

Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper  
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik  
Rathaus  
Marktplatz (M) 1  
70173 Stuttgart

28.09.2023

**Geschäftsstelle**

Fahrradbüro im Umweltzentrum  
Rotebühlstraße 86/1 (Innenhof)  
70178 Stuttgart  
geöffnet jeden Mittwoch von  
17:00 bis 19:30 Uhr  
Telefon 0711 6368637  
stuttgart@adfc-bw.de

**Bankverbindung**

Postbank Stuttgart  
IBAN:  
DE21600100700277702709  
BIC: PBNKDEFF  
Steuer-Nummer 99015/25397

## Stellungnahme des ADFC Stuttgart zum Doppelhaushalt 2024/2025

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

nach der Veröffentlichung des städtischen Haushaltsentwurfs möchten wir  
uns als ADFC Stuttgart dazu äußern, was aus unserer Sicht notwendig ist,  
um den Radverkehr entscheidend voranzubringen.

Wir begrüßen sehr, dass es eine Mehrheit unter den Fraktionen zu geben  
scheint, die Mittel für den Radverkehr auf 40 Euro/Einwohner zu erhöhen.  
Wir setzen darauf, dass dies tatsächlich so beschlossen wird, auch wenn  
es im Entwurf der Stadt so noch nicht vorgesehen ist. Dies ist ein  
wichtiger Baustein zur Umsetzung des Zielbeschlusses des  
Radentscheids.

Was sind die wichtigsten Punkte, die angegangen werden müssen?

1. Ausreichend und gut motiviertes Personal für die Umsetzung.
2. den Ausbau von Hauptradrouten und wichtigen Radwegen vorantreiben.
3. Problembereiche wie a) sicheres Radfahren auf Straßen mit Stadtbahn  
im Fahrbahnbereich oder b) fahrradunfreundliche Fahrbahnbeläge  
bearbeiten.

## **1. Personal**

Beschleunigung der Umsetzung der notwendigen Projekte: In allen drei hauptbetroffenen Ämtern muss das Personal aufgestockt werden, insbesondere im Tiefbauamt. U.a. muss Personal vorhanden sein, das sich um fahrradfreundliche LSA-Schaltungen nach den Vorgaben der Studie „E Klima“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

In der Straßenverkehrsbehörde muss die Schulwegplanung gestärkt werden: Derzeit gibt es nur eine halbe Stelle, bis 2030 sollen alle Bezirke geplant sein. Das ist zu wenig und dauert zu lange, eine Aufstockung um mindestens eine ganze Stelle ist notwendig!

Insgesamt müssen attraktivere Arbeitsplätze geschaffen werden, über die geplante Stuttgart-Zulage hinaus sollten ggf. Mitarbeiterwohnungen und Kindergärten angeboten werden. Für klimarelevante Arbeitsplätze sollte ein Klimabonus eingeführt werden. Auch Dienstfahrräder für einzelne Mitarbeiter, die mit Verkehrsthemen zu tun haben, könnten die Attraktivität steigern und gleichzeitig die Perspektive des Radverkehrs bei den Mitarbeitern stärken.

Alle Mitarbeiter\*innen im Verkehrsbereich müssen in Sachen Radverkehr geschult werden, insbesondere Baustellen, LSA, Überwachung. Bei Letzterem geht es vor allem um das Bewusstsein, dass es keine Bagatelle ist, wenn ein Rad- oder Gehweg zugeparkt wird. Zum Thema Falschparken schicken wir nochmal eine gesonderte Stellungnahme.

## **2. Ausbau der Hauptradrouten und wichtiger Radwege**

Neben dem reinen Zahlenwerk wird im Zusammenhang mit dem Haushalt auch eine Projektliste erstellt (s. Radbericht). Damit die Haushaltsmittel eine größtmögliche Wirkung erzielen, ist es wichtig, dass darin auch die drängendsten Punkte enthalten sind.

Größte Klimawirkung haben Push-Maßnahmen, am besten mit Pull-Maßnahmen kombiniert:

Parkflächen und Fahrspuren umverteilen, Geschwindigkeit reduzieren, Kfz-Verkehr aus Nebenstraßen heraushalten. Für Radstellplätze sollten Kfz-Parkflächen umgewidmet werden, eine Förderung von Abstellplätzen außerhalb des öffentlichen Raums kann dazu allenfalls eine Ergänzung sein.

Mehr Superblocks: Dies ist eine Maßnahme, die allen hilft, die entsprechenden Gebiete lebenswerter zu machen; daher sind sie nicht aus dem Rad-Etat zu finanzieren. Um die Umsetzung zu beschleunigen, sollten sie zuerst provisorisch eingeführt werden, die bauliche Umgestaltung erfolgt später – so wie es in der Augustenstraße vorgesehen ist. Die bereits anvisierten drei Superblocks pro Doppelhaushalt sollten damit eher eine Untergrenze sein. In nicht für Superblocks geeigneten Gebieten sollten einzelne modale Filter den Kfz-Durchgangsverkehr aus den Nebenstraßen heraushalten. Für die

bauliche Umgestaltung sollten die Gebühren für das Anwohnerparken erhöht werden, gleichzeitig sinkt dadurch der „Parkdruck“. Aber auch „klassischer“ Radwegebau ist erforderlich, um alltagstaugliche überörtliche Verbindungen herzustellen. Eine Auswahl ist in Anlage 1 zusammengestellt.

Wichtige Punkte im Radschnellverbindungs- und Hauptradrouthenetz, die dringend angegangen werden sollten:

- Die 13 Radschnellverbindungen gemäß Machbarkeitsstudie, insbesondere der „City-Ring für den Radverkehr“ (RSV Nr. 13), sollten dringend umgesetzt werden, was vielerorts auch mit provisorischen Maßnahmen möglich ist.
- An der B14 muss endlich der Beschluss verwirklicht werden, die Kfz-Fläche um 50% zu reduzieren.
- Am Anstieg zur Ruhbank (RSV Nr. 6 und 7) ist als Auftakt ein Pop-up-Radweg an der Pischekstraße vorzusehen. Dieser Abschnitt ist zugleich ein wichtiger Schulweg.
- HRR 1 König-Karl-Straße (insbes. unter der Eisenbahnbrücke) und Wilhelmsplatz sowie Waldburgstraße
- HRR 2 Landhausstraße Kernerplatz bis Wangener Straße
- HRR 4 Vogelsang bis Botnang
- HRR 6 Pragsattel bis Feuerbach
- HRR 7 Mercedesstraße bis Gaisburger Brücke und Benzstraße im Bereich der Gaggenauer Straße
- HRR 31, 62, 63 (Neckarstraße, Urbanstraße, Olgastraße, Filderstraße) stärken, als Alternative zum Schlossgarten.

Zudem werden mehr Mittel für Sofortmaßnahmen benötigt. Dies gilt insbesondere für Schulwege, damit die Radschulwegeplanungen nicht nur zu Empfehlungen für die Schüler\*innen, sondern auch zu konkreten Maßnahmen führen. Insgesamt sollten mehr Pop-Up-Maßnahmen durchgeführt werden, da damit eine schnellere Umsetzung möglich ist.

3. Bei den folgenden beiden Punkten geht es darum, sie überhaupt als wichtiges Thema aufzunehmen und als Auftakt einzelne Abschnitte entsprechend umzugestalten.

### **3a. Wichtiges Sicherheitsthema: Radverkehr auf Fahrbahnen mit Stadtbahn.**

Gefahr besteht vor allem, wenn rechts geparkt wird und zwischen Auto und Schiene wenig Platz ist; aber auch, wenn der Fahrbahnverlauf zu einer spitzwinkligen Querung zwingt.

Einige Beispiele:

- Landhausstraße (östl. Teil)
- Hackstraße
- Alexanderstraße – Gerokstraße – Gänsheidestraße
- Freihofstraße (Stammheim)
- Hölderlinstraße
- Schmidener Straße

### **3b. Pflasterstraßen fahrradfreundlich umgestalten.**

Für die Radfahrer\*innen am besten ist Asphalt; wo das nicht möglich ist, etwa durch Denkmalschutzaufgaben, sollte zumindest ebenes Pflaster verwendet werden. Dieses kann aus dem Originalpflaster durch Schleifen oder Sägen hergestellt werden.

Beispiele:

- Landhausstraße nahe Lukasplatz
- Daimlerplatz
- Haußmannstraße (östl. Teil)

Viele Grüße

Tobias Willerding

Kreisvorsitzender ADFC Stuttgart

## **Anlage 1**

Hedelfingen – Lederberg

Möhringen – Degerloch via Sigmaringer Straße

Degerloch – Landhauskreuzung via Epplestraße

Muckensturm – Steinhaldenfeld

Mittlere Filderstraße

Filderhauptstraße zwischen Plieninger Mitte und Garbe

Von Botnang zum Botnanger Sattel (richtungsbezogen, da der Abschnitt kurz ist)

Botnang – Feuerbach

Mühlhausen – Freiberg via Mönchfeldstraße (natürlich ohne Treppe)

Lückenschluss bei Stammheim Richtung Möglingen

Bärenstraße bis Abzweig Solitude (K9503), perspektivisch auch die Bergheimer Steige

Bad Cannstatt – Zuffenhausen (über Schnarrenberg)

In Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen:

Zuffenhausen – Korntal via Nordseestraße

Grüner Heiner – Münchingen

Bad Cannstatt – Schmiden

Gerlinger Straße westl. der Rappachstraße