

ADFC Stuttgart, Frank Zühlke, Silberburgstr. 123 A, 70176 Stuttgart

Gemeinderat und Bürgermeister  
der Stadt Stuttgart  
Marktplatz 1

70713 Stuttgart

## Radverkehr im Doppelhaushalt 2022 / 2023

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Nopper,  
sehr geehrte Bürgermeisterinnen, Bürgermeister, Stadträtinnen und  
Stadträte,

die aktuellen Haushaltsberatungen entscheiden darüber, ob die  
Mobilitätswende in Stuttgart gelingen kann. Kaum eine Stadt braucht  
dringender eine Abkehr von der Ideologie, die dem Auto alles andere  
unterordnet. Das Fahrrad bietet aus unserer Sicht das größte Potential,  
Teile des Kfz-Verkehrs zu ersetzen, unter dem diese Stadt in vielerlei  
Hinsicht leidet. So kann die Lebensqualität der Stuttgarter\*innen sowie  
die Aufenthaltsqualität der Besucher\*innen massiv verbessert werden

Beim letzten Doppelhaushalt gab es einen ordentlichen Schub, was die  
Sachmittel und das Personal betrifft, verursacht vor allem durch den  
Radentscheid und den Zielbeschluss zur Fahrradstadt. Darin ist als Ziel  
vorgegeben, die Mittel von zunächst jährlich 20 Euro je Einwohner\*in auf  
40 Euro zu erhöhen. In Richtung dieses Ziels muss nun ein weiterer  
deutlicher Schritt unternommen werden, zumindest auf jährlich 30 Euro je  
Einwohner\*in. Trotz der erhöhten Mittel geht es weiterhin zäh voran, was  
die Umsetzung von Radverkehrs-Maßnahmen betrifft. Daher sollten  
zusätzliche Mittel vor allem so genutzt werden, dass die Umsetzung der  
Maßnahmen deutlich beschleunigt werden kann.

Zusätzliches Personal ist vor allem für die Planung und Umsetzung von  
Radschnellverbindungen erforderlich – in allen drei beteiligten Ämtern,  
insgesamt mindestens fünf Stellen. Es ist wichtig, die Maßnahmen zu  
identifizieren, die zügig – ggf. auch provisorisch – umgesetzt werden  
können, um diese sofort anzugehen.

Entsprechendes gilt auch für das Hauptradrountennetz. Es kann nicht dabei bleiben, dass hier und da mal ein kleines Teilstück umgesetzt wird, es muss endlich in großem Maßstab zügig vorangehen. Zum Beispiel bleibt die HRR 2 Richtung Hedelfingen ein Stückwerk, wenn nicht auch der große Abschnitt durch den Stuttgarter Osten endlich für den Radverkehr ertüchtigt wird. In einem Abschnitt können Radfahrer\*innen die Landhausstraße bislang überhaupt nicht legal befahren, in einem weiteren sind die Radfahrer\*innen gefährlich zwischen Stadtbahnschienen und parkenden Autos eingequetscht, sofern sie nicht so mutig sind, in der Gleismitte zu fahren. Hier und in vielen anderen Abschnitten besteht dringender Handlungsbedarf, das darf nicht von Haushalt zu Haushalt geschoben werden.

Auch abseits der großen Routenplanungen gibt es viel zu tun, für was zusätzliches Personal und zusätzliche Sachmittel erforderlich sind.

- Die versprochenen Fahrradgaragen gibt es bislang nicht dort, wo sie eigentlich vorgesehen waren, nämlich in Wohngebieten mit dichter, älterer Bebauung. Hier darf sich die Stadt Stuttgart nicht nur auf wenige Pilotstandorte konzentrieren, es muss es endlich in großem Stil vorangehen. Wir gehen davon aus, dass pro Straßenabschnitt mindestens eine Fahrradgarage mit mehr als zehn Fahrradstellplätzen erforderlich ist. Auch Stellplätze für Lastenräder sind in diesen Gebieten flächendeckend erforderlich. Daher müssen Haushaltsmittel für mindestens eine Personalstelle eingeplant werden, welche sich dieser Herausforderungen annehmen kann.
- Es ist dringend erforderlich, Lichtsignalanlagen verstärkt an den Belangen von Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen auszurichten. Dabei geht es vor allem um das Programm, aber auch um die technische Ausgestaltung der Lichtsignalanlagen. Induktionsschleifen müssen Radfahrer\*innen stets zuverlässig erkennen. Es darf nicht so bleiben, dass die Stadtverwaltung nur Beschwerden nachgeht. Stattdessen ist es erforderlich, dass die Lichtsignalanlagen systematisch auf die Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs angepasst werden. Auch hierfür ist mindestens eine Personalstelle erforderlich – sowohl um die Programme mit neuer Prioritätensetzung zu verändern als auch um zu prüfen, wo es vor Ort anderweitige Probleme gibt und diese abzustellen.
- Instandsetzung und Reinigung von Radverkehrsanlagen und andere von Radfahrer\*innen genutzten Wegen muss systematisch angegangen werden. Bislang wachsen die Wege in der Regel so lange zu, bis es Beschwerden gibt. Dies muss sich ändern! Hierfür muss unter anderem eine systematische Streckenkontrolle eingerichtet werden. Auch die Kontrolle von Baustellen bzw. deren Umleitungen für den Radverkehr muss systematisch erfolgen. Bisher sind die Radfahrer\*innen vom guten Willen oder der Vertragstreue irgendwelcher Bauherr\*innen abhängig; das muss sich ebenfalls ändern. Baustelleneinrichtungen, die Auswirkungen vor allem auf bedeutsame Radverkehrswege haben können, müssen unmittelbar nach ihrer Aufstellung und danach in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Hierfür sind mindestens vier Stellen erforderlich – etwa zwei für die regelmäßige Kontrolle aller Routen, eine für die Baustellen, die vierte als Vertretung.

Bei den konkreten Maßnahmen befürworten wir, dass die Umgestaltung der Theo (RSV 13) und der Umbau der Jahnstraße (RSV 6, 7) in die Liste der umzusetzenden Projekte aufgenommen werden. Weitere Maßnahmen mit hoher Priorität:

- Radschnellverbindungen, insbesondere das "Herzstück", dem "City-Ring für Radfahrer\*innen" (RSV 13) und die Verbindung zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt (RSV 3, 4, 5)
- HRR 1 + RSV 9, 10, 11, Führung durch Kaltental konfliktfrei gestalten.
- HRR 1 + RSV 4, Nürnberger Straße, Radschnellverbindung einrichten, auch die Abschnitte, die nicht als Provisorium vorgesehen sind.
- HRR 2, Landhausstraße
- HRR 3 + RSV 8, geschützter Radweg an der Neuen Weinsteige. Die aktuelle Führung

- durch den Wald kann nur ein Provisorium oder eine "grüne Alternative" sein
- HRR 5 + RSV 2, insbesondere Ludwigsburger Straße zwischen Hohensteinstraße und Friedrichswahl
  - HRR 6 + RSV 1, Abschnitt Tunnelstraße – Siemensstraße, ggf. zunächst provisorisch. Eine Verlagerung der B295 muss hierfür nicht abgewartet werden.
  - HRR 9, Planung einer straßennahen, alltagstauglichen Verbindung durch den Wald zwischen Stuttgart-West und Universität Vaihingen

Dies sind nur wenige Beispiele. Bei unserem "Mapathon" für Stuttgart-Ost haben wir allein für diesen Stadtbezirk 88 Erfordernisse für Maßnahmen aufgelistet, etliche davon mit mehreren Unterpunkten. Bei einer ähnlichen kleineren Aktion für Botnang kamen wir auf 19 Maßnahmen, die allein in diesem kleinen Stadtbezirk erforderlich sind. Hochgerechnet auf die Gesamtstadt dürften daher über 1000 Maßnahmen erforderlich sein, um Stuttgart fahrradgerecht umzugestalten. Wir rufen in Erinnerung, dass der Gemeinderat 2019 beschlossen hat, dass Stuttgart bis 2030 zu einer fahrradfreundlichen Stadt werden soll. Um die Ziele dieses Beschlusses zu erreichen, sind im kommenden Haushalt mindestens 250 Maßnahmen unterschiedlicher Größenordnung allein im Hinblick auf das Radroutennetz zu berücksichtigen und in den nächsten beiden Jahren umzusetzen.

Wir bitten Sie daher, bei dieser wichtigen Zukunftsinvestition einen deutlichen weiteren Schritt nach vorn zu machen. An Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs zu sparen, ist an der falschen Stelle gespart. Jeder gefahrene Kfz-Kilometer kostet die Gesellschaft Lebensqualität, Gesundheit und Geld.

Bei Rückfragen dürfen Sie sich gerne an uns wenden.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Zühlke  
ADFC Stuttgart  
Mitglied im Vorstand