodor-Heuss-Straße wieder die **„Theo Mobil – das große Fest der Mobilität“** mit rund 20.000 Besuchern gefeiert. Die Landeshauptstadt Stuttgart war mit verschiedenen Ständen vertreten, präsentierte Projekte rund um das Thema aktive und nachhaltige Mobilität und hatte einen regen Austausch und Dialog mit den Besucherinnen und Besuchern.

Kampagne STADTRADELN

In 2022 und 2023 wurde wieder 3 Wochen für den Spaß, die Gesundheit und das Klima geradelt. Die Kampagne **STADTRADELN** des Klimabündnisses ist inzwischen fester Bestandteil des „Radelkalenders“ in Stuttgart.



Abbildung 32 Start der **Kampagne STADTRADELN Stuttgart 2022** mit der Fahrradbeauftragten der Landeshauptstadt Stuttgart, Eva Adam und Peter Pätzold, Bürgermeister für Städtebau, Wohnen und Umwelt;
Foto Leif Piechowski, Rechte LHS

Zwischen **9. und 29. Mai 2022** wurde mit 1.447.217 Kilometer (2021: 985.544) ein neuer Rekord erzielt: 6.270 Stuttgarterinnen und Stuttgarter radelten mit.

Vom **8. bis 28. Mai 2023** haben 6.291 Radlerinnen und Radler mit 1.474.272 Kilometer die angepeilten 1,5 Mio. nur knapp verpasst.

Verkehrssicherheitskampagne „Miteinander läuft besser“

Die städtische Kampagne für mehr Sicherheit und Miteinander im Straßenverkehr hat alle Verkehrsteilnehmer*innen im Blick. Durch die erfreuliche Zunahme des Radverkehrs steigt auch das Konfliktpotenzial, auf beliebten Freizeitstrecken oder in dicht bebauten Stadtgebieten, wo man sich Wege (noch) teilt.

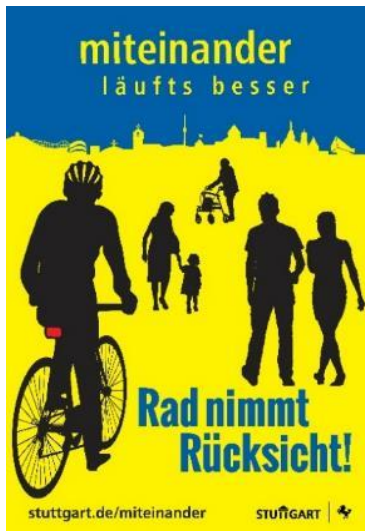


Abbildung 33 Kampagne "Miteinander läuft besser" Plakat zum Jahresthema 2022 "Rad nimmt Rücksicht"



Abbildung 34 Kampagne "Miteinander läuft besser", In den Weinbergen müssen Verkehrsteilnehmende aufeinander achten, Foto Max Kovalenko, Rechte LHS,

Förderung und Unterstützung

Um mehr Menschen auf das Rad zu bringen gibt es in Stuttgart Förderprogramme, die den Umstieg auf ein Lastenrad oder ein Trike einfach machen und sowohl Familien als auch mobilitätseingeschränkte Menschen unterstützen.

E-Lastenradförderung für Stuttgarter Familien

Das Förderprogramm „E-Lastenräder für Stuttgarter Familien“ gibt es bereits seit 2018. Seither wurden mehr als 1.750 Förderanträge bearbeitet und entsprechende Förderbescheide ausgestellt. Die E-Lastenradförderung ist eine Maßnahme des Aktionsplans 2023 „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“. Seit Juli 2023 gibt es eine Grundförderung in Höhe von 600 Euro als Zuschuss. Zusätzlich werden unter bestimmten Voraussetzungen drei Jahre nach der Beschaffung des E-Lastenrades weitere 500 Euro als „Nachhaltigkeitsbonus“ auf Antrag ausgezahlt.

Familien mit gültiger FamilienCard erhalten zusätzlich zur Grundförderung noch bis zu 1.300 Euro, Familien mit Bonuscard + Kultur bis zu 2.000 Euro. Der Nachhaltigkeitsbonus von 500 Euro ist bei der Sozialförderung bereits eingerechnet.

Die Nachfrage nach E-Lastenrädern ist weiterhin ungebrochen. Nachdem die Förderrichtlinie 2023 erweitert sowie die Fortführung bis 2025 beschlossen wurde, kann diese Förderung auch in den kommenden Jahren fortgesetzt werden.

E-Trike Förderung für mobilitätseingeschränkte Menschen

Damit auch mobilitätseingeschränkte Menschen nachhaltig und umweltfreundlich unterwegs sein können, fördert die Landeshauptstadt Stuttgart seit Juni 2021 den Kauf eines neuen, elektrisch unterstützten Trikes mit einer Grundförderung von bis zu 1.500 Euro. Zusätzlich werden unter bestimmten Voraussetzungen drei Jahre nach der Beschaffung des E-Trikes auf Antrag weitere 500 Euro als „Nachhaltigkeitsbonus“ ausgezahlt. Die Förderung enthält zudem eine soziale Komponente: Die Gesamtförderung beträgt für Haushalte mit Bonuscard+Kultur maximal 2.500 Euro bzw. 2.000 Euro für Haushalte mit FamilienCard. Der Nachhaltigkeitsbonus von 500 Euro ist bei der Sozialförderung bereits eingerechnet.

Flottes Gewerbe – Lastenradförderung

Mit dem Programm „flottes Gewerbe“ unterstützt die Stadt Stuttgart auch gezielt den Ausbau von lokalen Netzwerken und einer erforderlichen Serviceinfrastruktur, um deutlich mehr Wirtschaftsverkehr auf emissionsfreie Lastenräder zu verlagern. Unternehmen können sich für die Testphase und die kostenfreie Nutzung eines E-Lastenrad bewerben. Die fachliche Beratung bei der Auswahl eines geeigneten E-Lastenrades oder eines Lastenradanhängers ist ebenfalls inbegriffen.

Die Umsetzung des Programms „flottes Gewerbe“ in den Städten Stuttgart und Karlsruhe wurde im vergangenen November beim Wettbewerb „Wir machen Mobilitätswende“ mit dem Landespreis in der Kategorie „Antriebswende“ ausgezeichnet.

Rad und Schule - Schulwegbefragung

Das städtische Förderprogramm „Rad und Schule“ ermöglicht es Abstellanlagen zu errichten und kleinere Verbesserungen an den Schulen durchzuführen. Wie gut das Programm wirkt, konnte in der Schulwegbefragung der Landeshauptstadt erwiesen werden.

2022 hat das Statistische Amt in Partnerschaft mit der Verkehrsbehörde, dem Kinderbüro und dem Amt für Stadtplanung und Wohnen die **Umfrage „Schulwegbefragung“** durchgeführt. Die Befragung ist die Neuauflage der 2005 durchgeführten Stuttgarter Radschulwegbefragung, für den die Landeshauptstadt 2007 den deutschen Fahrradpreis erhalten hat.

Seither ist die Zahl der Kinder, die **mit dem Rad zur Schule fahren um rund 100 Prozent gestiegen**. Knapp 12 % der befragten Schülerinnen und Schüler nutzen inzwischen auf ihrem Weg zur Schule das Fahrrad als tägliches Hauptverkehrsmittel. **Der Anteil der ‚Elterntaxis‘ bleibt hingegen seit der letzten Befragung 2005 stabil**. Darüber hinaus zeigen erste Ergebnisse, dass die Schülerinnen und Schüler in Stuttgart grundsätzlich eine positive Einstellung zum Radfahren haben. Sie halten das Fahrradfahren dabei vor allem für ‚sportlich‘, ‚umweltfreundlich‘ und ‚gesund‘. Mehr als 13.000 Fragebögen aus 121 Schulen wurden dazu ausgewertet. Die Daten dienen auch als Grundlage für die Radschulwegpläne.

Ausblick Fahrradförderung für den DHH 2024/25

Mit dem Zielbeschluss zur fahrradfreundlichen Stadt 2019 wurden die Maßnahmen und Planungen zur Fahrradförderung trotz Corona-Einschränkungen und erschwelter Personalsituation gesteigert. Die Ergebnisse dieser Bemühungen werden in den folgenden Jahren zunehmend im Stadtbild sichtbar, da mehr und mehr geplante Projekte in die Umsetzung kommen. Dieser Fortschritt hängt davon ab, dass der Radetat sukzessive auf 40 EUR/Einwohner*in erhöht wird, wie im „Aktionsplan 2023 nachhaltig und innovativ mobil“ beschlossen. Neben der finanziellen Sicherheit muss auch mehr Personal eingestellt werden, um die ambitionierten Ziele der Landeshauptstadt zu erreichen. Entsprechende Anträge der Fachämter wurden für den kommenden Haushalt gestellt. Dennoch werden die Themen Personalengpässe und damit verbunden die Personalgewinnung und Einarbeitung erhalten bleiben. Auch Bau- und Sanierungsprojekte und damit die Verschiebung von Prioritäten werden die Stadtverwaltung in den nächsten zwei Jahren begleiten.

Mit der Erstellung des neuen Radkonzeptes soll sichergestellt werden, dass das Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt erreicht wird. Die umfassende und intensive Bürgerbeteiligung gewährleistet dabei, dass sich alle Radfahrenden in und auch um Stuttgart einbringen können.

Neue oder aktualisierte Regelwerke, die Evaluierung von Forschungsprojekten und Verkehrsversuchen und nicht zuletzt die Kommunalwahl 2024 werden Einfluss auf zukünftige Projekte und Schwerpunkte haben.

Wege und Verbindungen

In den kommenden zwei Haushaltsjahren werden einige Großprojekte wie die Hauptradroute 2, neue Fahrradstraßen in Feuerbach und Stuttgart West sowie die Umgestaltung der Hohenstaufenstraße/Mörrikestraße abgeschlossen sein. Dazu kommen weitere Detailplanungen zu Radschnellverbindungen und Vorplanungen zum Ausbau des Hauptradroutennetzes.

Zusätzlich zu den bereits laufenden Vorplanungen sollen im nächsten Doppelhaushalt insbesondere neue Projekte in den Radschnellverbindungskorridoren geplant werden. Darunter die Verbindung nach Esslingen, der RSV zwischen dem Bahnhof Vaihingen und dem Eiermann-Areal, ein Radweg entlang der Cannstatter Straße sowie die Fortsetzung der Planung an der Jahnstraße zwischen Ruhbank und Ostfildern.

Abstellen und Parken

Für den Bahnhof Bad Cannstatt und am Haus des Sports sind neue Fahrradgaragen projektiert. Die Planung von weiteren Fahrradgaragen insbesondere auch in den dicht bebauten Innenstadtquartieren soll weiter vorangehen. Mit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie für Abstellanlagen am Hauptbahnhof können Interimsmaßnahmen in die Wege geleitet werden, um die Situation am Hauptbahnhof bis zur Fertigstellung, zu verbessern.

Verkehrssicherheit

In der kommenden Verkehrssicherheitskampagne wird das Thema ‚Kinder im öffentlichen Straßenraum‘ im Mittelpunkt stehen. Dabei sollen die vielfältigen Aktivitäten der Stadtverwaltung auf diesem Gebiet dargestellt und Entwicklungspotentiale herausgearbeitet werden. Aufgrund der Komplexität des Themas wird die Kampagne mehrjährig auf mindestens 2 – 3 Jahre angelegt. Der Start ist für das Frühjahr 2024 geplant.

Service der das Radeln leichter macht

Ab der Winterdienstsaison 2023/24 wird auf der Hauptradroute 5 in der Nordbahnhofstraße zwischen der Rosensteinstraße die etwa 800m lange Lücke geschlossen. Dabei werden ca. 450 m Streulänge durch ein beauftragtes Winterdienstunternehmen abgedeckt. Für die Ausweitung des Winterdienstes in Stuttgart-Vaihingen um 15 km wurden weitere Mitarbeiter*innen beantragt.

Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen

Die Themen der Fahrradförderung sollen öfter, schneller und transparenter kommuniziert werden. Dazu gehört die unter anderem die Aktualisierung und Erweiterung der Homepage durch Projektsteckbriefe oder Kartendarstellungen von Schulradwegempfehlungen. Mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist auch ein Kommunikationskonzept verbunden, das die zukünftigen Wege und Kanäle aufzeigt, mit denen sich Bürgerinnen und Bürger informieren und einbringen können. Veranstaltungen oder Kampagnen wie STADTRADELN werden auch in den nächsten Jahren wieder durchgeführt.

Förderung und Unterstützung

Die E-Lastenradförderung für Stuttgarter Familien wird auch in den Haushaltsjahren 2024/25 fortgesetzt. Im Juni 2023 wurde die Förderrichtlinie erweitert und die Fortführung des Förderprogrammes bis 2025 vom Gemeinderat beschlossen.

Die E-Trike Förderung für mobilitätseingeschränkte Menschen wird weiterhin angeboten. Da die Nachfrage bei diesem Programm aufgrund der speziellen Zielgruppe relativ gering ist, können die benötigten Gelder aus dem Budget der Lastenradförderung für Familien bestritten werden. Eine Weiterführung des Programms sowie die Anpassung der Richtlinie, wobei weitere E-Trike-Modelle förderfähig werden, soll noch im 4. Quartal 2023 vom Gemeinderat beschlossen werden.

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1 Grundlagen und Konzepte der Fuß- und Radförderung	4
Abbildung 2 Wichtige Ziele und Themen der Fuß- und Radförderung.....	6
Abbildung 3 Fußverkehrsförderung in Stuttgart.....	7
Abbildung 4 Akteure der Fuß- und Radförderung.....	8
Abbildung 5 Kriterien für Routen - Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart.....	9
Abbildung 6 Projektphasen bei der Umsetzung von Maßnahmen der Fußverkehrsförderung.....	10
Abbildung 7 Von links nach rechts: Georg-Elser-Staffel, Dobelstaffel und Sünderstaffel. Quelle LHS Stuttgart Neue Beschilderung der Willy-Reichert-Staffel.....	12
Abbildung 8 links Spielgeräte an der Lorenzstaffel; rechts neu gestalteter Schützenplatz Quelle: LHS Stuttgart .	13
Abbildung 9 Trinkbrunnen und Brunnen in Stuttgart Quelle: LHS Stuttgart	14
Abbildung 10 Toilettenanlage Kelterplatz Hofen Quelle LHS Stuttgart	15
Abbildung 11 Spielplatz im Lunaweg - Auszug aus dem Einladungsflyer zur Einweihung vom 28.07.2023.....	16
Abbildung 12 Projekt Lorenzstaffel: links oben und unten Bänke für kurze Pausen; rechts sicheres Queren durch Verengung der Fahrbahn. Quelle: LHS Stuttgart.....	17
Abbildung 13 Flyer Superblock Augustenstraße, Gestaltung Heide Karau, Luftbild Stadtmessungsamt	18
Abbildung 14 Konzept Lebenswerte Innenstadt - temporäre Umgestaltung Dorotheenstraße ; Quelle LHS Stuttgart.....	19
Abbildung 15 bestehende Spielstraße Vivaldiweg in Botnang. Erprobung von Gestaltungselementen.....	20
Abbildung 16 Plan zur Umgestaltung Oberritzstraße mit bunter Farbgestaltung	20
Abbildung 17 In der Lübecker und Dessauer Straße wurden im Rahmen der Sanierung Hallschlag neue verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Links vorher, rechts nachher. Quelle: LHSStuttgart.....	21
Abbildung 18 Stuttgarter Ecke an der Kreuzung Senefelder-/Breitscheidstraße Quelle LHS Stuttgart.....	21
Abbildung 19 Stuttgarter Rechteck in der Olgastraße (links) und der Schloßstraße/Johannesstraße(rechts); Quelle LHS Stuttgart	22
Abbildung 20 Aktivitäten der Landeshauptstadt rund um das Thema Fahrradförderung.....	26
Abbildung 21 Ablauf des BYPAD/WAPAD Verfahrens in Stuttgart.....	28
Abbildung 22 KONTIV Befragung der SSB AG 2023	29
Abbildung 23 Monatsvergleich 2022-23 an der Zählstelle König-Karls-Brücke	30
Abbildung 24 Projektphasen bei Radverkehrsmaßnahmen.....	31
Abbildung 25 Übersicht der fertiggestellten Projekte 2022/23	31
Abbildung 26 Übersicht der Infrastrukturmaßnahmen zum Radverkehr 2022/23	31
Abbildung 27 Fahrradgarage Hasenbergstraße Quelle LHS Stuttgart.....	40
Abbildung 28 Kampagne "Rad nimmt Rücksicht" Aufklärung und Sensibilisierung durch die Fahrradstaffel der Polizei und Verkehrsbehörde. Quelle LHS Stuttgart.....	42
Abbildung 29 OB besucht Stuttgarter Mobilitätswoche; Foto Franziska Kaufmann, Rechte LHS.....	46
Abbildung 30 4. Cargo Bike Day 2022 Foto Thomas Niedermüller, Rechte LHS	46
Abbildung 31 Theo mobil 2023 Stände mit Besuchern; Foto Leif Piechowski, Rechte LHS	47
Abbildung 32 Start der Kampagne STADTRADELN Stuttgart 2022 mit der Fahrradbeauftragten der Landeshauptstadt Stuttgart, Eva Adam und Peter Pätzold, Bürgermeister für Städtebau, Wohnen und Umwelt; Foto Leif Piechowski, Rechte LHS	47
Abbildung 33 Kampagne "Miteinander läuft's besser" Plakat zum Jahresthema 2022 "Rad nimmt Rücksicht"	48
Abbildung 34 Kampagne "Miteinander läuft's besser", In den Weinbergen müssen Verkehrsteilnehmende aufeinander achten, Foto Max Kovalenko, Rechte LHS,	48