



Stuttgarter Radforum

Plenumssitzung 18.10.2022

zusammen mit der

Evaluationsgruppe BYPAD/WAPAD-Verfahren



Tagesordnung

- 1. Vorstellung des Endberichts des BYPAD/WAPAD Audits**
Herr Thomas Möller, team red
- 2. Bericht der Stadtverwaltung zum Thema Radschulwegepläne**
Amt für öffentliche Ordnung
- 3. Bericht aus den Projektgruppen (Radverkehr)**
PG 1, Herr Zühlke
PG 3, Herr Ockenga
- 4. Sonstiges**



Projektgruppe 1: Radinfrastruktur und Radfahren in den Stadtbezirken

PG- Sprecher: Herr Zühlke, (Herr Vogt)

Projektgruppe 2 : Kind, Rad und Schule

PG- Sprecher: (Frau Schmidt-Dencker), Herr Pfaff

Projektgruppe 3: Mountainbike und Co

PG- Sprecher: Herr Ockenga

Projektgruppe 4: Radtouren, Stadtführungen und Radtouristik

PG- Sprecher: Herr Schwers

Projektgruppe 5: Pedelec, Innovative Fahrradtechnik

PG- Sprecher: Herr Vogt



Die Projektgruppen sind z.Zt. inaktiv oder benötigen neue Projektgruppensprecher.

Herr Vogt oder Herr Wettlaufer z.B. als Gründungsmitglieder des Radforums nicht mehr dabei

Wenn jemand in diesen Themen aktiv ist, und einmal im Jahr im Rahmen des Stuttgarter Radforums berichten möchte, kann sich gerne melden



Neue Projektgruppen, Themen oder Berichte anderer Initiativen sind möglich
Einfach melden bei: fahrrad@stuttgart.de



Vielen Dank

BYPAD Stuttgart

Präsentation am 18.10.2022



Übersicht zur Präsentation

- Einführung zu BYPAD
- Ablauf und Inhalt des Rad- und Fußverkehrsaudits in der Landeshauptstadt Stuttgart
- Abgestimmte Leitlinien „Stuttgarter Wege“

Einführung zu BYPAD

BYPAD = Bicycle Policy Audit

- Basiert auf internationalen Best Practices und gibt einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik.
- 1998 bis 2008 in mehreren EU-Projekten entwickelt
- Mittlerweile in über 250 Städten und Regionen eingesetzt, darunter ca. 25 in Deutschland

Kommunikationsansatz (vorrangig):

- Informationsaustausch, Diskussion um Ist-Zustand
- Fragen leiten und können inspirieren

Bewertungsansatz (nachrangig):

- Konsens zur Bewertung des Ist-Zustandes nach Qualitätsstufen (nachrangig)



Ziel von BYPAD

- Standardisiertes Qualitätsmanagementinstrument, mit dem der Radverkehr in einer Stadt oder Region systematisch erfasst und verbessert werden kann

Methode

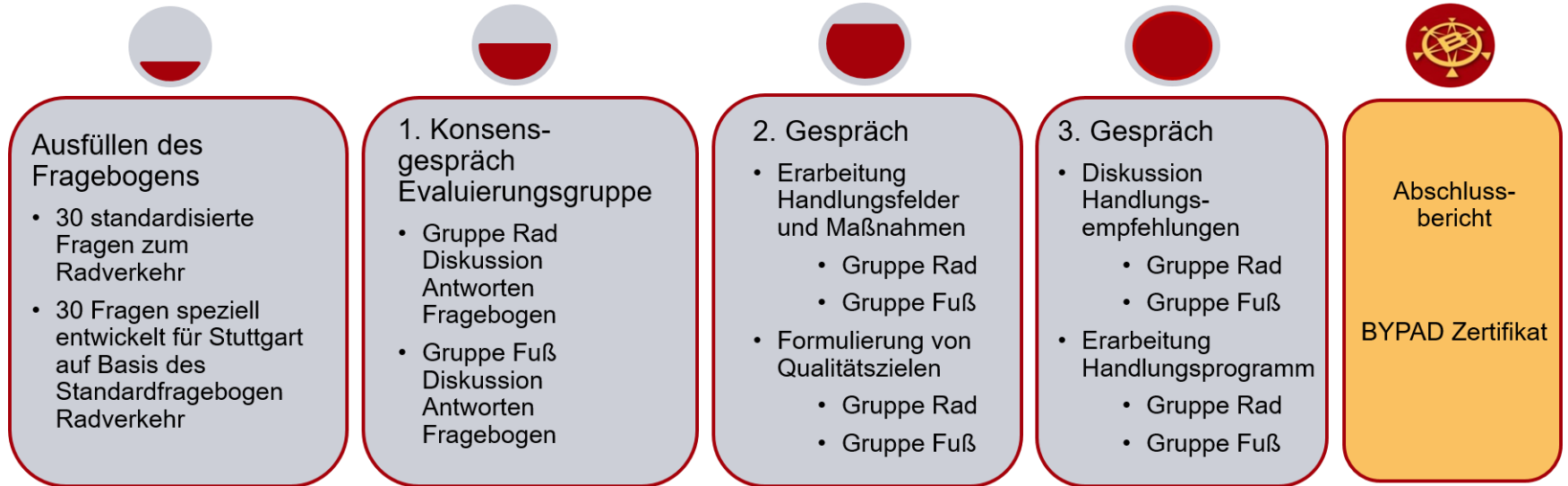
- Auditverfahren, das den Status-quo beurteilt und im Konsens Qualitätsziele definiert
- Start eines Kommunikationsprozesses über den Radverkehr
- Austausch und Information über die Radverkehrsaktivitäten, -strategien und -politik

Instrument

- Fragebogen (9 Module, 30 Fragen), der durch die Evaluator:innen unabhängig voneinander die Radverkehrspolitik bewertet



Ablauf und Inhalt des BYPAD in der Landeshauptstadt Stuttgart



Mitglieder der Evaluationsgruppe

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Frau Dr. Lehmann	Stadträtin
CDU	Herr Kotz	Fraktionsvors.
SPD	Frau Schanbacher	Stadträtin
Die FRAKTION LINKE SÖS PIRATEN	Herr Pantisano	Stadtrat
Tierschutzpartei		
FDP	Herr Serwani	Stadtrat
Fraktionsgemeinschaft PULS	Herr Ozasek Frau Köngeter	Stadtrat Stadträtin
Freie Wähler	Herr Schrade Herr Sailer	Stadtrat Stadtrat

Politik: Fraktionen Gemeinderat



Verwaltung

Amt 32, Amt für öffentliche Ordnung	Frau Scherz	Abteilungsleitung Straßenverkehr
Amt 36, Amt für Umweltschutz	Herr Bühle	Sachgebietsleiter Umwelt- und Mobilitätsberatung
Amt 61, Amt für Stadtplanung und Wohnen	Herr Oehler Herr Hemmerich Frau Adam Herr Märker	Abteilungsleitung Sachgebietsleitung Fahrradbeauftragte Mitarbeiter mit Zuständigkeit Fußverkehr
Amt 66, Tiefbauamt	Herr Schmid Frau Weise Herr Langer Herr Otto	SG-Leiter Radverkehr und Sonderaufgaben Mitarbeiterin Radverkehr und Sonderaufgaben Mitarbeiter Radverkehr und Sonderaufgaben Mitarbeiter Bewegungsförderung und Sportentwicklung
Amt 52, Amt für Sport und Bewegung		
AWS, Abfallwirtschaft Stuttgart	Frau Kaphengst Herr Mehne	Abt./SG: 4.5
S/OB, Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität	Herr Ralf Maier-Geißer Herr Leyva	Leiter Nachhaltig mobil Stabstelle nachhaltige Mobilität
Kinderbeauftragte	Frau Haller-Kindler Frau Langer Frau Wilhelm	Kinderbeauftragte Behindertenbeauftragte
Behindertenbeauftragte		
Land Verkehrsministerium	Herr Schwab (Rad) Frau Dr. Kaiser (Fuß)	Referat 45 – Rad- und Fußverkehr, Ortsmitte
Land Liegenschaften	Frau Hämke	stv. Abteilungsleiterin Immobilienmanagement
Polizei Stuttgart	Herr Grab	Verkehrspolizeiinspektion Fahrradstaffel

Verbände/Interessenvertretung

Jugendrat Stuttgart	Herr Staritzbichler	Mitglied Jugendrat
Fuß e.V.	Frau Votteler Frau Kircher-Wintterlin Herr Erben Herr Rimmele	Mitglied Fuss e.V. und Sachk. Einwohnerin (Rad) Sprecher Ortsgruppe Stuttgart
StadtSenioren-Rat Stuttgart e.V.	Herr Reusch-Frey Herr Feinauer	Leiter Treffpunkt 50plus Vorstandsmitglied StadtSeniorenRat
Radentscheid	Frau Reisle Herr Lucas	Gruppe Radentscheid + SKE
ADFC Stuttgart	Frau Schlieh Herr Willerdig	Stellvertretende Vorsitzende ADFC Stuttgart Vorsitzender ADFC Stuttgart
VCD Stuttgart	Herr Heck Herr Link	Vorstandsmitglied Kreisverband Stuttgart + SKE
ADAC Stuttgart	Frau Grosser Herr Kaiser	Abteilung Verkehr und Umwelt
SSB Nahverkehrs-betrieb	Herr Keller	Fachbereichsleiter Betriebliche Strategien

Fragebogen

Fragebögen mit 28 Fragen zu Radverkehr und 20 Fragen zu Fußverkehr

Link zum Online-Fragebogen wurde an alle Mitglieder der Evaluationsgruppe verschickt
Rücklauf:

- 22 Fragebögen zum Radverkehr
- 15 Fragebögen zum Fußverkehr



The screenshot shows the header with the logo and 'BYPAD BICYCLE POLICY AUDIT'. Below it, the title 'Fragebogen' is displayed. A navigation bar shows modules 1 through 9, with module 1 highlighted. The current module is 'Modul 1 - Anforderungen der Radfahrenden'. At the bottom, a red bar contains the question: 'Frage 1 - Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Radfahrenden? (Erforderlich)'. A 'Kontakt' link is visible in the top right corner.

M1: Anforderungen der Zufußgehenden

Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Zufußgehenden einschließlich Kindern und Älteren sowie Menschen mit Behinderung?

0	Keine Aktivität	<input type="checkbox"/>
1	Die Fußverkehrsbelange werden nur dann ermittelt, wenn ein spezifisches Problem auftritt. <i>Gelegentlich wird auf vorhandenes Wissen zurückgegriffen. (z.B. Handbücher, Regelwerk der FGSV wie RAST, EVA etc.)</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Beschwerden und Anregungen von Zufußgehenden oder deren Organisationen/Beauftragte werden eher zufällig berücksichtigt. Sie werde beteiligt, wenn von außen Druck auf Verwaltung und/oder Politik ausgeübt wird. (z.B. VCD, FUSS e.V., Kinder- oder Seniorenvertretungen, lokale Bürgervereine, Bürgerinitiativen)</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Behindertenbeauftragte und -organisationen werden angehört, wenn Stellen der Verwaltung das für erforderlich halten oder wenn Druck auf die Politik ausgeübt wird.</i>	<input type="checkbox"/>
2	<i>Die Anforderungen werden gelegentlich untersucht, wenn spezielle Projekte mit besonderem Fußverkehrsbezug ausgeführt werden sollen. (Fußverkehrszählungen u.ä.)</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Die Analyse der Anforderungen folgt generell dem technischen Regelwerk inkl. der vorgeschlagenen Vorgehensweise von Leitfäden.</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Wenn konkrete Projekte mit Fußverkehrsbezug geplant sind, werden Vertretungen von Betroffenenengruppen konsultiert. (z.B. Schulkinder, Senioren, E-Rollstühle,...)</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Gelegentlich werden Zufußgehende und deren Organisationen von der Stadtverwaltung eingeladen, um spezielle Themen zu erörtern.</i>	<input type="checkbox"/>
3	<i>Es werden (neben allgemeinen Modal-Split-Erhebungen) regelmäßig auch fußverkehrsspezifische Befragungen und andere Erhebungen durchgeführt, um die Fußverkehrsaktivitäten auf eine solidere Grundlage zu stellen (z.B. Befragung von zu Fuß Gehenden alle 5 Jahre).</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Die Daten aus einer lokalen, fußverkehrsspezifischen Beschwerde- und Vorschlagsdatenbank werden regelmäßig analysiert, um neue Erkenntnisse zu Nutzer*Innenanforderungen zu erhalten.</i>	<input type="checkbox"/>
	<i>Zwischen städtischen Mitarbeitenden, Politiker*Innen, externen Expert*Innen, Zufußgehenden und deren verschiedenen Organisationen gibt es einen regelmäßigen Dialog.</i>	<input type="checkbox"/>

Konzeptionelle Grundlagen Radverkehr

- Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (2014)
- Radverkehrskonzept (2010)
- Masterplan Green City Plan (2018)
- Aktionsplan „Nachhaltig mobil“ (2013/2017)
- Zielbeschluss und Ergänzungsbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ (2019)
- Rahmenkonzepte des Landes: RadSTRATEGIE, RadNETZ, RadKULTUR, Radschnellverbindungen



Konzeptionelle Grundlagen Fußverkehr

- Fußverkehrskonzept Stuttgart (2017) mit Investitionsprogramm für Flanier Routen & Hauptfußwegverbindungen
- Fußverkehr checks; Stäffele-Aktionen
- Webseite „Gut zu Fuß in Stuttgart“ u.a. auch mit Links zum Wandern in Stuttgart,
- Filme der Stadt zum Fußverkehr anlässlich des FUKO#3 (2020 im digitalen Exil): Themen Fußgängerstadt, Stäffele, Fußbürger, Kinder, Handicap, moderne Stadtplanung
- Schulwegpläne, Aktionen (Sicher zu Fuß zur Schule, ...)
- Leitfaden für Barrierefreiheit mit Dachverband integratives Planen und Bauen und anderen
- diverse Verkehrssicherheitsaktionen

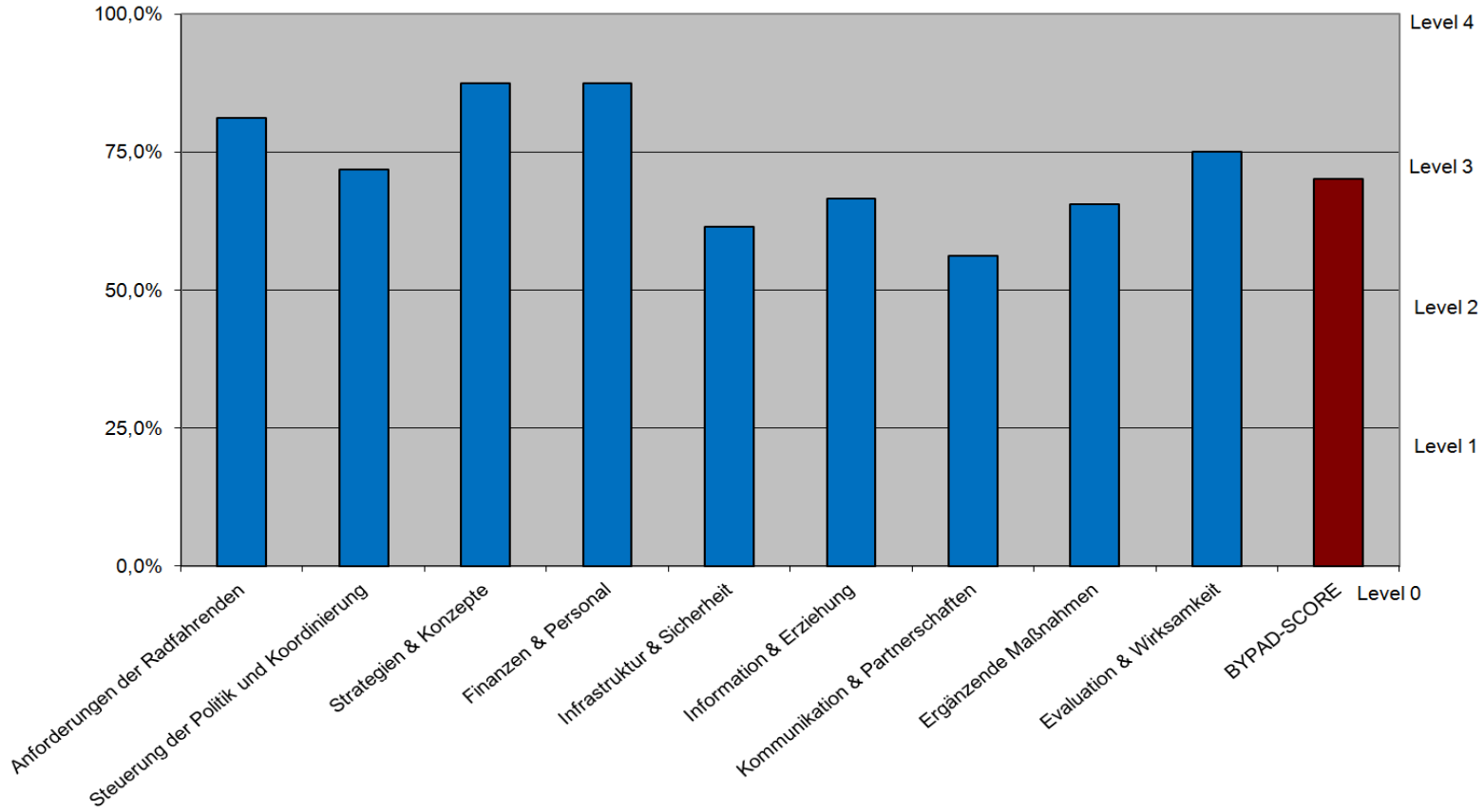
Befahrung und Begehung mit den Auditoren



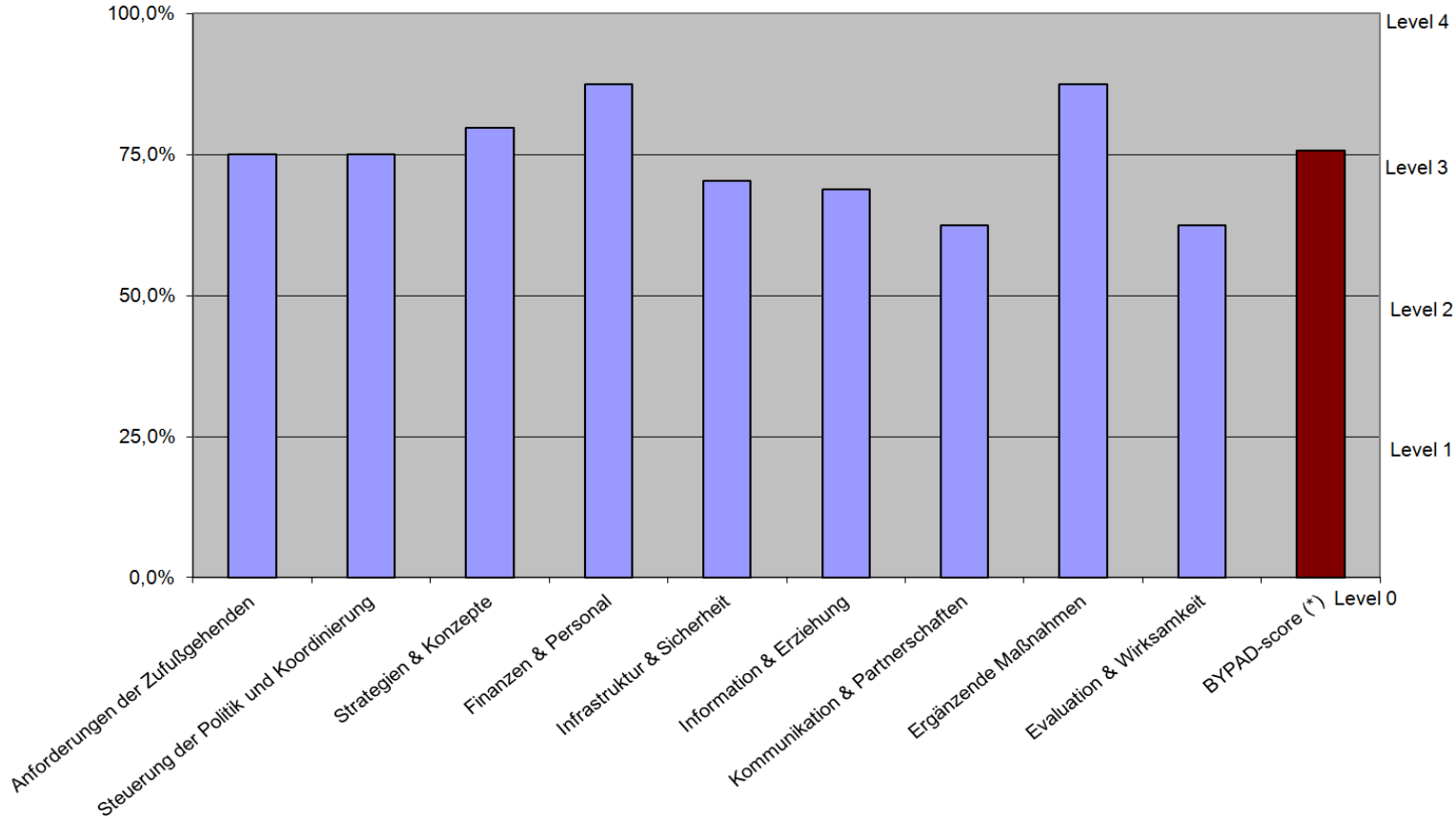
Befahrung und Begehung mit den Auditoren



Bewertung der BYPAD-Module zum Radverkehr



Bewertung der WAPAD-Module zum Fußverkehr



Information

- Wie läuft die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts?
- Was ist BYPAD?
- Wie können Stuttgarterinnen und Stuttgarter mitmachen?
- Wie ist die Beschlusslage?

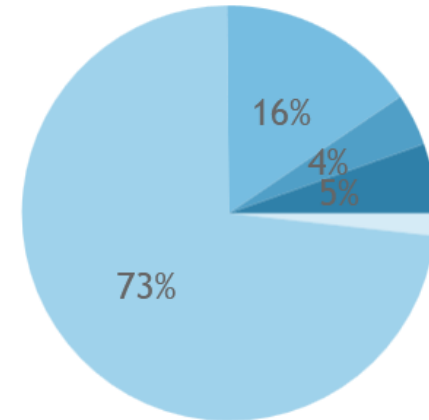
Online-Umfrage

- 14.03.2022 bis 04.04.2022
- 16 Fragen, davon eine offene Frage
- 517 Teilnahmen

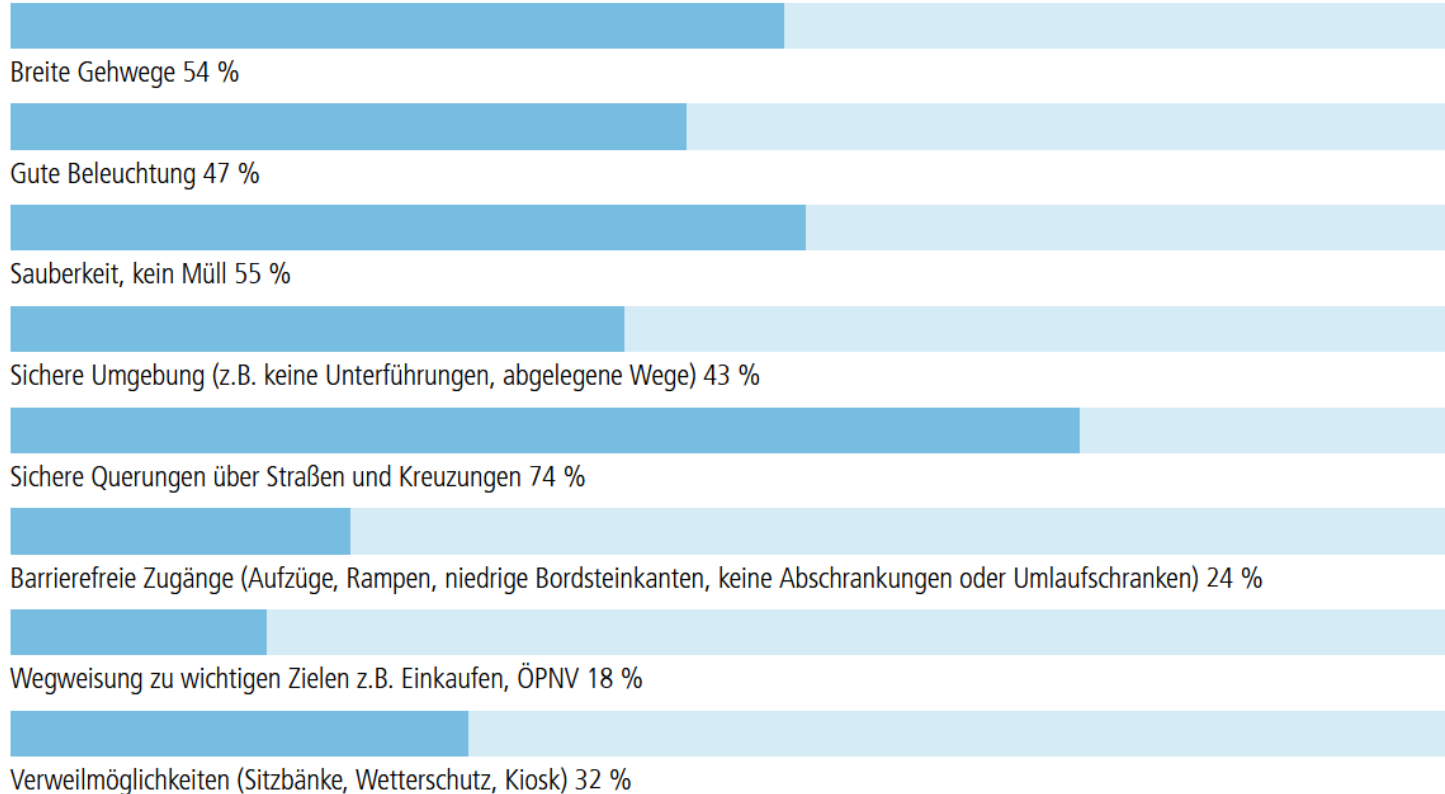
The image is a screenshot of the 'STUTT GART MEINE STADT' website. The header includes the logo, navigation links for 'Vorhaben entdecken', 'Ergebnisse ansehen', and 'Informieren', and a 'Login / Registrierung' button. The main content area features a large image of a cyclist on a city street. To the right of the image, the text reads: 'STADTWEIT FORTSCHRIBUNG DES STUTT GARTER RADVERKEHRSKONZEPTS Fahrradverkehr in Stuttgart weiter fördern'. Below this, it specifies the 'Thema' as 'Stadtentwicklung, Verkehr/Mobilität', the 'Zeitraum' as 'für Beteiligung: 14.03.2022 bis 04.04.2022 vsl. Umsetzung: Sommer 2022', and the 'Zielgruppe' as 'Alle Einwohnerinnen und Einwohner'. At the bottom right, there is a green speech bubble icon and a circular icon with a clock and the word 'BEEENDET'.

8. Wie beurteilen Sie das bestehende Radverkehrsnetz bzw. die Radwegeführungen in Stuttgart?

- 2 % Mir sind keine Radwege/Routen in Stuttgart bekannt.
- 73 % Die Radwege/Routen sind lückenhaft und enden plötzlich.
- 16 % Die bestehenden Routen reichen nicht aus.
- 4 % Es sind schon viele Radwegeführungen gut erkennbar und ausgeschildert.
- 5 % Ich finde immer eine gute Verkehrsführung für Radelnde.



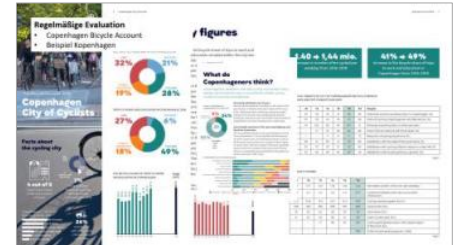
15. Was ist Ihnen besonders wichtig, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind? (Mehrfachantworten möglich)



Stärken und Schwächen aus Auditorensicht

	Radverkehr	Fußverkehr
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzausstattung • Personalausstattung • Dynamik der Stadtgesellschaft • Bürgerbeteiligung durch Sachkundige Einwohner:innen • Aufstellung der Öffentlichkeitsarbeit • Verknüpfung Rad und ÖV • Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Kompakte Stadtform und ÖPNV-Angebot • Stadtgesellschaft • Qualitätsanspruch • Ressourcen und Engagement in der Verwaltung
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit • Radverkehrsnetz • Knotenpunktgestaltung • Topografie • Diskrepanz der Planungsziele • Kommunikation 	<ul style="list-style-type: none"> • Altbestand der (Hauptverkehrs-) Straßen • Planungsziele und Zielerreichung

2. BYPAD-Treffen: Impulse für den Radverkehr



2. BYPAD-Treffen: Impulse für den Fußverkehr

Schutz an Querungstellen
 VNI-Empfehlung vom April 2021 für künstliche StVO-Movente – in der LHS schon vorzubereiten?
 Angepasste Strecken frei von Schwellenrissen – für Visier-Zero nach Stockholmer Declaration vom Februar 2020

„Zeitgerechtigkeit“
 Faire LSA-Schaltungen – auch für die Langsameren zu Fuß (per Extra-Taster zur Dehnung der Grünphase)

Viele neue Fußgängerüberwege
 Nicht nur an Gefahrenstellen, sondern auch zu mehr Komfort beim Gehen

Künftig mehr Begegnungszonen möglich?
 Nach der VNI-Empfehlung 2023 zur StVO

- London: Shared Space
- Wien: Österreichische Begegnungszone

Temporär: Sommerfußgängerstraße
 z.B. in Stockholm

- Begrenzt auf die mit dem höchsten Bedarf an Straßenflächen & Gastronomie
- Wandert testweise durch die Straße

Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität
 Gibt es in allen Stadtteilen vorhandene Begegnungsorte als spontane Treffpunkte ohne Verzahnung?

Hitze-resilientere öffentliche Räume
 für bessere Begegnungsorte

- „grüne und blaue Infrastruktur“
- Schatten
- Trinkwasserbrunnen
- ...

ÖPNV-Unterstützungsprogramm nach der Pandemie: Besserer Haltestellenzugang, besseres -umfeld zu Fuß

Was gut ist für Fußverkehr, ist auch gut für ÖPNV. Barrierefrei + LSA-günstig + anregendes Umfeld + kurze Wege zu Fuß: +70% mehr akzeptierte Haltestelleneinzugsbereiche möglich.

1 + 1 = 3

2. BYPAD-Treffen: Gruppenarbeit

Sammlung von Ideen und Vorschlägen für
einen Aktionsplan





Abgestimmte Leitlinien „Stuttgarter Wege“

Stuttgarter Wege zu einer fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt

Abgestimmtes Leitlinienpapier zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung in Stuttgart

1. **Fahrrad- und Fußverkehr zusammen denken und koordiniert stärken**
 - 1.1 Stuttgarter Ziele
 - 1.2 Stuttgarter Umsteuern – Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr angehen
 - 1.3 Stuttgarter Fahrrad- und Fußverkehrsmonitor
 - 1.4 Stuttgarter Kommunikation – transparent und motivierend
 - 1.5 Strukturen und Ressourcen

Abgestimmte Leitlinien „Stuttgarter Wege“

2. Fahrradstadt gestalten und bewerben – Fahrbahn frei für den Radverkehr

- 2.1 Stuttgart Radstrategie
- 2.2 Stuttgart Radnetz
- 2.3 Stuttgart Radleben

3. In Stuttgart besser zu Fuß mobil – Platz und Wege frei für den Fußverkehr

- 3.1 Stuttgart Gehwegenetz – komfortabel und barrierefrei
- 3.2 Aufenthaltsqualität und Begegnung

Abgestimmte Leitlinien „Stuttgarter Wege“

1.1 Stuttgarter Ziele

Mehr Rad- und Fußverkehr, weniger Autoverkehr

Die Landeshauptstadt Stuttgart soll eine **Fahrradstadt** werden und dabei gleichzeitig den hohen Anteil der Fußwege am Gesamtverkehr (der Wohnbevölkerung) halten. Der Radverkehrsanteil soll von (2017 zuletzt gemessenen) 8 % auf 25 % der Wege im Jahr 2030 steigen. Als Zwischenziele werden 13 % in 2023 und 21 % in 2028 definiert.

Die starke Zunahme des Radverkehrs soll den motorisierten Individualverkehr entsprechend reduzieren und weder zu Lasten des Fußverkehrs noch des Öffentlichen Verkehrs gehen. Der Fußverkehr soll die Marke von rund 30 % (MID 2017: 29 %) aller Wege langfristig mindestens halten. Um diesen Anstieg um 17 Prozentpunkten (von 37 % auf 54 % der Wege zu Fuß oder per Rad) zusammen anzugehen, soll aktive Mobilität anspruchsvoll neu gedacht werden, denn die Verknüpfung der Ziele macht das Vorhaben besonders ambitioniert.

Dies ist kein Selbstzweck, sondern ist im öffentlichen Interesse. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dient dazu, die **Lebensqualität** in der Landeshauptstadt Stuttgart zu erhöhen. Sie reduziert den Verkehrslärm und Schadstoffausstoß, mindert die Unfallgefahr und verringert die Abhängigkeit von Autobesitz und Fahrplänen. Sie fördert das soziale Miteinander im öffentlichen Raum, den globalen **Klimaschutz** und die **individuelle Gesundheit** durch mehr Bewegung an der frischen Luft. Sie trägt damit wesentlich dazu bei, dass Stuttgart eine sehr attraktive und zukunftsfähige Stadt wird.

Beispiel für die abgestimmten Formulierungen

Verleihung des BYPAD-Zertifikats





BYPAD - Die effizienteste Methode zur Verbesserung von lokalen und regionalen Radverkehrsmaßnahmen.



Radschulwegplanung der Landeshauptstadt Stuttgart

- Bericht zum Sachstand -

Sicher mit dem Rad zur Schule

UA Mobilität am 18. Oktober 2022



Agenda

1. Rückblick
2. Entstehung eines Radschulwegplans
3. Entwurf: Radschulwegplan Weilimdorf als Flyer
4. Erläuterungen zur Methodik
5. Weiteres Vorgehen
6. Zielvorstellung



1. Rückblick

2005

- Schülerbefragung (Ergebnis: Radnutzung von Schüler/innen je nach Schule zwischen 0% und 20%; Durchschnittlich: 6%; Personal in den Fachämtern für eine umfangreiche Radschulwegplanung fehlt.)

2013

- Rad und Schule (Radabstellanlagen, Verkehrssicherheitstechnische Einzelmaßnahmen).
- 3 Pilotschulen (Weilimdorf, Vaihingen, Bad Cannstatt), Datenerhebung ohne Auswertung.

2021

- Schaffung / Besetzung einer 50 % Stelle für Radschulwegplanung.
- Vorbereitung der Schulwegbefragung.
- Abstimmung mit beteiligten Ämtern (32, 61, 66, Polizei) über Methodik.
- Pilotprojekt Weilimdorf (Verkehrsschauen, Anordnungen, Beteiligung an verkehrstechnischen Planungen).

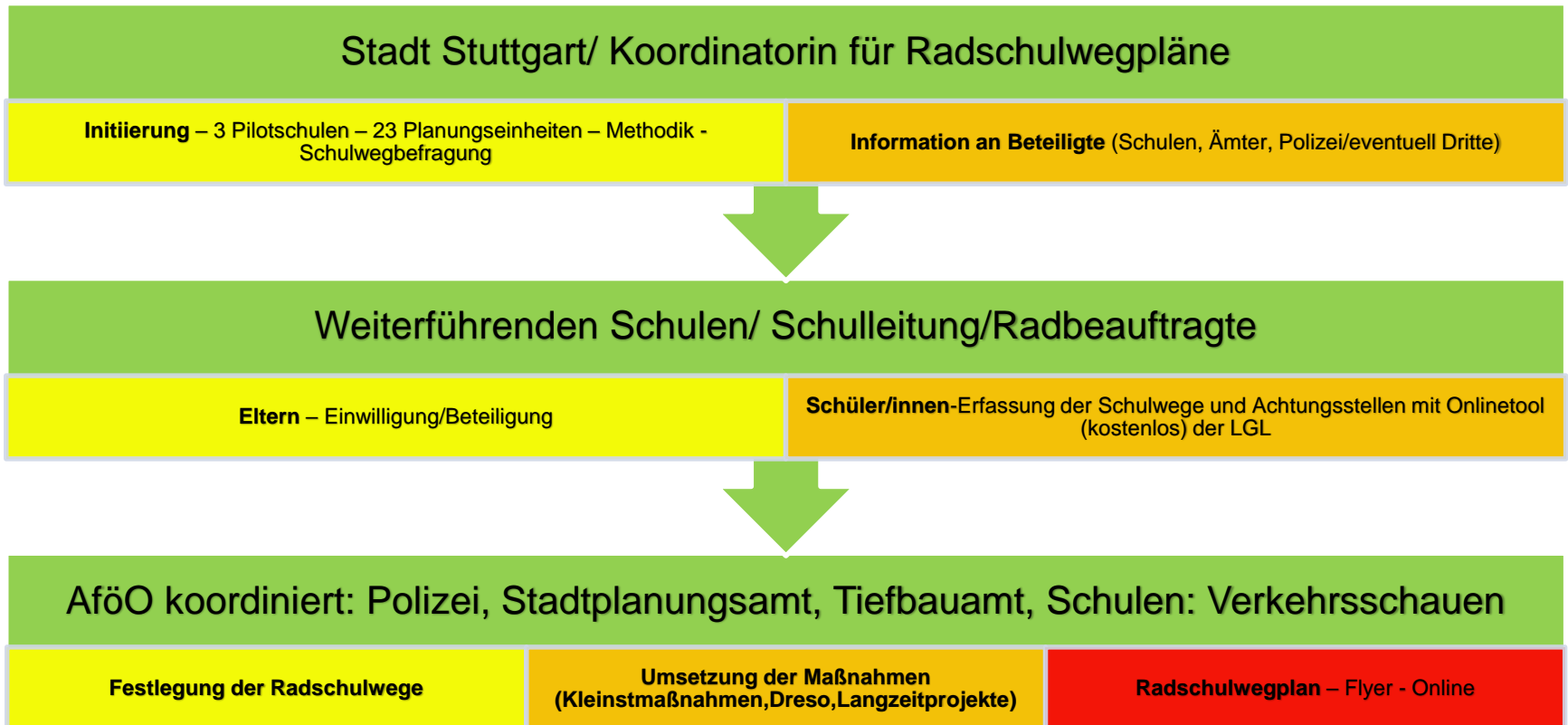
2022

- Durchführung der Schulwegbefragung (Kooperation: Stat. Amt, AföO, Stadtplanungsamt, Kinderbeauftragte).
- Fertigung eines ersten Radschulwegplans für Weilimdorf als Flyer, für Geoline und Stuttgart maps.
- Auswertung der Schulwegbefragung (noch nicht abgeschlossen, aber: erste Ergebnisse für November geplant).
- Radumfahrt mit einer Schülerin von Stuttgart Ost ans Dillmann Gymnasium nach Stuttgart West.



2. Entstehung eines Radschulwegplans

Vorgabe: Erlass „Sicherer Schulweg“





3. „Pilot“ Radschulwegplan Weilimdorf



Rund um deine Schule

Auf jeder Seite siehst du ganz genau, wo und wie die Radwege rund um deine Schule verlaufen und welche Platzregeln für die Fahrer gelten.

Kommst du die Baderung der verschiedenen Verkehrs-schilder, die für dich im Straßenverkehr wichtig sind? Hier sind sie noch mal aufgelistet.

Welche Radwege gibt es?

Bei Wegen, die durch die Zusatzschild „Radfahrer he“ gekennzeichnet sind, haben Radfahrer die Vorrang, ob sie dort oder auf der Straße fahren.

Wenn allerdings Radwege mit blauen Verkehrszeichen auf dem Weg zur Verfügung stehen, musst du sie nutzen. Sie heißen „Anfahrtsplatz für Radfahrer“. Auf der Fahrbahn darfst du dabei schon Schülern nur dann folgen, wenn zum Beispiel im Winter oder wegen einer Baustelle der Radweg nicht frei ist.

Radweg
Radfahrende müssen hier fahren, für andere Verkehrsteilnehmer (außer Elektrokleinstfahrzeuge wie zum Beispiel Scooter) sind diese Wege nicht erlaubt.

Gemeinschafts- und Radweg
Radfahrende müssen hier fahren und dabei auf Fußgänger Rücksicht nehmen.

Gemeinterrain-Geh- und Radweg
Radfahrende dürfen nicht auf der Gehwegplatte fahren. Wenn dies ist, läßt sich auf dem Schild erkennen.

Fahrradstraße
Auf diesen Straßen dürfen nur Fahrräder unterwegs sein – es ist dann, Verkehrszeichen zeigen ausdrücklich etwas anderes, zum Beispiel „Anfahrtsplatz für Radfahrer“ – auch nicht auf dem Rad – darf schneller als 30 km/h fahren. Radfahrende dürfen nicht gefahren oder beladen werden. Wenn nötig, müssen Autos die Geschwindigkeit verringern.

Einbahnstraße, Radverkehr in beiden Richtungen
Mehrfache sind Radwege auf einer Straße, aber dürfen aber in beide Richtungen fahren werden. Hier sollten du besonders auf querende Autos achten, vor allem an Ausfahrten und Kreuzungen.

Andere Wege
Einbahnstraßen, Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Radschulwegen
Dieser Sonderweg für Radfahrer ist durch eine durchgezogene weiße Linie von der üblichen Fahrbahn getrennt.

Radschulwegen
Dieser erkenntst du daran, das eine gestrichelte Linie mit blauen Verkehrszeichen von der übrigen Fahrbahn trennt. Autos dürfen diese Linie nur in Ausnahmefällen überfahren.

Gehwege

Reine Gehwege
Hier ist das Radfahren verboten. Der Gehweg ist der Schutzbereich der Fußgängerinnen und Fußgänger. Für dich auf dem Rad können es gefährlich sein, auf dem Gehweg zu fahren, zum Beispiel weil Autos, die aus Ausfahrten heraus fahren, nicht mit dir rechnen.

Fußgänger mit Zusatzzeichen „Radfahrer he“
Dieser Weg ist für Fußgängerinnen und Fußgänger bestimmt – Radfahrer ist jedoch zugelassen. Radfahrende müssen auf Fußgänger besondere Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängeranfahrtsplätzen (Schrittgeschwindigkeit) Fußgänger dürfen wieder gefahren noch behindern werden. Falls nötig, müssen Radfahrende warten und absteigen. Scooter dürfen hier nicht fahren und müssen die Fahrbahn benutzen.

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Einbahnstraßen
Radverkehr in beiden Richtungen für Fußgänger
Für Autos ist diese eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Dennoch ist hier ganz besonderen Vorsicht geboten, für die Autos, aber auch für dich!

Straßensituationen

Der tote Winkel
Neben und hinter großen Fahrzeugen (zum Beispiel LKWs und Bussen) gibt es Bereiche, die von der Person am Steuer nicht zu sehen sind: die sogenannten toten Winkel. Auf dem Fahrrad musst du damit rechnen, daß du übersehen wirst. Deshalb bist du mit dem Fahrrad immer mit Abstand hinter den LKWs oder Bussen – auch am Kreuzungen. An der Seite vorüberfahren kann lebensgefährlich sein!

Parkende Autos können im Radverkehr gefährlich werden
Daher solltest du sie ständig im Blick behalten. Autos, die rückwärts ausparken, haben eine sehr schlechte Sicht auf den Straßenverkehr. Auch sich plötzlich öffnende Autotüren können zu gefährlichen Situationen führen. Deshalb bei parkenden Autos Abstand halten und immer bereit sein!

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.

Linksabbiegen
Wenn du beim Einvoertrennen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts, langsam und schick dich dem Rad als Fußgänger über die Kreuzung.



Clever und sicher

Abbiegen nur mit Handzeichen
Besonders im Herbst und Winter sind Schülern und Schüler müssen oft bei Dunkelheit unterwegs. Tragen Sie dem noch dunkle Kleidung umhaken lassen Licht an, werden sie von anderen Verkehrsteilnehmern leicht gesehen.

Fahrradhelme
Ein Fahrradhelm kann dein Leben retten, indem er dich vor schweren Kopfverletzungen schützt. Er sollte richtig sitzen und unbedingt gesichert sein.

Gemeinsam radeln
Mit Freunden und Freundinnen radeln macht Spaß – und ist ein guter Trick gegen das Gefühl der Unsicherheit, das du bei deinen ersten Fahrten zur Schule vorwiegend hast.

Kontakt
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für öffentliche Ordnung
Straßenverkehrsbehörde
Claudia Eberwein
Bismarckstraße 25
70372 Stuttgart
Telefon 07 11 216-32131
E-Mail: ord-verkehrsplanung@stuttgart.de

An die Eltern

Es gibt viele Gründe, warum der Schulweg als Verkehrsrisiko für Schülern und Schüler die Kinder ist. Die Fahrt mit dem Rad ist ein guter Ausgleich.

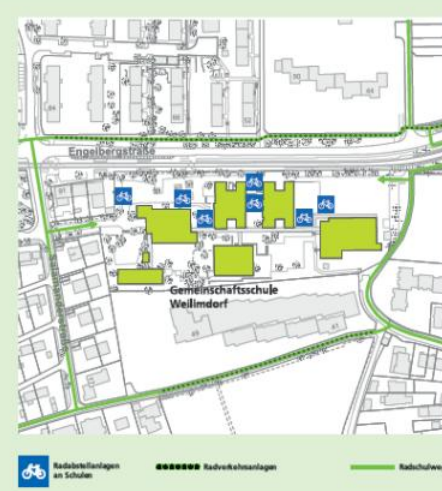
Selbstvertrauen: Wir laden Schülern selbstständig bewältigen, wenn sich in einer Umgebung zu orientieren und sich eigenständig zu bewegen.

Mobilität: Eltern ist verschaffen die Situation vor den Schulen. Versuchen Eltern auf dem Schulweg, ist der Schulweg für alle Kinder sicher. Zudem wird die Umwelt entlastet – heute und in Zukunft.

Alle Eltern sollten Sie ihre Kinder anleiten und auf dem Weg zur Selbstständigkeit begleiten. Dazu gehört, die ihr vorgezeichneten Radschulwege mit ihren Kindern anzugeben, sie auf problematische Stellen hinzuweisen und für unheimliche Fahrfehler zu sensibilisieren. So ein Schulweg – auch beim Heimweg!

Radschulwegplanung
Die Radwegplanungen in diesem Plan orientieren sich an den vorhandenen geplanten Radverkehrsinfrastruktur (Haupt- und Nebenstraßen, Radwege, Radfahrstreifen, Radfahrstreifen) sowie an den von Schülern und Schülern benutzten Wegen.

In Zusammenarbeit mit den Schulen plant die Landeshauptstadt Stuttgart für alle circa 50 weiterführenden öffentlichen Schulen Radschulwege für zu ermittelten Ausgangspunkt war 2013 eine erste Schulwegplanung an drei Piloten Schulen zu den gemieteten Schulwegen und Nebenwegen. Die Landeshauptstadt Stuttgart und Landeshauptstadt Stuttgart stellt hierzu eine Online-Plattform zur Verfügung. Die Ergebnisse werden mit Schülern der Stadtverwaltung und der Piloten aufgearbeitet und fließen in die Radschulwegplanung mit ein.



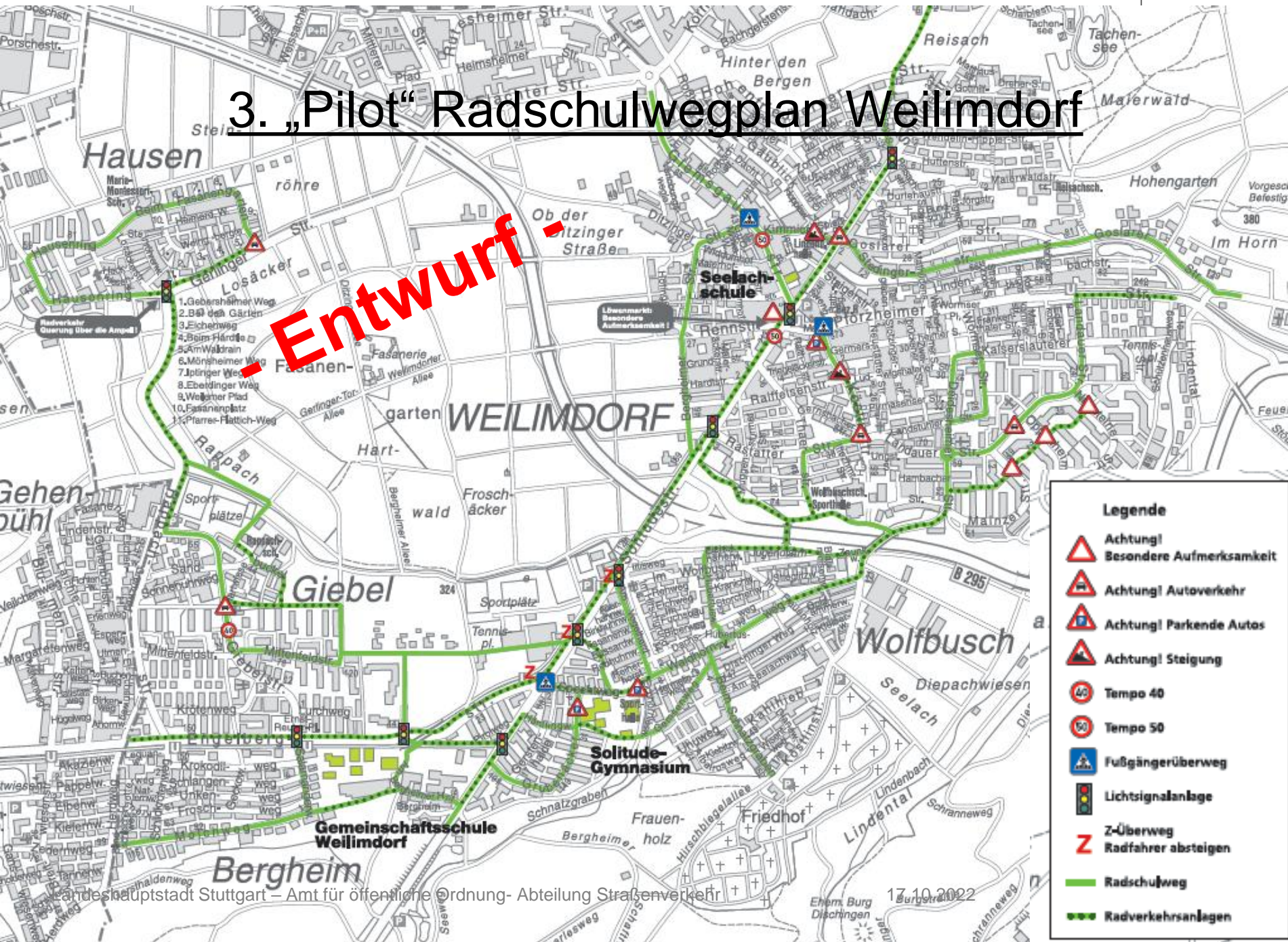
Dein Schulweg mit dem Rad

- Solitude-Gymnasium
- Gemeinschaftsschule Weilimdorf
- Seelachschule

FAHR RAD IN Weilimdorf

3. „Pilot“ Radschulwegplan Weilimdorf

Entwurf



Legende	
	Achtung! Besondere Aufmerksamkeit
	Achtung! Autoverkehr
	Achtung! Parkende Autos
	Achtung! Steigung
	Tempo 40
	Tempo 50
	Fußgängerüberweg
	Lichtsignalanlage
	Z-Überweg Radfahrer absteigen
	Radschulweg
	Radverkehrsanlagen



4. Erläuterungen zur Methodik

➤ Entscheidungsgrundlagen bei der Radschulwegplanung:

- Die von Schüler/innen tatsächlich zurückgelegten Wegstrecken und Achtungsstellen. Diese werden mittels eines WebGis Tools von den Schüler/innen dokumentiert und von der Verkehrsbehörde ausgewertet.
- Abstimmung der Planung mit der vorhandenen und geplanten Radnetzstruktur (HRR, Radschnellwege, RadNetz BW).
- Priorisierung von Zone 30 Straßen und Radverkehrsanlagen.
- Berücksichtigung der besonderen Wahrnehmung und Bedürfnisse von jungen Verkehrsteilnehmer/innen (z.B. Schaffung von Sichtfeldern, ...).
- Einbindung der Verantwortlichen für die Radschulwegplanung bei Neuplanungen (Fahrradstraßen, Kreisverkehre, Neubauten,...)
- Eine individuelle, personifizierte Streckenplanung kann nicht erfolgen (über 28.000 Schüler/innen an weiterführenden Schulen).
- Stellen, die eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordern, werden im Plan kenntlich gemacht (Z-Übergänge von Gleisanlagen, Straßenquerungen, Ampeln, 50er Straßen,...).

➤ Verkehrsschauen:

- Bei Verkehrsschauen mit Polizei und Referat Prävention, 61, 66 und bei Interesse den Schulen (Leitung durch die Verkehrsbehörde im Amt für öffentliche Ordnung; Radschulwegverantwortliche) werden alle ausgesuchten Strecken auf ihre Radschulwegtauglichkeit hin untersucht.
- Kleinstmaßnahmen, wie die Schaffung von Sichtfeldern, werden zeitnah angeordnet. Größere Maßnahmen fließen in die gesamtstädtische Radplanung ein.



5. Weiteres Vorgehen

2022

- Zusätzliche Schülerdatenerhebung für die Pilotprojekte Vaih I und Bad Cannstatt I plus Vaih II und Bad Cannstatt II (Alternativ: Daten aus 2013)/ Info an RP/ Anfrage an Schulen/Einwilligung der Eltern.
- Vorbereitung der Verkehrsschauen
- Bereitstellung der fertigen Radschulwegpläne intern in Geoline für Baustellenplanung und extern in Stuttgart maps.

2023

- Verkehrsschauen für die beiden letzten Pilotprojekte in Vaihingen und Bad Cannstatt/Umsetzung der Ergebnisse.
- Aufnahme des Themas auf städtische Homepage.
- Pressearbeit

**2024 -
2030**

- Erstellung von Radschulwegplänen für das gesamte Stadtgebiet. Dies betrifft ca. 80 weiterführende Schulen (ohne berufl. Schulen) mit über 28.000 Schüler/innen
- Einteilung in 23 Planbezirke, davon 3 pro Jahr. Fertigstellung: Ende 2030.
- Fortlaufende Überprüfung und Anpassung erforderlich (Daueraufgabe).



6. Zielvorstellung

- Erstellung von Radschulwegplänen für das gesamte Stadtgebiet Stuttgart in 23 Planungseinheiten bis Ende 2030
- Fortschreibung der Radschulwegplanung zwingend (fortlaufende Aufgabe).
- Fertigung von Flyern für jede Schule (in der Endphase nur noch für die Klassenstufe 5).
- Onlineversion stadintern und extern.
- Sofortmaßnahmen (Sichtdreiecke) und Einbindung in längerfristige Maßnahmen (Fahrradstraßen).
- Die Radschulwegplanung und damit das Thema „Sicherer Schulweg mit dem Rad“ soll für alle beteiligten Ämter präsenter werden und bei Planungen mit einbezogen werden (Radnetzplan, Baumaßnahmen, Baustellen,...).



Dein Schulweg mit dem Rad

- Solitude-Gymnasium
- Gemeinschaftsschule Weilimdorf
- Seelachschule

FAHR RAD IN



Weilimdorf

STUTTGART



Sicher mit dem Rad zur Schule

Nach der Grundschule bist du jetzt auf eine weiterführende Schule gewechselt. Vielleicht ist dein Schulweg damit länger geworden? Vielen Schülerinnen und Schülern geht es jedenfalls so. Da bietet es sich an, mit dem Rad zu fahren. Die Landeshauptstadt Stuttgart zeigt dir mit diesem Radschulwegplan, auf welchen Strecken du am besten zur Schule kommst.

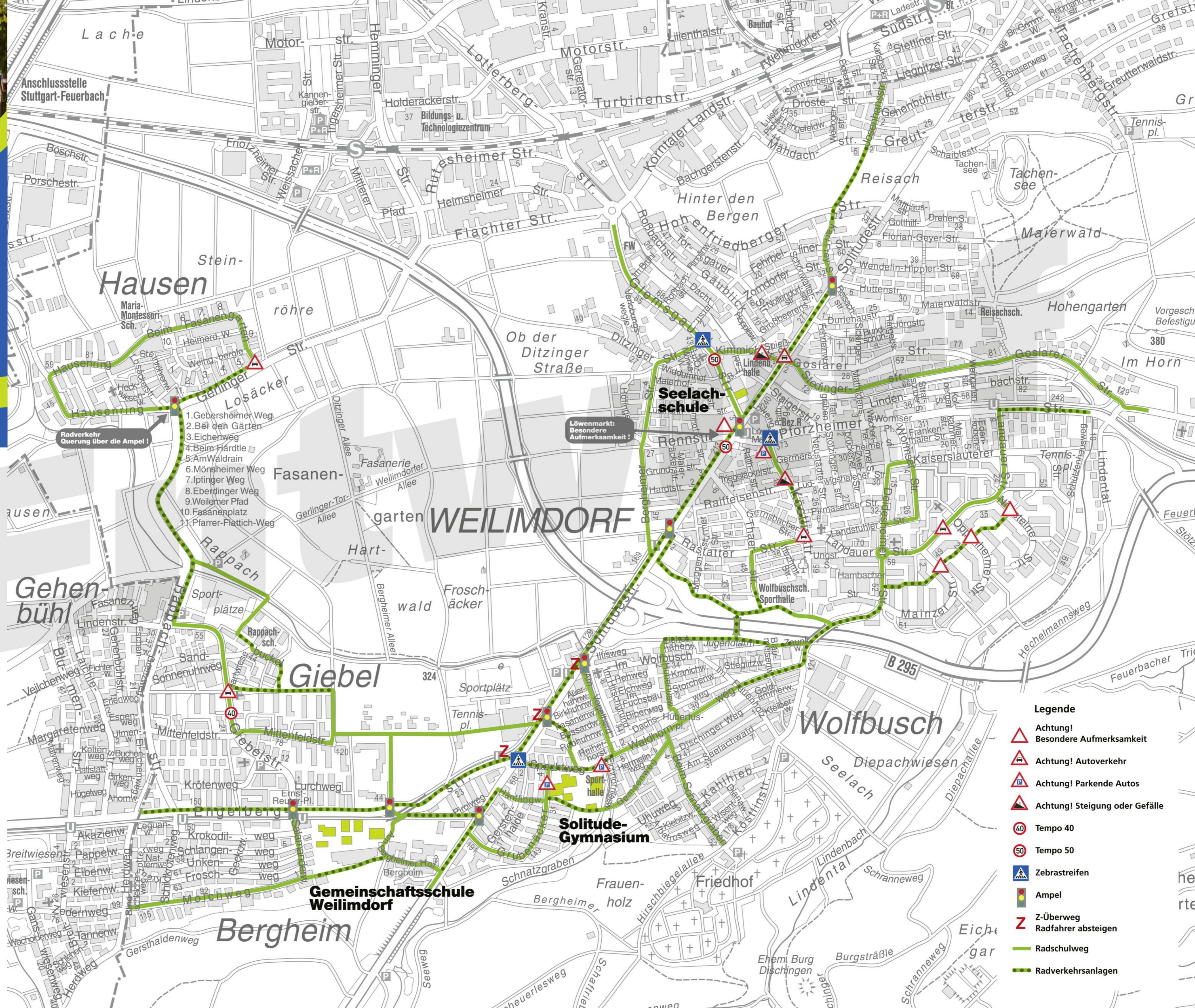
- Die Vorschläge für die Radschulwege findest du auf dem Plan dieser Seite grün markiert. Teilweise verlaufen sie auf der Straße, meist durch Zonen, in denen die Autos nur 30 km/h fahren dürfen.

- Mit Punkten markiert sind die Streckenabschnitte, die besonders gut für den Radverkehr geeignet sind, zum Beispiel weil sie einen Radfahrstreifen haben.

- Stellen, an denen du besonders aufpassen musst sowie Ampeln, Steigungen oder Zebrastreifen haben wir mit eigenen Hinweisen auf der Karte gekennzeichnet. Ihre Bedeutung findest du in der sogenannten Legende, dem Kasten unten rechts im Plan.

In der vierten Klasse hast du deinen Radführerschein gemacht; trotzdem erklären wir dir auf der Rückseite noch mal einige Verkehrsschilder. Und bitte übe mit deinen Eltern ein paar Mal den neuen Radschulweg, bevor du ihn das erste Mal alleine fährst. Dass du einen Helm trägst ist klar, oder?

Herausgeberin: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für öffentliche Ordnung in Zusammenarbeit mit der Abteilung Kommunikation, Redaktion: Jana Nolte, Gestaltung: Uli Schellenberger November 2022



Legende

- ⚠ Achtung! Besondere Aufmerksamkeit
- ⚠ Achtung! Autoverkehr
- ⚠ Achtung! Parkende Autos
- ⚠ Achtung! Steigung oder Gefälle
- 40 Tempo 40
- 50 Tempo 50
- 🚶 Zebrastreifen
- 🚦 Ampel
- Z Z-Überweg Radfahrer absteigen
- 🟢 Radschulweg
- 🟡 Radverkehrsanlagen

Rund um deine Schule

Auf dieser Seite siehst du ganz genau, wo und wie die Radwege rund um deine Schule verlaufen und wo die Parkplätze für die Fahrräder stehen.

Kennst du die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsschilder, die für dich im Straßenverkehr wichtig sind? Hier sind sie noch mal aufgelistet.

Welche Radwege gibt es?

Bei Wegen, die durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ gekennzeichnet sind, haben Radelnde die Wahl, ob sie dort oder auf der Straße fahren.

Wenn allerdings Radwege mit blauen Verkehrszeichen auf deinem Weg zur Verfügung stehen, musst du sie nutzen. Sie heißen „Benutzungspflichtige Radwege“. Auf der Fahrbahn darfst du bei solchen Schildern nur dann fahren, wenn zum Beispiel im Winter oder wegen einer Baustelle der Radweg nicht frei ist.

Radweg
Radfahrende müssen hier fahren, für andere Verkehrsteilnehmer (außer Elektrokleinstfahrzeuge wie zum Beispiel Scooter) sind diese Wege nicht erlaubt.

Gemeinsamer Geh- und Radweg
Radfahrende müssen hier fahren und dabei auf Fußgänger Rücksicht nehmen.

Getrennter Geh- und Radweg
Radfahrende dürfen nicht auf der Gehwegseite fahren. Welche das ist, lässt sich auf dem Schild erkennen.



Fahrradstraße
Auf diesen Straßen dürfen nur Fahrräder unterwegs sein – es sei denn, Verkehrszeichen sagen ausdrücklich etwas anderes, zum Beispiel „Anlieger frei“. Kein Fahrzeug – auch du nicht auf deinem Rad – darf schneller als 30 km/h fahren. Radfahrende dürfen nicht gefährdet oder behindert werden. Wenn nötig, müssen Autos die Geschwindigkeit verringern.



Einseitige Zwei-Richtungs-Radwege
Manchmal sind Radwege auf einer Straßenseite, dürfen aber in beide Richtungen befahren werden. Hier solltest du besonders auf querende Autos achten, vor allem an Ausfahrten oder Kreuzungen.

Andere Wege



Einbahnstraßen, Radverkehr in beiden Richtungen frei
Für Autos ist dies eine Einbahnstraße, für dich auf dem Rad sind beide Richtungen frei. Deswegen ist hier ganz besondere Vorsicht geboten, für das Auto, aber auch für dich!

Radfahrstreifen Dieser Sonderweg für Radfahrende ist durch eine durchgezogene weiße Linie von der übrigen Fahrbahn getrennt.

Radschutzstreifen Diesen erkennst du daran, dass eine gestrichelte Linie mit Radpiktogrammen ihn von der übrigen Fahrbahn trennt. Autos dürfen diese Linie nur in Ausnahmefällen überfahren.

Gehwege



Reine Gehwege
Hier ist das Radfahren verboten. Der Gehweg ist der Schutzbereich der Fußgängerinnen und Fußgänger. Für dich auf dem Rad könnte es gefährlich sein, auf dem Gehweg zu fahren, zum Beispiel weil Autos, die aus Ausfahrten herausfahren, nicht mit dir rechnen.



Fußgänger mit Zusatzzeichen
„Radfahrer frei“: Dieser Weg ist für Fußgängerinnen und Fußgänger bestimmt – Radverkehr ist jedoch zugelassen. Radfahrende müssen auf Fußgänger besondere Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen (Schrittgeschwindigkeit!). Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Falls nötig, müssen Radfahrende warten und absteigen. E-Scooter dürfen hier nicht fahren und müssen die Fahrbahn benutzen.



Zebrastreifen Wie das Schild sagt: Sie gelten nur für Fußgängerinnen und Fußgänger! Für dich auf dem Rad heißt das: absteigen und schieben. Radelnd darf der Zebrastreifen nur überquert werden, wenn der Fußweg davor und danach für den Radverkehr zugelassen ist.

Z-Übergänge an Stadtbahn-Gleisen Das Radfahren über Z-Übergänge ist verboten. Hier musst du unbedingt absteigen und schieben!

Gefährliche Situationen

Der tote Winkel

Neben und hinter großen Fahrzeugen (zum Beispiel Lkw und Busse) gibt es Bereiche, die von der Person am Steuer nicht zu sehen sind: den sogenannten toten Winkel. Auf dem Fahrrad musst du damit rechnen, dass du übersehen wirst. Deshalb bleibst du mit dem Fahrrad immer mit Abstand hinter den Lkw oder Busen – auch an Kreuzungen. An der Seite vorbeizufahren kann lebensgefährlich sein!

Parkende Autos können für Radfahrende gefährlich werden. Daher solltest du sie ständig im Blick behalten. Autos, die rückwärts ausparken, haben eine sehr eingeschränkte Sicht auf den Straßenverkehr. Auch sich plötzlich öffnende Autotüren können zu Unfällen führen. Deshalb bei parkenden Autos Abstand halten und immer bremsbereit sein!

Linksabbiegen

Wenn du beim Einordnen zum Linksabbiegen unsicher bist, dann fahre lieber rechts ran, steig ab und schieb dein Rad als Fußgänger über die Kreuzung.



Clever und sicher

Abbiegen nur mit Handzeichen

Ob entgegenkommende oder hinter dir fahrende Verkehrsteilnehmende, alle sollten erkennen können, ob und wie du deine Fahrt fortsetzen willst. Abbiegen ohne Handzeichen ist gefährlich!

Licht an und helle Kleidung tragen

Besonders im Herbst und Winter sind SchülerInnen und Schüler morgens oft bei Dunkelheit unterwegs. Tragen sie dann noch dunkle Kleidung und haben kein Licht an, werden sie von anderen Verkehrsteilnehmenden leicht übersehen.

Fahrradhelm Ein Fahrradhelm kann dein Leben retten, indem er dich vor schweren Kopfverletzungen schützt. Er sollte richtig sitzen und unbedingt geschlossen sein.

Gemeinsam radeln Mit Freundinnen und Freunden radeln macht Spaß – und ist ein guter Trick gegen das Gefühl der Unsicherheit, das du bei deinen ersten Fahrten zur Schule womöglich hast.

Mit dem Projekt „Schulradler“ kannst du den Weg gemeinsam üben: Begleitet von geschulten Erwachsenen oder älteren Mitschülern radeln die neuen Fünftklässler in Gruppen mit bis zu zehn Kindern in den ersten drei Wochen nach den Sommerferien gemeinsam ihren Schulweg. Danach können sie die Strecke alleine bewältigen. Die Gruppen treffen sich an festgelegten Haltestellen, sammeln unterwegs andere Kinder ein und fahren nachmittags gemeinsam nach Hause. Weitere Informationen dazu gibt es bei uns unter:

Kontakt:
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für öffentliche Ordnung
Straßenverkehrsbehörde
Kordinatorin für Radschulwegplanung
Claudia Eisenreich
Eberhardstraße 35
70173 Stuttgart
Telefon 0711 216-32131
E-Mail: rad-verkehrsregelung@stuttgart.de

An die Eltern

Es gibt viele gute Gründe, warum das Fahrrad als Verkehrsmittel für Schülerinnen und Schüler zu empfehlen ist.

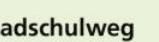
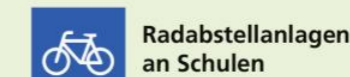
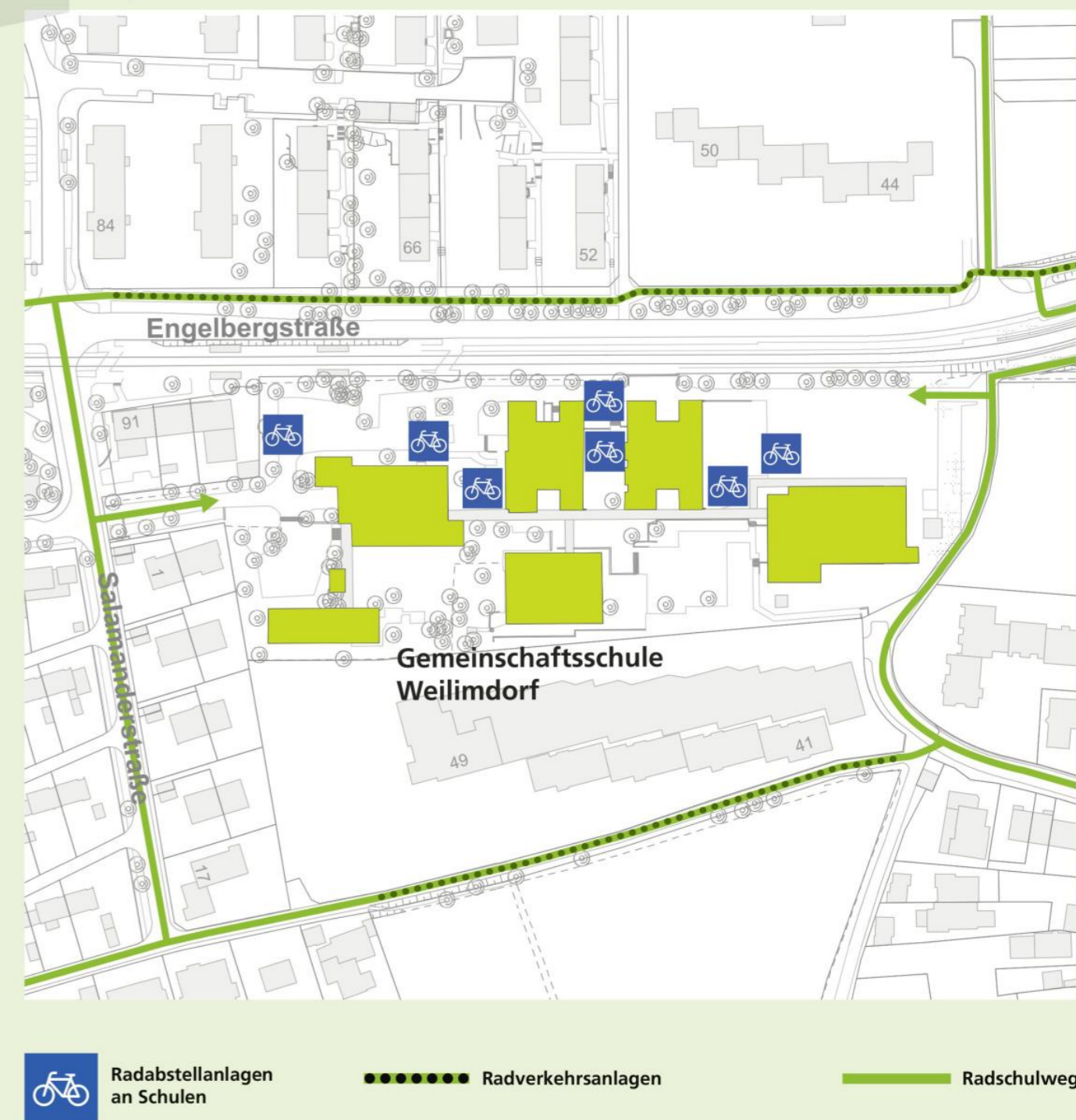
- **Gesundheit:** In der Schule sitzen die Kinder viel. Die Fahrt mit dem Rad ist ein guter Ausgleich.
- **Selbstvertrauen:** Wer seinen Schulweg selbstständig bewältigt, lernt sich in seiner Umgebung zu orientieren und sich eigenständig zu bewegen.
- **Mobilität:** Elterntaxi verschärfen die Situation vor den Schulen. Verzichteten Eltern auf den Chauffeurdienst, ist der Schulweg für alle Kinder sicherer. Zudem wird die Umwelt entlastet – heute und in Zukunft.

Als Eltern sollten Sie Ihre Kinder anleiten und auf dem Weg zur Selbstständigkeit begleiten. Dazu gehört, die hier vorgeschlagenen Radschulwege mit Ihren Kindern einzüben, sie auf problematische Stellen hinzuweisen und für aufmerksameres Fahrradfahren zu sensibilisieren. Seien Sie Vorbild – auch beim Helmtragen!

Radschulwegbefragung

Die Radverbindungen dieses Planes orientieren sich an der vorhandenen geplanten Radnetzstruktur (Hauptadrudden, RadNetz Baden-Württemberg, Radschnellverbindungen) sowie an den von Schülerinnen und Schülern tatsächlich genutzten Wegen.

In Zusammenarbeit mit den Schulen plant die Landeshauptstadt Stuttgart, für alle circa 80 weiterführenden öffentlichen Schulen Radschulwegpläne zu erstellen. Ausgangspunkt war 2013 eine erste Schülerbefragung an drei Pilotschulen zu den gewählten Schulwegen und Problemstellen. Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung (LGL) stellt hierzu eine Online-Plattform zur Verfügung. Die Ergebnisse werden mit Vertretern der Stadtverwaltung und der Polizei aufgearbeitet und fließen in die Radschulwegplanung mit ein.



Stuttgarter Radforum

18.10.2022

Projektgruppe 1, Radinfrastruktur

Aufgaben der Projektgruppe

- Begleitung der Umsetzung des Radverkehrskonzepts (Hauptradroutennetz)
→ Das Radverkehrskonzept soll überarbeitet werden.
- Andere Themen bezüglich Rad-Infrastruktur
- Aktivitäten in Stadtbezirken, z.B. "Fahrradoffensive"

Stuttgarter Radforum

18.10.2022

Projektgruppe 1, Radinfrastruktur

- 1. Vorstellung ADFC-Projekt „Mapathon“**
- 2. Ausblick, wie geht es mit der PG 1 weiter?**

Mapathon Stuttgart

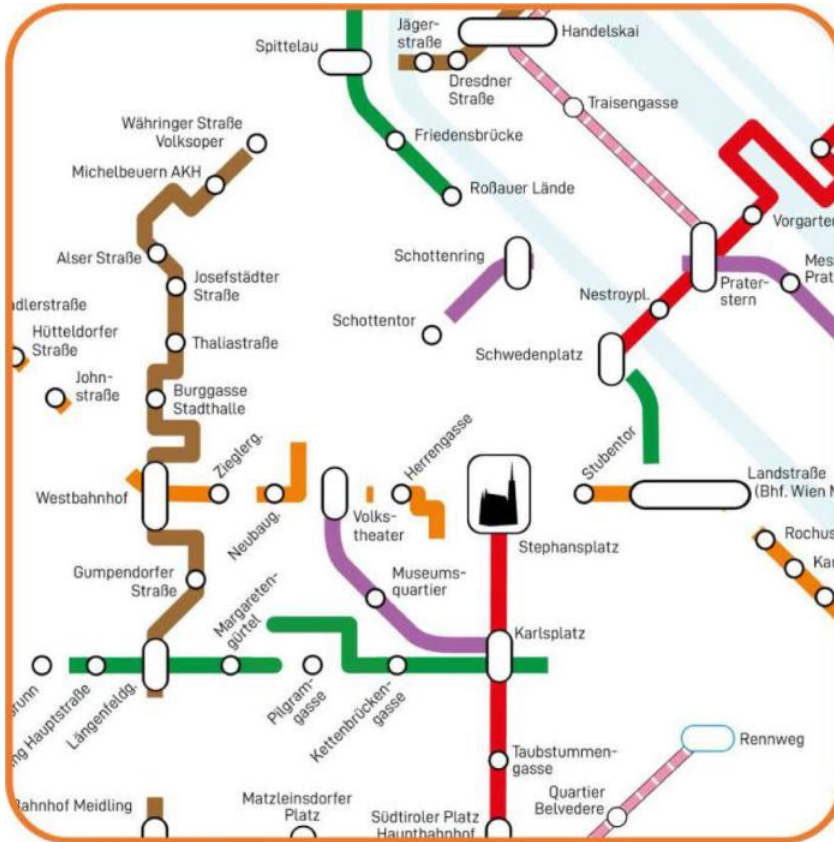
Stuttgart stärkt den Radverkehr:
„Hochschalten aufs große Kettenblatt“

Stuttgart braucht neben dem Hauptradroustennetz
alltagstaugliche Verbindungen innerhalb der Stadtteile

Dies wollen wir mit den Mapathons für die Stadtteile entwerfen



Warum RadNETZE?



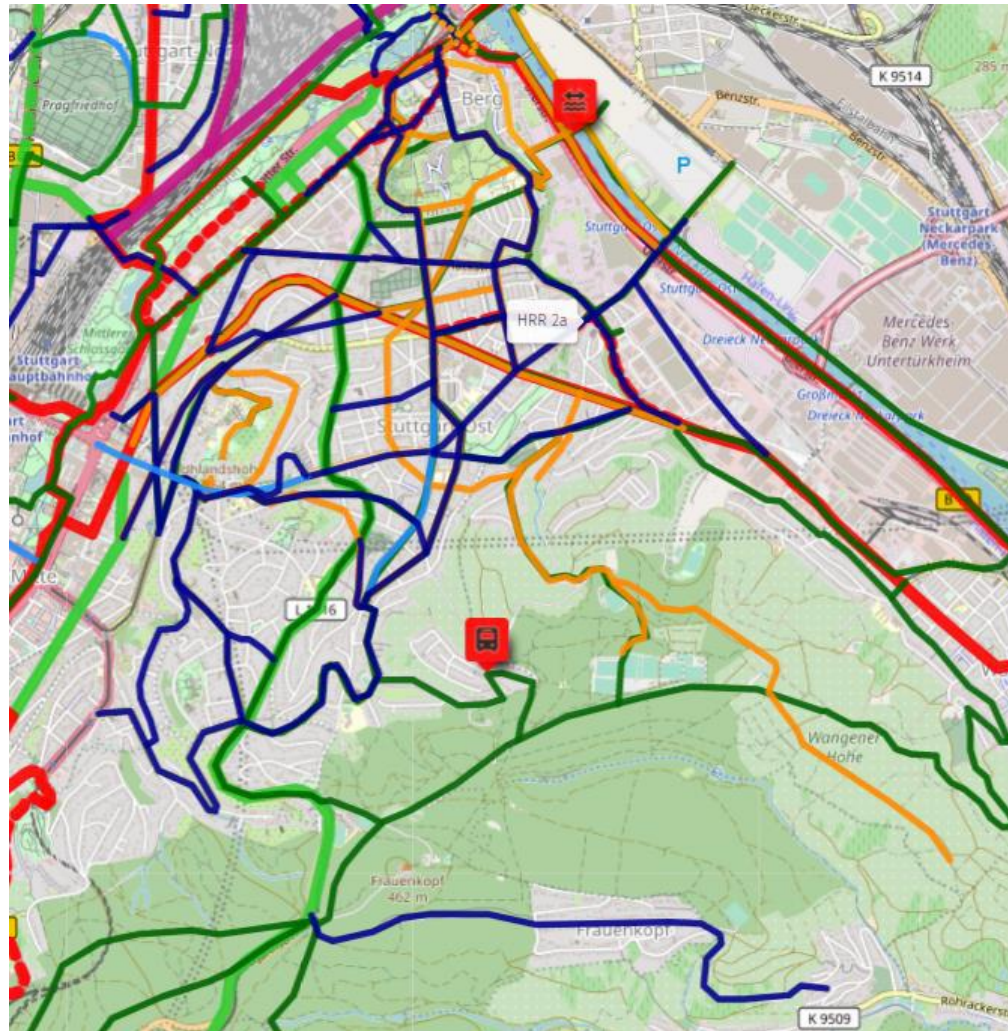
Quelle: Wiener Linien / Bearbeitung ADFC

**Würden wir unsere
U-Bahnen bauen wie
Radwege?**

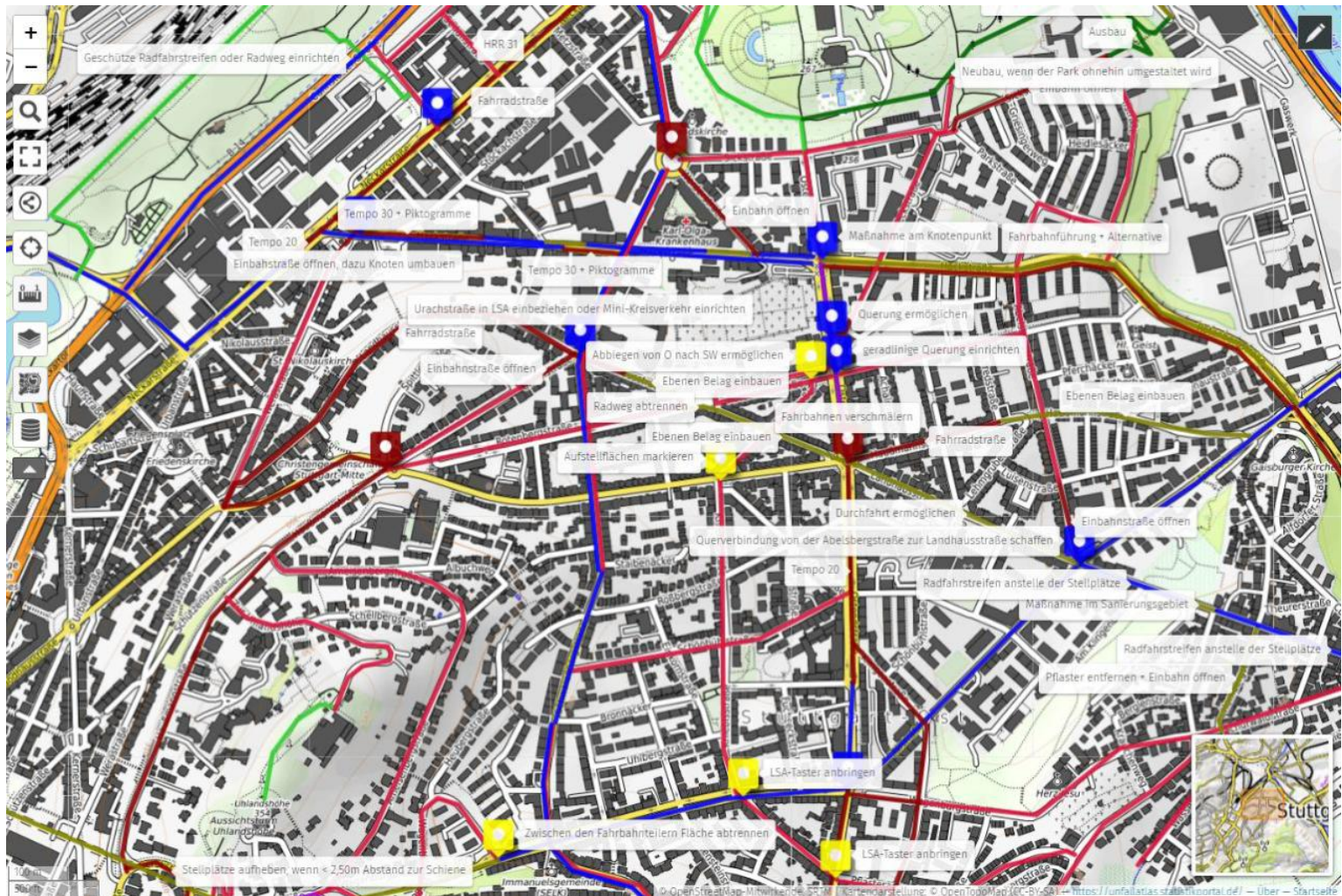


#PlatzFürWien

S-Ost: Netzplan

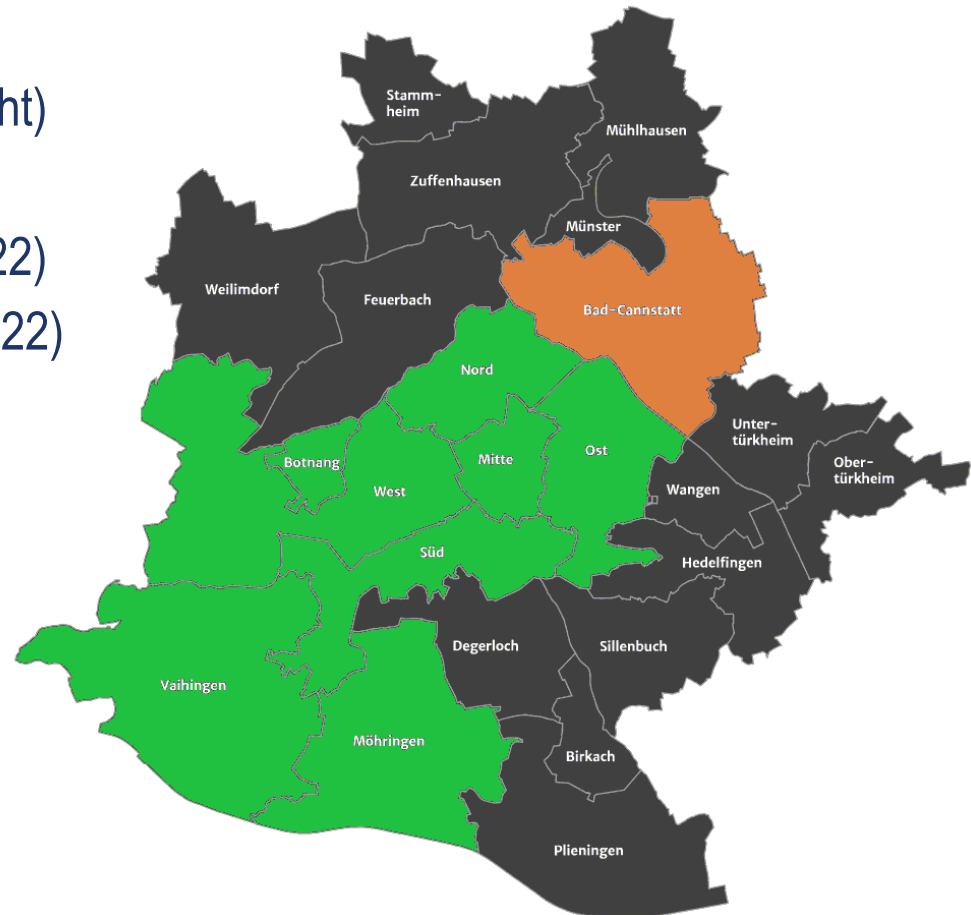


S-Ost: Maßnahmenvorschläge des ADFC

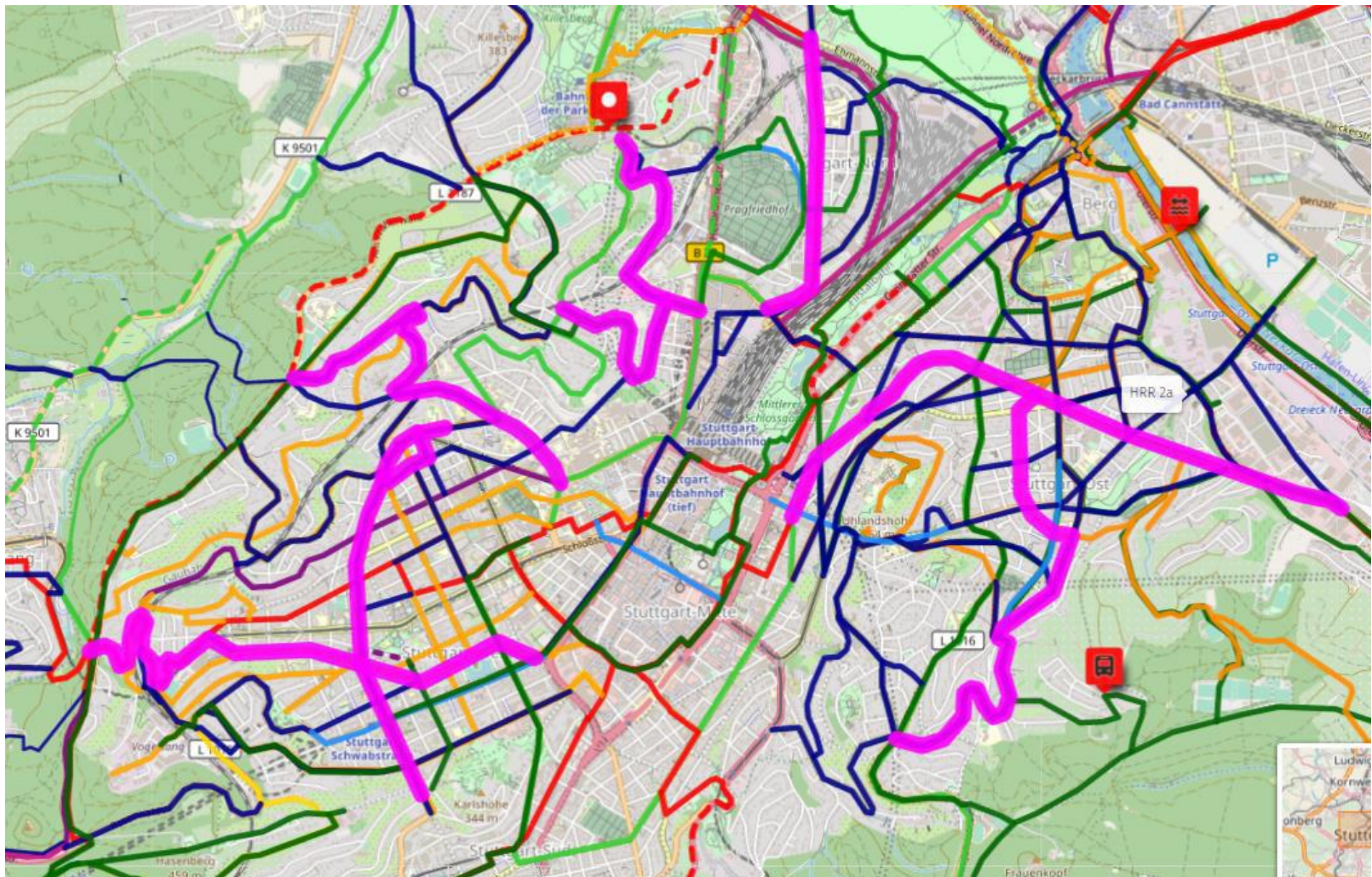


Status Mapathon in Stuttgart / Stadtbezirke

- **Bearbeitete Stadtbezirke**
 - **S-Botnang** (12/2020 vereinfacht)
 - **S-Ost** (02 - 03/2021)
 - **S-Vaihingen** (12/2021 - 01/2022)
 - **S-Möhringen** (12/2021 - 01/2022)
 - **S-West** (12/2021 - 01/2022)
 - **S-Nord** (12/2021 - 01/2022)
 - **S-Süd** (03 - 04/2022)
 - **S-Mitte** (03 - 04/2022)
- **Als nächstes anstehend**
 - **Bad Cannstatt** (10 - 11/2022)



Priorisierung einzelner Routen



Beteiligung der Öffentlichkeit

- Jeweils öffentlicher Aufruf, Änderungswünsche an den Karten zu melden.
- In S-Ost Beteiligung interessierter Bürger am 26.6. in Form einer Radrundfahrt
- Ca. 15 Teilnehmer*innen haben aktiv an der Diskussion vor Ort teilgenommen, darunter drei Bezirksbeirat*innen und eine Stadträtin
- Im Termin wurden die zwei priorisierten Routen des entworfenen Netzes unter die Lupe genommen, darunter Abschnitte der Hauptradroute 2



Links zu den Karten

Netzplan: https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-stuttgart-gesamt-netzplan_20173#14/48.7900/9.1785

Rot bzw. hellgrün durchgezogen	Haupttradrouten 1. bzw. 2. Ordnung aus dem Konzept der Stadt Stuttgart (2009)
Rot bzw. hellgrün gestrichelt	Alternativrouten Ergänzungen
Goldgelb	Ergänzungsrouten aus dem Konzept der Stadt Stuttgart (z.T. Aktualisierung 2021)
jeweils schmal	Waldweg, nicht alltagstauglich
Violett	RSV (Radschnellverbindung) gemäß Machbarkeitsstudie
dunkel	Als Normalroute gut herstellbar
hell	Zielnetz, schwierig herzustellen
gestrichelt	Alternativvorschlag ADFC
Blau	Pendler Routen
hellblau	Zielnetz, schwierig herzustellen
schmal	Waldweg, nicht alltagstauglich
Orange	Routen für Jugendliche und Familien
Dunkelgrün	Routen zu Freizeitzielen

Links zu den Karten

Maßnahmen:

https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-stuttgart-massnahmen_20433#14/48.7876/9.1845

Legende Mapathon Maßnahmen

Streckenabschnitte	
Rot	Mischverkehr
hell	vorläufig ohne Maßnahme
dunkel	mit Maßnahme (z.B. Tempo 30 anordnen)
Blau	Mit Radverkehrsanlage z.B. geschützter Radfahrstreifen oder gemeinsame Rad- und Busspur.
hell	Bestand, vorläufig ohne Maßnahme
dunkel	mit Maßnahme
Violett	Sowohl Mischverkehr als auch Radverkehrsanlage sind denkbar
Zweifarbige	Je Richtung unterschiedlich (z.B. bergauf Radverkehrsanlage, bergab Mischverkehr)
Oliv	Sonstige Maßnahme, zum Beispiel bei Pflasterstraßen oder Straßen mit Stadtbahnschienen
Grün	Wege in Grünanlagen oder im Wald
hell	vorläufig ohne Maßnahme
dunkel	mit Maßnahme

Knotenpunkte u.a.	
Rot	Bau eines Kreisverkehrs oder Korrektur an bestehendem Kreisverkehr, z.B. Fahrbahnen verschmälern, um ein Überholen und Schneiden von Radfahrer*innen zu verhindern
Blau	Eigene Querungsmöglichkeiten für Radfahrer*innen schaffen oder anderweitige (meist bauliche) Maßnahme
Gelb	Kleinmaßnahme

Mapathon Bad Cannstatt

Zwei digitale Sitzungen geplant

Donnerstag, 27.10.2022, 20 Uhr

Donnerstag, 17.11.2022, 20 Uhr

Bei Interesse: Mail an frank.zuehlke@adfc-bw.de

Stuttgarter Radforum

18.10.2022

Projektgruppe 1, Radinfrastruktur

Ausblick, wie geht es mit der PG 1 weiter?

Sitzung für ,

- Neuwahlen Sprecher*in, Stellvertreter*in**
- Thermensammlung**

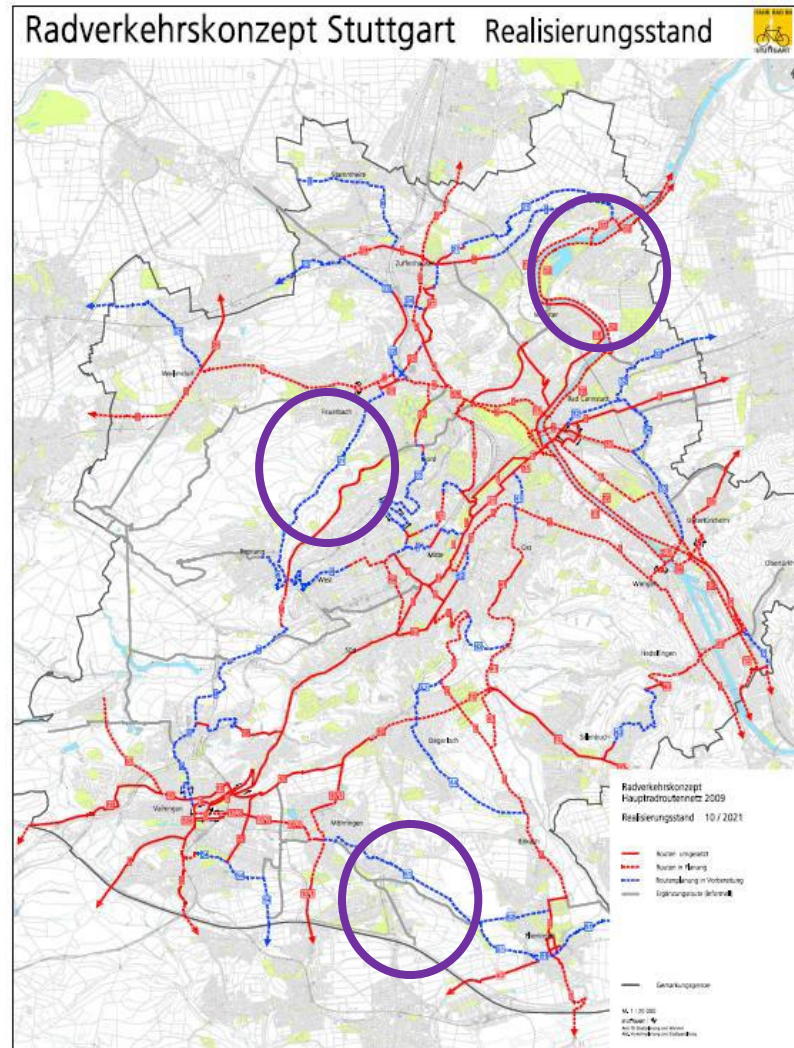
Vorschlag für danach: Vorort-Termine in Bereichen, in denen eine Hauptradroute neu festgelegt werden sollte

Stuttgarter Radforum

18.10.2022

Projektgruppe 1, Radinfrastruktur

GR Drs. 892/2021 Anlage 5 Haupttradrouten



Bericht der “MTB Gruppe” im Plenum des Radforums Stuttgart am 18. Oktober 2022



Freizeitkonzept für den Stuttgarter Wald vom März 2022

Ziel

„Mit der Entwicklung eines Freizeitkonzepts möchte die Stadt allen ermöglichen, die Natur zu genießen, sich zu erholen oder Sport zu treiben.“

Commitment aller Beteiligten

*„Wir planen die Etablierung eines legalen MTB-Angebots im Stuttgarter Wald. Das bedeutet, wir schaffen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ein attraktives Trail-Angebot für Mountainbiker*innen, das den Anforderungen an zeitgemäße MTB-Trails entspricht. **Das Trail-Angebot soll eine echte Alternative zu illegalen MTB-Trails darstellen und illegale Trails verhindern und ersetzen (= Lenkung durch Angebot).“***


Inhalt

Das Freizeitkonzept enthält eine umfassende Ist- und Bedarfs-Analyse und zeigt ganz konkrete Lösungswege auf, wie man das Ziel einer konfliktfreien, sozial- und naturverträglichen Ausübung des Sports ermöglichen kann.

Das Freizeitkonzept ist eine von allen Beteiligten getragene **Bedienungsanleitung** für die Stadtverwaltung.

Bericht der “MTB Gruppe” im Plenum des Radforums Stuttgart am 18. Oktober 2022

Statement der Stadtverwaltung vom Juli 2022

Rechtslage zum Fahrradfahren im Wald: § 37 LWaldG Ba-Wü **STUTTGART** 

Das [...] Radfahren [...] im Wald sind nur auf Straßen und hierfür geeigneten Wegen gestattet. Auf Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen. Nicht gestattet sind [...] das Radfahren auf Wegen unter 2 m Breite [...] und Radfahren auf Sport- und Lehrpfaden [...]

Definition „Weg“:

- auf Dauer angelegt.
- erkennbare Wegeanlage: d. h. Befestigung oder Erdbewegung.
- Hinweis: Rückegasse ist Teil des Bestandes und kein Weg.
- erkennbaren Fahrspuren illegaler Trails: keine Wege im Sinne des LWaldG.

Definition „zwei Meter breit“
Der befestigte bzw. angelegte Teil des Weges ist zwei Meter breit.

Definition „geeignet“:
Eignung bestimmt der Waldbesitzer. Sie dient dem Selbst- und Fremdschutz.
Grundsatz: Wege sind geeignet, wenn mit einem PKW befahrbar.

Innerhalb von Schutzgebieten
Naturschutzbehörde muss Trails genehmigen

Landeshauptstadt Stuttgart – Garten-, Friedhofs- und Forstamt 22.07.2022 10

Forst

*“Das [...] Radfahren [...] im Wald sind nur auf Straßen und hierfür geeigneten Wegen gestattet. (...) **Wege sind geeignet, wenn mit einem PKW befahrbar.**“*

Faktencheck:

Grundsätzlich kann die Forstbehörde entscheiden, welche Wege für das Befahren mit dem Fahrrad geeignet sind.

=> Die Auslegung der Stuttgarter Forstbehörde ist maximal eng gefasst. Andere Kommunen in Baden-Württemberg zeigen hier eine deutliche pragmatischere Herangehensweise.

Bericht der “MTB Gruppe” im Plenum des Radforums Stuttgart am 18. Oktober 2022

Statement der Stadtverwaltung vom Juli 2022

Untere Naturschutzbehörde

„(...) eine Legalisierung von MTB-Trails in Landschaftsschutzgebieten ist **nur** in besonderen Ausnahmefällen (z.B. nicht mehr schutzwürdige Gebiete oder Randlagen) **mittels einer Befreiung möglich**“

Faktencheck:

Die Legalisierung von Trails in Landschaftsschutzgebieten ist auch per Erlaubnis möglich. Der Aufwand dafür deutlich geringer.

=> Die Auslegung der Stuttgarter Naturschutzbehörde ist maximal eng gefasst. Andere Kommunen in Baden-Württemberg zeigen hier eine deutliche pragmatischere Herangehensweise.

The slide features a yellow header bar with the Stuttgart logo and the text 'STUÏGART'. Below the header, the title 'Untere Naturschutzbehörde' is underlined. The main text reads: 'Prüfung, inwiefern in Landschaftsschutzgebieten eine Erlaubnis oder Befreiung für die Legalisierung von MTB-Trails möglich ist.' A blue downward-pointing arrow follows. The result text states: 'Ergebnis, eine Legalisierung von MTB-Trails in Landschaftsschutzgebieten ist nur in besonderen Ausnahmefällen (z.B. nicht mehr schutzwürdige Gebiete oder Randlagen) mittels einer Befreiung möglich'. At the bottom, there is a footer with 'Landeshauptstadt Stuttgart - Garten-, Friedhofs- und Forstamt', the date '22.07.2022', and the page number '17'.

Bericht der “MTB Gruppe” im Plenum des Radforums Stuttgart am 18. Oktober 2022

Antrag der “MTB Gruppe” im Plenum des Radforums Stuttgart:

Wir möchten darum bitten, dass die Stuttgarter Forst- und Naturschutzbehörden die Umsetzung des Freizeitkonzepts mit einem lösungsorientierten Pragmatismus angehen und sich dabei – selbstverständlich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – auch an den Erfahrungen anderer Kommunen in Baden-Württemberg orientieren.

Wir stehen der Verwaltung dabei mit Rat und Tat gerne zur Seite.

Entscheidend dabei sollte das Interesse für den Naturschutz sein, denn eine weitere Blockade von legalen MTB-Angeboten ist nicht die Lösung, sondern Teil des Problems.