

Materialien zum Radverkehr

Dr. Peter Viebahn

Radverkehr auf dem

„Tallängsweg“

zwischen Stuttgart-Vaihingen und Bad-Canstatt
– Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten –



Herausgeber:

Naturschutzbund Deutschland
Gruppe Stuttgart e.V.
Charlottenplatz 17
70173 Stuttgart
www.nabu-stuttgart.de

März 2007

Vorwort

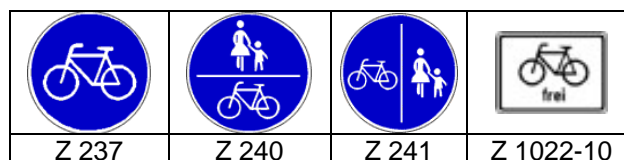
Die folgende Dokumentation beschreibt die Mängel entlang der Hauptradroute „Tallängsweg“ zwischen Vaihingen und Bad Canstatt. Sie ist einerseits daraus entstanden, dass der Autor häufig diesen Radweg zwischen Vaihingen und Innenstadt und zurück befährt. Alle aufgeführten Punkte wurden zudem auf einer verkehrspolitischen Radtour, die der Naturschutzbund Stuttgart e.V. am 17. September 2006 im Rahmen der 1. Fahrradaktionstage angeboten hat, mit 12 verkehrspolitisch versierten Teilnehmer/inn/en abgefahren und diskutiert. Durch die Erfahrung der Teilnehmer/innen konnten weitere wichtige Details mit aufgenommen werden.

StVO-Novelle zum Radverkehr von 1997

Zum besseren Verständnis der Mängel seien die Vorgaben durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) wiedergegeben. Mit der 24. Novelle zur StVO und der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.5.1997 (BGBl 1997, Teil I, Nr. 57, S. 2028-2030) wurden die Möglichkeiten, den Radverkehr auf Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu führen, neu geregelt. Um den Radverkehr zu fördern, wurden dort Qualitätsmerkmale für Radwege festgelegt und die *Möglichkeiten zur Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf die Fälle beschränkt, wo dies aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich und für Radfahrer zumutbar ist*. Kriterien für die Zumutbarkeit sind: Breite, Oberfläche, Linienführung und Knotenpunktführung. Beschränkungen des fließenden (Rad)verkehrs dürfen generell nur wegen einer Gefahrenlage erfolgen, nicht aber aus „anderen Gründen“, wie das Berliner Verwaltungsgericht 2001 in einem Urteil gegen die Stadt Berlin feststellte.

Ein **Radweg** darf nach der geänderten StVO mittels Radwegezeichen Z 237, Z 240 oder Z 241 nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden, wenn seine Benutzung

- nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar
- die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist und
- die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist.



Bei der Ausweisung von Radwegen müssen zudem bestimmte Mindestbreiten eingehalten werden:

- mindestens 1,50 m für Radwege (Zeichen Z 237 und Z 241), möglichst 2,00 m
- mindestens 1,50 m für Radfahrstreifen (Zeichen Z 237), möglichst 1,85 m
- mindestens 2,50 m für kombinierte Rad- und Fußwege (Zeichen Z 240) und für Zweirichtungsradswege

Gehwege können mit Zeichen 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ oder mit Zeichen 239 „Fußgänger“ mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ für den Radverkehr geöffnet werden. **Eine Öffnung des Gehweges kommt nach der StVO jedoch nur als allerletzte Möglichkeit in Betracht, wenn ein Radweg oder ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist.** Aber auch dann muss zuerst die Anlage eines Schutzstreifens geprüft werden, dem in der Regel der Vorzug zu geben ist.

Beurteilung des Tallängsweges

Die folgende Tabelle ordnet die weiter unten erläuterten Mängel den einzelnen Kategorien aus dem Mängelbogen zu. Danach liegt eine Vielzahl von Schwachstellen über den gesamten Tallängsweg verteilt vor. Dies zeigt insbesondere die Notwendigkeit, eine systematische Radverkehrsplanung unter Beteiligung aller Ämter aufzubauen. Aber auch die Einhaltung der StVO muss gewährleistet werden. Dies betrifft insb. die Radwegführung – in Stuttgart scheint es immer noch das Ziel zu sein, den Radverkehr von der Straße herunter zu holen, um nicht den Autoverkehr zu behindern, während es inzwischen bundesweite Praxis ist, wo möglich den Radverkehr auf der Straße mitzuführen. Warum sonst führt man den Radverkehr in Stuttgart selbst bei Neubauvorhaben in Fußgängerbereichen (Marienplatz), obwohl hier die einmalige Chance besteht, etwas für den Radverkehr auf der Straße zu tun, ohne große Umbauten vornehmen zu müssen?

Aber auch der 10-Punkte-Plan des Oberbürgermeisters zur Verbesserung des Radverkehrs, der als Richtlinie für die gesamte Verwaltung gilt, wird nicht ausreichend beachtet. Warum sonst legt das Tiefbauamt z.B. entgegen dieser Richtlinie bei der Neugestaltung des Südheimer Platzes quer zur Fahrtrichtung hohe Absätze an, so dass man bis zum Stillstand abbremsen muss, will man sich keine Schäden an Rad und Wirbelsäule holen?




Für den Tallängsweg bedarf es eines Gesamtkonzepts, das von allen betroffenen Ämtern gemeinsam in Angriff genommen werden sollte. Dies sollte kurzfristig geschehen, da der Tallängsweg die Hauptradverbindung in Stuttgart ist und täglich von vielen Radlern befahren wird. Eine Vielzahl der hier aufgeführten Mängel wurde bereits am 10.02.2004 der Stadtverwaltung bekannt gegeben: In einem einstimmigen Beschluss des Bezirksbeirats Stuttgart-Süd wurde die Verwaltung aufgefordert, die Mängel zu beseitigen. Geschehen ist seitdem – nichts.

Die folgende Tabelle beschreibt die Mängel im Detail, jeweils unterteilt in einzelne Streckenabschnitte. Dabei werden die Mängelkategorien aus dem Kommunalpolitischen Handlungspapier „Radverkehr in Stuttgart – mit System!“, herausgegeben von den Umweltverbänden, verwendet (siehe http://nabu-stuttgart.de/dateien/nabu_radverkehr_handlungspapier.html).

Nr.	Mängelkategorie	Mängel Tallängsweg
1	Umsetzung der StVO-Novelle zum Radverkehr (Linke Radwege, Kreuzungen, Benutzungspflicht, Fußwege, Einbahnstraßen, Radwegführung generell)	1a / 1b / 1c / 2a / 3a / 3b / 9b / 15 / 16 / 18
2	Kreisverkehre	17
3	für den Radverkehr gesperrte Straßen	
4	Hindernisse Radwegführung	1a / 7 / 8 / 12 / 14 / 15
5	Hindernisse auf den Radwegen	4a / 4c / 4d / 8c / 13
6	Oberflächen	2b / 3c / 4b
7	Kanten an Übergängen	6
8	Ampelschaltungen	8a / 11 / 15
9	Beleuchtung	
10	Baustellen	9a / 10
11	Radwegreinigung	5
12	Überwachung des parkenden Verkehrs auf Radwegen	8b / 8c / 16
13	Weiterführung in Sackgassen	





Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

– Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten –

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
1a	Schillerplatz – U Fauststraße	Am Schillerplatz gibt es keine einzige Radwegführung. Die Radwegeanbindung aus Ri. Möhringer Landstr. ist mangelhaft (Fußwegbenutzung!)	Komplette Neuplanung des Radverkehrs im Bereich Möhringer Landstraße / Hauptstraße / Schillerplatz, wenn SSB-Haltestelle verlegt wird		In Ri. Vaihingen-Zentrum gibt es ebenfalls keine Radwegführung im Kreuzungsbereich	Geradeaus- und Linksabbiegen anlegen, wenn SSB-Haltestelle verlegt wird
1b					Die Radwegführung zwischen Fauststr. und Lombacherstr. ist mangelhaft (Führung über Fußweg). Autofahrer müssen relativ scharfe Kurve fahren – Gefahr, dass Radstreifen überfahren wird.	Die Straße sollte etwas nach links verschwenkt werden, dann wäre genügend Platz für eine Radwegführung vorhanden.
1c					Ab Lombacher Straße wurde positiverweise ein Radweg angelegt. Er endet jedoch unvermittelt und man findet sich auf der Autospur wieder.	Fortführung des Radweges bis zum Schillerplatz, Radstreifen wie an der Kreuzung Holzgartenstr./Schlossstr. Autoverkehr benötigt keine 2 Linksabbiegespuren, daher ist genügend Platz vorhanden.



Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

– Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten –

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
2a	U Fauststraße – Viadukt	Die Radwegebenutzungs- pflicht ist nicht im Einklang mit der StVO (keine Notwen- digkeit für Radweg)	Umsetzung der StVO: Entfernen des Radwege- schildes			
2b		Am Beginn des Radweges bestehen mehrere Zentimeter tiefe Absenkungen, die ein Befahren des Radweges nicht zulassen. Auch für Fußgänger sind diese Löcher sehr gefähr- lich.	Herstellen einer ebenen Oberfläche <i>(Nach mehreren Wochen Gefahr inzwischen erle- digt!)</i>			
3a	Viadukt – U Engelbold	Die Radwegebenutzungs- pflicht ist nicht im Einklang mit der StVO (keine Notwen- digkeit für Radweg, Vorgaben an Breite nicht erfüllt)	Umsetzung der StVO: Entfernen des Radwege- schildes			
3b		Am Ende des Radweges auf Höhe der U Engelbold fehlt eine Überleitung auf die Stra- ße (gefährliche Einfädelung von Radweg auf Straße ist die Folge)	Erübrigt sich bei Aufhe- ben des Radweges			




Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

– Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten –

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
3c					Von der Brücke der Ortsumgehung Vaihingen tropft es oft herunter. Im Winter führt dies zu Glatteisbildung auf dem Radweg.	Regelmäßige Kontrolle des Abflussrohrs.
4a	U Engelbold – U Waldeck	Auf dem Radweg wird mit relativ hohen Geschwindigkeiten bergab gefahren. Beim Passieren der Fußampeln an der U Waldeck stehen häufig Fußgänger oder Radfahrer auf dem Radweg. Der Ampelmast steht mitten auf dem Radweg. Von rechts fahren häufig Autos auf den Radweg anstatt vorher zu halten. Ebenso Autofahrer, die weiter hinten die Kehre nutzen und den Radverkehr schneiden	Fußweg und Ampel zurückverlegen und Radweg neben der Straße weiterführen, so wie er von oben ankommt. Im Einmündungsbereich rot einfärben.			




Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

– Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten –

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
4b		Die Oberfläche des Radweges zwischen U-Bahn und Waldanfang ist sehr schlecht	Oberfläche in Ordnung bringen (komplett neu Teeren zwischen oberer Ampel und Einmündung in Wald nötig).		Wie Gegenrichtung	
4c					In dieser Richtung muss man an der U Waldeck auf die rechte Seite wechseln; auf dem Übergang über die U-Bahn stehen jedoch Ampelmasten mitten auf dem Radweg. Dies gibt Probleme bei Radanhängern und mit vollen Satteltaschen.	Ampelmasten nach rechts versetzen
4d					Die rechte Fahrspur wird regelmäßig von LKW und etwa 40-50 PKW zum kostenlosen Parken genutzt. Die LKW sind z.T. so breit, dass Radfahrer auf die linke Fahrspur wechseln müssen trotz hohen Verkehrsaufkommens.	Parkverbot für LKW; Anlage eines Radweges auf Fahrbahnniveau zwischen U Waldeck und U Engelbold.





Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
5	U Waldeck – Südheimer Platz	Beim Einsetzen des Blätterfalls wird der hintere Teil des Radweges schnell mit einer dicken Blattschicht überdeckt, die bei Regen schmierig und gefährlich wird.	Regelmäßige Reinigung des Radweges, nicht erst auf Anforderung		Wie Gegenrichtung	
6	Südheimer Pl.	Bei der Umgestaltung des Südheimer Platzes wurden auf beiden Seiten hohe Absätze in die Straße eingebaut, so dass hier mit dem Rad voll abgestoppt werden muss.	Die Absätze müssen zurückgebaut werden, notfalls anteeren. Alternative: Radlerfurt rechts und links bauen mit Breite 1,5 m. Das Tiefbauamt sollte auf die Richtlinie des OB zum Radverkehr hingewiesen werden (Behinderung des Radverkehrs abbauen anstatt zu fördern) <i>[Hinweis: Anfang März 2007 wurde schlampig angeteert anstatt den Absatz zurückzubauen]</i>		Wie Gegenrichtung	
7	Südheimer Pl. – Möhringer Str.	Der Radweg wird am Ende der Burgstallstr. in einen Fußgängerbereich geleitet, wo oft spielende Kinder anzutreffen sind.	Fußgängerbereich belassen, aber mehrere Radfahrersymbole aufbringen.		Wie Gegenrichtung	

Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
8a	Möhringer Str. – Schreiberstr.	Die Wartezeit an der Fuß/Rad-Ampel zwischen Möhringer Straße und Kirche/E.Schöttle-Platz ist übermäßig lang (zwischen 1:15 und 2 Min). Oft Rot, obwohl Autos schon längst durch.	<ul style="list-style-type: none"> –Rotphase verkürzen –bedarfsabhängig schalten (wenn kein Autoverkehr, dann früher grün) – Einbindung in Umlauf und nicht per Taster anfordern lassen 		Wie Gegenrichtung	
8b		Finden in der Nähe Veranstaltungen statt (auf dem E.Schöttle-Platz oder im Alten Feuerwehrhaus), wird der Radweg ständig zugeparkt.	<ul style="list-style-type: none"> –Markierungen aufbringen mit Radfahr-symbolen im Schrankenbereich sowie vorne nach der Ampel –Kontrolle, wenn Veranstaltungen stattfinden 		Wie Gegenrichtung	
8c		Der Radverkehr wird um die Kirche herum nach links durch den viel frequentierten Fußgängerbereich geleitet. Sinnvoller wäre es, ihn rechts herum zu leiten. Hier muss dafür gesorgt werden, dass der Weg nicht von Autos versperrt wird (zB auf beiden Seiten der Schranke Halteverbot markieren) und Radfahr-symbole aufmalen	<ul style="list-style-type: none"> –Wegweisung für Radverkehr anbringen –Markierungen aufbringen mit Radfahr-symbolen im Schrankenbereich sowie vorne nach der Ampel (Parkverbot auf Länge eines Rades) –Kontrolle 	 	Wie Gegenrichtung	

Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -







Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
9a	Schreiberstr. - Marienplatz	Die Führung des Radverkehrs im Bereich der Baustelle Möhringer Str., Höhe Tannenstr., war wochenlang mangelhaft (komplette Sperrung!)	Generell: Baustellenmanagement für Radverkehr einrichten (siehe auch Mangel 10)		Wie Gegenrichtung	
9b		Seit Umbau des Marienplatzes wird die Radverbindung am Ende der Möhringer Str. anstatt wie bisher auf die Böblinger Str. nun erst in eine verkehrsberuhigte Zone geleitet (letztes Stück der Möhringer Str), dann in eine Fußgängerzone, dann über einen Fuß.überweg und schließlich über den hochfrequentierten Marienplatz, mitten durch Fußg.ströme von und zur U Bahn. → Verstoß gegen StVO (keine geradlinige Führung, Fußweg freigegeben erst als allerletzte Möglichkeit erlaubt)	Bei der Neuanlage des Marienplatzes wurde eine einmalige Chance verpasst, kostengünstig eine neue Radwegführung auf Radstreifen oder Schutzstreifen einzurichten. Nun sollte zumindest die Radwegführung wieder wie bisher ausgewiesen werden (Ri. Böblinger Str.) Die Freigabe der Fußgängerbereiche sollte zurückgenommen werden.		Wie Gegenrichtung	

Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.




- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -



Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
10	Marienplatz – Eberhardstr.				Die Führung des Radverkehrs im Bereich der Schulbaustelle war anfangs und zwischendrin mangelhaft (Fahrtrichtung einfach gesperrt ohne Radverkehr freizugeben!). Danach wurde eine sehr enge Durchfahrt eingerichtet.	Generell: Baustellenmanagement für Radverkehr einrichten
11	Eberhardstr. – Karlsplatz.				Die Wartezeit an der Einmündung Eberhardstr. / Torstr. ist übermäßig lang (über 1:30 Min).	Rotphase verkürzen oder Radfahrer 2x Grün geben pro Umlauf (Am Anfang und am Ende des Umlaufs)
12	Karlsplatz	Bei großen Veranstaltungen auf dem Karlsplatz (z.B. Fischmarkt) wird regelmäßig die Radwegeverbindung komplett gesperrt. –Die Markstr. kann man nicht weiter Ri. Planie fahren, da sie in Gegenrichtung zur Einbahnstr. erklärt wird (oberes Foto) –Der benutzungspflichtige Radweg am Rande des Karlsplatzes wird komplett zugestellt (mittleres Foto)	–Ausgewiesene Radwegeverbindung offen halten –Hinweis ans Ordnungsamt, keine Genehmigung für Stände auf dem Radweg zu erteilen –Markstr. darf nicht als Einbahnstr. umfunktionierte werden.	 	Das untere Foto zeigt die Situation vom Schlosspark aus kommend – der benutzungspflichtige Radweg ist komplett zugestellt. Hier kann man nur nach rechts auf den Fußweg ausweichen und dann nach links in die Einbahnstr. Markstr. einbiegen.	–Ausgewiesene Radwegeverbindung offen halten –Ordnungsamt hinweisen, dass hier Haupttradroute verläuft




Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
		<p>-Auch am Planiecafe entlang kann man nicht fahren (3. Foto)</p> <p>-Stattdessen muss man nach rechts die Dorotheenstr. zum Charlottenpl. fahren. Das Caree kann man dann nur noch schiebend umkreisen (Fußweg!), bis man wieder zur Planie gelangt.</p>				
13	Planie	<p>An der Überquerung der Planie fehlen Radfahrersymbole auf der Straße, daher gehen Fußgänger ständig auf dem Radweg.</p> <p>Die Wartezeit ist teilweise übermäßig lang (etwa 2 Minuten)</p>	<p>-Radfahrersymbole auf der Fahrbahn wieder anbringen</p> <p>-Radweg rot einfärben</p> <p>- Rotphase verkürzen</p>		Wie Gegenrichtung	
14a	Planie - Minderalbäder	<p>Finden im Oberen Schlossgarten Veranstaltungen statt, wird regelmäßig der W.E. Schäferweg mit Buden u.a. zugestellt, so dass für Radfahrer kein Durchkommen mehr ist. Pikant: Der ADAC hat beim Fest im Juli 2006 vom Ordnungsamt für sein Fahrrad-Turnier einen Platz zugewiesen bekommen, der den gesamten Radverkehr durch den</p>	<p>Ordnungsamt darauf hinweisen, dass bei Standgenehmigungen der W.E. Schäferweg für den Radverkehr freigehalten werden muss.</p>		Wie Gegenrichtung	


Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
		Schlosspark blockiert. Es wurde nur eine schmale Gasse für Fußg. freigehalten (unteres Pic).				
14b		Der Schlosspark kann wegen der Vielzahl von Fußgängern und Skatern nur sehr langsam durchfahren werden.	Es sollten alternative Verbindungen ausgewiesen werden, zB., Am Schlossgarten“, Canstatter Str, Reizensteinstr.		Wie Gegenrichtung	
15a	Mineralbäder – Mercedesstr. (Canstatt)	Fährt man vom Leuze auf den Radweg entlang der König-Karl-Str., wird man genau in der Kurve auf eine sehr unebene Fläche mit vielen Spurrillen geleitet, was insb. bei Regen gefährlich ist.	Beseitigung der Unebenheiten			
15b	Mineralbäder – Mercedesstr. (Canstatt)	Das Überqueren der Kreuzung Mercedesstr. / König-Karl-Str. ist wg. mehrerer Einzelüberquerungen äußerst umständlich und dauert lange.	Wie vom Runden Tisch Radverkehr 2005 beschlossen, sollte der Radweg gradlinig entlang der Konig-Karl-Str über die Kreuzung weitergeführt werden.		Das Überqueren der Kreuzung Mercedesstr. / König-Karl-Str. dauert etwa 4 Min, da Ampeln nicht in den Umlauf eingeschaltet und nicht auf Radfahrer eingestellt sind.	Komplette Veränderung der Kreuzung für Radfahrer.
16	Mercedesstr. – Bhf Canstatt	Hier liegen die verschiedensten Mängel vor, die schon vom Runden Tisch Radverkehr in 2005 dokumentiert wurden.	Umsetzung der Beschlüsse des Runden Tisches Radverkehr			

Tallängsweg Stuttgart-Vaihingen nach Bad Canstatt/Bhf.

- Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten -

Nr.	Abschnitt	Richtung Bad-Cannstatt		Foto	Richtung Vaihingen	
		Mangel	Verbesserung		Mangel	Verbesserung
17	Bhf Canstatt – Daimlerstr.	Im Kreisverkehr an der Daimlerstr. liegt eine widersprüchliche Radwegführung vor: Der Kreis kann allgemein vom Radv. befahren werden, nur an einem Segment muss man aus dem Kreis raus und auf einen Hochbordradweg. Ab dem nächsten Segment muss man wieder auf die Straße. Dies wurde bereits vom Runden Tisch bemängelt.	Umsetzung des Beschlusses des Runden Tisches Radverkehr			
18	Daimlerstr. – Deckerstr-	Entlang der Deckerstraße wurde wie vom Runden Tisch beschlossen der Radweg aufgehoben. Stattdessen wurde jedoch der Fußweg freigegeben, was die schlechteste aller Alternativen ist → Verstoß gegen StVO (freigegebene Fußwege nur als allerletztes Mittel. Alternativen sind jedoch vorhanden – Führung des RadV auf der Straße; evtl. Schutzstreifen)	Umsetzung der StVO: Führung des Radverkehrs auf der Straße		Wie Gegenrichtung	

Zusammenstellung und verantwortlich:

© Dr. Peter Viebahn

Naturschutzbund Deutschland
Gruppe-Stuttgart e.V.
Charlottenplatz 17
70173 Stuttgart

[www.nabu-stuttgart.de/radverkehr/
peter.viebahn@atomstromfrei.de](http://www.nabu-stuttgart.de/radverkehr/peter.viebahn@atomstromfrei.de)

Fotonachweis: Alle Fotos: P. Viebahn
Stand : 25.03.2007

Radverkehrsplanung in Stuttgart

„Die Radverkehrsplanung hat in Stuttgart einen hohen Stellenwert. Es werden große Anstrengungen unternommen, möglichst viele umweltbelastende Fahrten mit dem Auto durch das Fahrrad zu ersetzen. Dies ist nicht immer leicht. Beengte Verhältnisse und überfüllte Straßen führen häufig dazu, dass im Zweifelsfall zuerst an den Autofahrer gedacht und Radwege von vielen als weniger wichtig angesehen werden. Trotzdem konnten in den letzten Jahren das Radverkehrsnetz schrittweise ausgebaut und der Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. 1990 gab es 68 km Radwege, im Jahre 2002 waren es bereits 125 km. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen konnte in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt werden, er lag 1980 bei 3 % und beträgt derzeit ca. 7 %.“

Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart

I. Ziele

Zur Förderung des Radverkehrs legt die Stadtverwaltung folgende grundsätzliche Leitlinien fest:

- Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans in Stuttgart
- Das Fahrrad ist selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik
- Das Fahrrad wird bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt.

Die Stadt Stuttgart will den Fahrradverkehr im Stadtgebiet stärker als bisher fördern. Das vorliegende Papier enthält Leitlinien für die Radverkehrsförderung und ein Bündel von zu ergreifenden Maßnahmen. Das Fahrrad wird als den übrigen Verkehrsarten gleichwertiges Verkehrsmittel betrachtet. Das Rad fahren muss in möglichst vielen Straßen sicher und zügig möglich sein. Die Stadt Stuttgart strebt an, den Radverkehrsanteil von derzeit ca. 7 % auf 12 % und mittel- bis langfristig auf 20 % (Ziel der Landesregierung von Baden-Württemberg) zu steigern. Damit wird eine spürbare Verbesserung für die Umwelt und gleichzeitig mehr Sicherheit für Radfahrer erreicht. Ein höherer Radverkehrsanteil entlastet auch den Kfz-Verkehr.

II. 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog

Im Einzelnen ergreift die Stadt Stuttgart zur Förderung des Radverkehrs folgende Maßnahmen, die in einem kommunalen Radverkehrsplan präzisiert werden:

1. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch Änderung von Verkehrsregelungen zu Gunsten des Radverkehrs
2. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch bauliche Maßnahmen
3. Verbesserung der Sicherheit, z. B. durch Beseitigung von Gefahrenstellen und Verkehrserziehung an Schulen
4. Verbesserung der Wegweisung für den Fahrradverkehr
5. Weiterer Ausbau von praktikablen und möglichst sicheren Fahrradabstellanlagen
6. Ausdehnung des Angebotes der Kombination ÖPNV + Fahrrad
7. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradnutzung
8. Erweiterung des Angebotes an Radfahrkarten
9. Schrittweise Einführung von Winterdienst und Reinigung, insbesondere der Hauptadrouen
10. Erhöhung des Radverkehrsetats. Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel.