

# Runder Tisch zur Förderung des Fahrradverkehrs in der Landeshauptstadt Stuttgart

## Ergebnisbericht

Landeshauptstadt Stuttgart,  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung 2005





## **Impressum**

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Stuttgart  
Amt für Stadtplanung und  
Stadterneuerung

Ansprechpartner:  
Fahrradbeauftragter Claus Köhnlein  
Eberhardstraße 10  
70173 Stuttgart

Tel.: 07 11/2 16-3085  
Fax: 07 11/2 16-8692  
E-Mail: [claus.koehnlein@stuttgart.de](mailto:claus.koehnlein@stuttgart.de)

Moderation und Dokumentation:  
GRiPS - Büro für Projektsteuerung  
und Kommunikation  
Ute Kinn  
Kehreckweg 13  
76275 Ettlingen

Tel.: 07 43/7 194 55  
Fax: 07 243/7 194 54  
E-Mail: [ute.kinn@grips-ettlingen.de](mailto:ute.kinn@grips-ettlingen.de)

## **Inhaltsverzeichnis**

Geleit	2
Zusammenfassung	3
Einführung	5
Runder Tisch zur Förderung des Fahrradverkehrs	7
Arbeitskreis 1 Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung der Sicherheit	10
Arbeitskreis 2 Betriebliche Förderung des Fahrradverkehrs	12
Arbeitskreis 3 Gesundheit, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit	16
Ausblick	18
Anhang	19

Der innerstädtische Kfz-Verkehr verursacht vielfältige Probleme wie verlorene Zeit im Stau, Luftverschmutzung, Lärm oder Flächeninanspruchnahme, um nur einige zu nennen. Aufgrund der Komplexität des Problems ist dabei das Zusammenwirken verschiedener gesellschaftlicher Gruppen zur Lösung notwendig. Sowohl der Staat mit seinen Institutionen, im Fall des städtischen Verkehrs meist die betroffene Kommune, als auch die betroffenen Bürger und nicht zuletzt die Unternehmen, die in einer Stadt oder einer Region ansässig sind, sollten jeder nach seinen Möglichkeiten Hand in Hand zur Lösung dieses drängenden Problems beitragen.

Das Fahrrad wird heute vielfach als reines Freizeit- oder Sportgerät betrachtet, als ernst genommenes, gleichberechtigtes Alltags-Verkehrsmittel fristet es eher ein „Mauerblümchendasein“. Dabei liegen die Vorteile des Fahrrads als Verkehrsmittel in der Stadt auf der Hand: Es ist emissionsfrei, verbraucht wenig Abstellfläche, ist auf kurzen Strecken in der Stadt (bis zu etwa 6 km) häufig konkurrenzfähig zum Auto und zum Öffentlichen Nahverkehr und fördert zudem die Gesundheit und nicht zuletzt macht das Radfahren sehr viel Spaß!

Die Förderung des Radverkehrs kann selbstverständlich nicht die alleinige Lösung aller Verkehrsprobleme unserer Städte sein, aber ein Teil der Lösung. Die Städte, auch die Stadt Stuttgart, sind deshalb bestrebt, diese Verkehrsart zu fördern und die „stiefmütterliche“ Behandlung zu beenden. Sie bauen Radwege und andere notwendige Infrastruktur wie z. B. Abstellanlagen und versuchen über das Mittel der

Öffentlichkeitsarbeit, Werbung für das Fahrrad als gleichwertiges Alltags-Verkehrsmittel zu machen.

Flankiert durch einen 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog von Oberbürgermeister Dr. Schuster sowie eine entsprechende Unterstützung durch den Gemeinderat möchte die Stadt Stuttgart den Fahrradverkehr im Stadtgebiet attraktiver und sicherer machen und eine höhere Radnutzung erreichen. Begleitend hierzu wurde ein „Runder Tisch zur Förderung des Fahrradverkehrs“ eingerichtet, in dem sich fachkundige Bürger und Institutionen in drei Arbeitskreisen um Aspekte der Fahrradförderung kümmern, da die Stadt Stuttgart bundesweit als eine von 11 Pilotstädten zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes ausgewählt wurde. Der Arbeitskreis 1 befasst sich mit dem Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung der Sicherheit für den Fahrradverkehr.



Frank Zühlke, ADFC Stuttgart und Nils Krieger, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der LHS Stuttgart; Christoph Link, VCD Kreisverband; Matthias Pfaff, ADFC Stuttgart (nicht auf Foto); Dr. Walter Vogt und Stefan Alber, Uni Stuttgart - Institut für Straßen und Verkehrswesen; Peter Pipiorke, Naturfreunde Radgruppe Stuttgart; Claus Köhnlein, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Im Arbeitskreis 2 stehen betriebliche Fördermaßnahmen der Fahrradnutzung für den alltäglichen Weg von der Wohnung zur Arbeit im Vordergrund. Zu den Themen Gesundheit, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit bringt der Arbeitskreis 3 sein Wissen in die Überlegungen ein.

Wir bedanken uns bei der Landeshauptstadt Stuttgart für den Schritt in die richtige Richtung, einen umsetzungsorientierten Dialog aller am Thema Interessierten in Stuttgart durch die Einrichtung des Runden Tisches Fahrradverkehr zu ermöglichen. Ein herzlicher Dank auch an alle, die Ihre Zeit und Ihren Sachverstand in die Arbeitskreissitzungen eingebracht haben und denen das gute Ergebnis des Runden Tisches zu verdanken ist. Nicht zuletzt danken wir dem Fahrradbeauftragten, Claus Köhnlein, für seine fachkundige und engagierte Gesamtkoordination des Projektes und Frau Kinn für die umsichtige Moderation.

Wir hoffen, dass die vorliegende Dokumentation den Arbeitskreisen und allen anderen interessierten Akteuren, ebenso wie der Verwaltung und Politik in Stuttgart eine wichtige Umsetzungshilfe bei der Förderung des Fahrradverkehrs sein wird.

## Zusammenfassung

Stuttgart wurde als eine von elf Kommunen als Pilotstadt für die Umsetzung des Projektes „Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ausgewählt. Mit dem Projekt „Nationaler Radverkehrsplan“ will das Bundesminis-

terium einen breiten gesellschaftlichen Dialog über neue Wege zur Fahrradförderung initiieren. Ziel ist es, alle Aktivitäten im Fahrradbereich zu bündeln und die Aktivitäten der Kommunen, Länder und des Bundes zu koordinieren. Als erster Schritt werden in den Modellstädten „Runde Tische“ zur Förderung des Fahrradverkehrs durchgeführt. In diesem Kontext hat die Landeshauptstadt Stuttgart im Laufe des ersten Halbjahres 2005 verschiedene Institutionen und Interessengruppen, wie z. B. Verbände, Verwaltungen, Gemeinderäte, Vertreter aus Forschung und Wirtschaft, Betriebe und Unternehmen eingeladen, die Möglichkeiten der Fahrradförderung in Stuttgart am „Runden Tisch zur Förderung des Fahrradverkehrs“ zu diskutieren.

Die Arbeit am Runden Tisch war in drei Arbeitskreise aufgeteilt:

- ARBEITSKREIS 1 - Ausbau der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Verbesserung der Sicherheit
- ARBEITSKREIS 2 - Betriebliche Fördermöglichkeiten des Fahrradverkehrs
- ARBEITSKREIS 3 - Gesundheit, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel einer ausgewogenen Besetzung des Runden Tisches bzw. der Arbeitsgruppen wurde erreicht. Insbesondere hervorzuheben ist die fast gleich starke Vertretung von Verwaltung, Umweltschutzverbänden und Wirtschaftsvertretern am Runden Tisch. Vorbereitet und begleitet wurden die Arbeitskreise des Runden Tisches von einem achtköpfigen Sprechergremium, dem Vertreter aus Verwaltung, Wissenschaft, Natur- und

Umweltschutzverbänden angehören. Die Moderation erfolgte durch ein beauftragtes Büro.

Die Arbeit in den Arbeitskreisen war von sehr konstruktiven, wenn auch teilweise kontrovers geführten Diskussionen geprägt. Die Ergebnisse zeigen, dass die hohen Erwartungen, die auch die Teilnehmer selbst in die Arbeit am Runden Tisches gesteckt haben, erfüllt wurden. Eine Vielzahl von Projekten und Maßnahmen wurden zusammengetragen, einzelne Maßnahmen und Projekte werden zurzeit bereits von den verschiedenen Akteuren umgesetzt oder sind bereits in Planung. Besonders erfreulich ist, dass die Teilnehmer der Arbeitskreise darin übereinstimmen, dass die Arbeit der Arbeitskreise auch nach Beendigung des Runden Tisches fortgesetzt werden sollte, sei es zum Informationsaustausch, um angestoßene Projekte weiter zu begleiten oder um am „Teil Radverkehr“ des beabsichtigten Verkehrsentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt mitzuwirken. In insgesamt 15 Sitzungen und auf der Basis von Vor-Ort-Befahrungen wurden Maßnahmen und Projekte zur Förderung des Fahrradverkehrs erarbeitet. Als Leitprojekte der Arbeitskreise sollen exemplarisch genannt werden:

- Ein konsensual abgestimmtes Bündel an Maßnahmenvorschlägen für den künftigen Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Stuttgart
- Eine Informationsbroschüre zur betrieblichen Radverkehrsförderung, deren Adressaten Stuttgarter Betriebe, Firmen und Verwaltungen, u.a. die Stadtverwaltung selbst, sind. In der Informationsbroschüre werden 24 Maßnahmen auf 34 Seiten in einheit-

licher Struktur und - sofern vorhanden - mit realisierten Beispielen aus Stuttgart dargestellt

- Direkte Kontaktaufnahme mit ausgewählten „Pilot-Betrieben“ betreffs betrieblicher Radverkehrsförderung mit durchweg positiver Resonanz und ersten Umsetzungserfolgen
- Ein Fahrradrouutenplaner via Internet für Stuttgart soll in Kooperation mit dem Stadtmessungsamt und Vertretern aus den Arbeitskreisen erstellt werden
- Aktionstag Fahrrad in Kooperation mit verschiedenen Ämtern der Landeshauptstadt Stuttgart Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Sportamt, Umweltamt, Stabstelle für Kommunikation, Umweltschutzverbänden und Vertretern der Arbeitskreise) möglichst im Herbst 2006
- Fahrradkarten
- Radboxen
- Weiterer Bau von Fahrradabstellanlagen (z. B. Fahrradstationen)

Insgesamt werden in einer Maßnahmenübersicht über 100 Projekte der drei Arbeitskreise beschrieben, von denen etliche bereits in Umsetzung befindlich sind oder kurzfristig realisiert werden könnten. Die Umsetzung der Maßnahmen wird neben der hinreichend dargelegten Motivation der Akteure, sich bei Umsetzung aktiv einzubringen, wesentlich von der Bereitstellung von Mitteln durch den Gemeinderat der Stadt Stuttgart abhängig sein. Dabei sind nicht alle Projekte gleich finanzintensiv oder sofort umzusetzen. Deshalb werden die Arbeitskreise eine Prioritätenliste erarbeiten, um die dringlichsten Projekte für die anstehenden Haushaltsberatungen herauszustellen. Weitere Maßnahmen werden in den Rad-

verkehrsentwicklungsplan der Stadt Stuttgart einfließen, der im Zusammenhang mit dem anstehenden Verkehrsentwicklungskonzept ausgearbeitet wird. Die Arbeitskreise haben ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, sich auch nach dem Abschluss des Runden Tisches in einem „Forum Radverkehr Stuttgart“ weiter in die Förderung des Radverkehrs in Stuttgart einzubringen.

## Einführung

Die Radverkehrsförderung hat in Stuttgart einen hohen Stellenwert. Es werden große Anstrengungen unternommen, möglichst viele Bürger zu überzeugen, 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 konnte in den letzten Jahren das Radverkehrsnetz schrittweise ausgebaut und der Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. 1990 gab es in Stuttgart 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 1985 bei 3 % und beträgt derzeit ca. 7 %.

Um den Fahrradverkehr zukünftig weiter zu fördern und sicherer zu machen, wurde im Oktober 2004 vom Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderates ein umfangreiches „Grundsatzpapier zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart“ beschlossen.

Zur Förderung des Radverkehrs legt die Stadtverwaltung in diesem Papier 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 Grundsatzpapier 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 % (auch 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.

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

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 Hauptradrouten
10. Erhöhung des Radverkehrsetats. Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel.

Besondere Bedeutung kommt dabei dem Grundsatzpapier zu, den Nationalen Radverkehrsplan in Stuttgart umzusetzen. Mit dem Projekt „Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012“ will das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen breiten gesellschaftlichen Dialog über neue Wege zur Fahrradförderung initiieren. Ziel ist es, alle Aktivitäten im Fahrradbereich zu bündeln und die Aktivitäten der Kommunen, Länder und des Bundes zu koordinieren. Stuttgart wurde als eine von elf Kommunen als Pilotstadt für die Umsetzung dieses nationalen Radverkehrsplanes ausgewählt. Als erster Schritt werden in den Modellstädten „Runde Tische“ zur Förderung des Fahrradverkehrs durchgeführt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat im Laufe des 1. Halbjahres 2005 verschiedene Institutionen und Interessengruppen, wie z. B. Verbände, Verwaltungen, Gemeinderäte, Vertreter aus Forschung und Wirtschaft, Betriebe und Unternehmen

eingeladen, Möglichkeiten der Fahrradförderung in Stuttgart an einem „Runden Tisch zur Förderung des Fahrradverkehrs“ zu erörtern und Vorschläge zur Umsetzung zu entwickeln.

Die vorliegende Dokumentation fasst die Arbeit und das Ergebnis des Runden Tisches zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart zusammen.

## Runder Tisch zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart

Die Arbeit am Runden Tisch war in drei Arbeitskreise aufgeteilt:

- ARBEITSKREIS 1 - Ausbau der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Verbesserung der Sicherheit
- ARBEITSKREIS 2 - Betriebliche Fördermöglichkeiten des Fahrradverkehrs
- ARBEITSKREIS 3 - Gesundheit, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit

Die wichtigsten übergeordneten Ziele für die Arbeit am Runden Tisch waren:

1. Sammlung umsetzbarer Maßnahmen und Projekte zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart.
2. Wenn möglich, Durchführung erster Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen und Projekte durch die Teilnehmer des Runden Tisches sowie flankierende Betreuung der eingeleiteten Impulse.

In insgesamt 15 Sitzungen wurden Maßnahmen und Projekte zur Förderung des Fahrradverkehrs erarbeitet. Zusätzlich führte der Arbeitskreis zwei Vorortbefahrungen durch.



Ergebnispräsentation im Rathaus der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Ergebnisse wurden in einer Zwischen- und einer Ergebnispräsentation auf Einladung von Herrn Oberbürgermeister Dr. Schuster im Rathaus einem interessierten Kreis vorgestellt und diskutiert.

Vorbereitet und begleitet wurden die Arbeitskreise des Runden Tisches von einem achtköpfigen Sprechergremium, dem Vertreter aus Verwaltung, Wissenschaft, Natur- und Umweltschutzverbänden angehören. Der Sprecherkreis bereitete auch die Zwischen- und Ergebnispräsentationen vor. Insgesamt fanden 8 Treffen des Sprecherkreises unter Leitung von Herrn Köhnlein, Fahrradbeauftragter der Stadt Stuttgart, statt.

### **Sprecherkreis**

#### Arbeitskreis 1

Frank Zühlke, ADFC Stuttgart  
Nils Krieger, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

#### Arbeitskreis 2

Christoph Link, VCD Kreisverband  
Matthias Pfaff, ADFC Stuttgart  
Dr. Walter Vogt, Uni Stuttgart - Institut für Straßen und Verkehrswesen  
Stefan Alber, Uni Stuttgart - Institut für Straßen und Verkehrswesen

#### Arbeitskreis 3

Peter Pipiorke,  
Naturfreunde Radgruppe Stuttgart

Die Sprecher wurden von den Arbeitskreisen in der ersten Arbeitskreissitzung in ihrer Rolle bestätigt. Die Moderation des Runden Tisches bzw. der drei Arbeitskreise erfolgte durch Ute Kinn, Büro GRiPS. Das Ziel einer ausgewogenen Besetzung des Runden Tisches bzw. der Arbeitsgruppen wurde erreicht. Insbesondere hervorzuheben ist die fast gleich starke Vertretung von Verwaltung, Umwelt-

### Vertretene Gruppierungen/ Verbände/ Institutionen/ Ämter

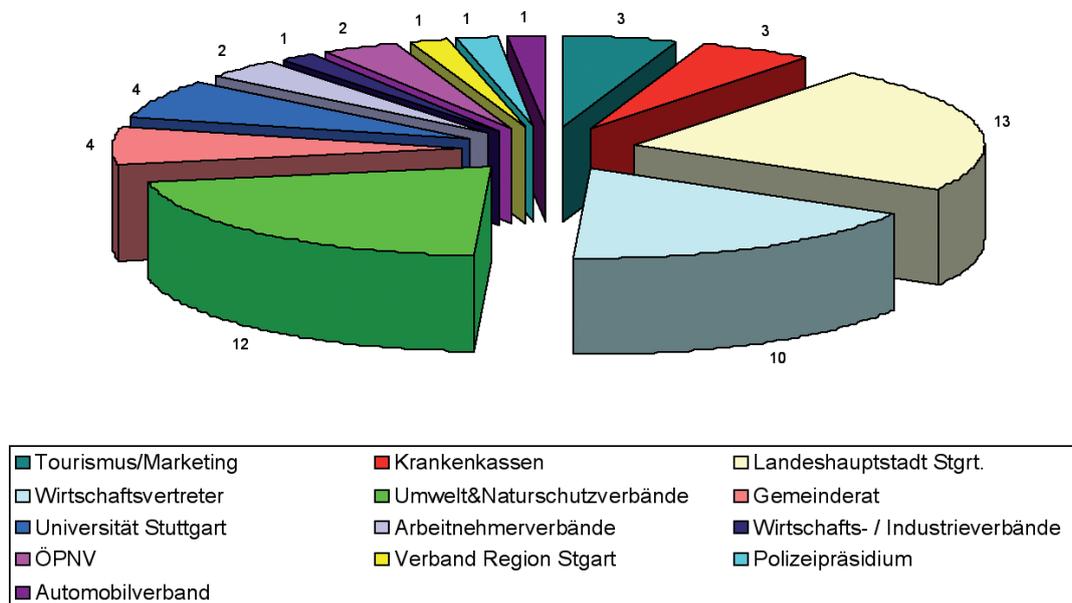


Abb. 1: Vertretene Gruppierungen/Verbände/Institutionen

schutzverbänden und Wirtschaftsvertretern am Runden Tisch (s. Abb. 1). Stark bemängelt wurde von allen Teilnehmern, dass nur vereinzelt Vertreter von Gemeinderatsfraktionen an den Arbeitskreissitzungen teilnahmen.

Die Arbeit in den Arbeitskreisen war von sehr konstruktiven, wenn auch teilweise kontrovers geführten Diskussionen geprägt. Die Ergebnisse zeigen, dass die hohen Erwartungen, die auch die Teilnehmer selbst in die Arbeit am Runden Tisches gesteckt haben, erfüllt wurden. Eine Vielzahl von Projekten und Maßnahmen wurden in Maßnahmenkatalogen zusammengetragen. Einzelne Maßnahmen und Projekte werden zurzeit bereits von den verschiedenen Akteuren eingeleitet oder sind in Planung. Die Teilnahme an den Arbeitskreissitzungen war relativ konstant, zwischen 40 und

50 Teilnehmer waren insgesamt anwesend. Lediglich in den zusätzlich vereinbarten 5. Sitzungen der Arbeitskreise waren insgesamt nur 33 Teilnehmer anwesend, was sicher auch in der Ferienzeit (2 Wochen Pfingstferien) begründet sein mag. Eine Abnahme der Teilnahme ist im Arbeitskreis 1 zu verzeichnen. Hier waren zu Beginn der Sitzungen 24 Teilnehmer anwesend. Bei der letzten regulären Sitzung waren es 13 (vgl. Abb. 2).

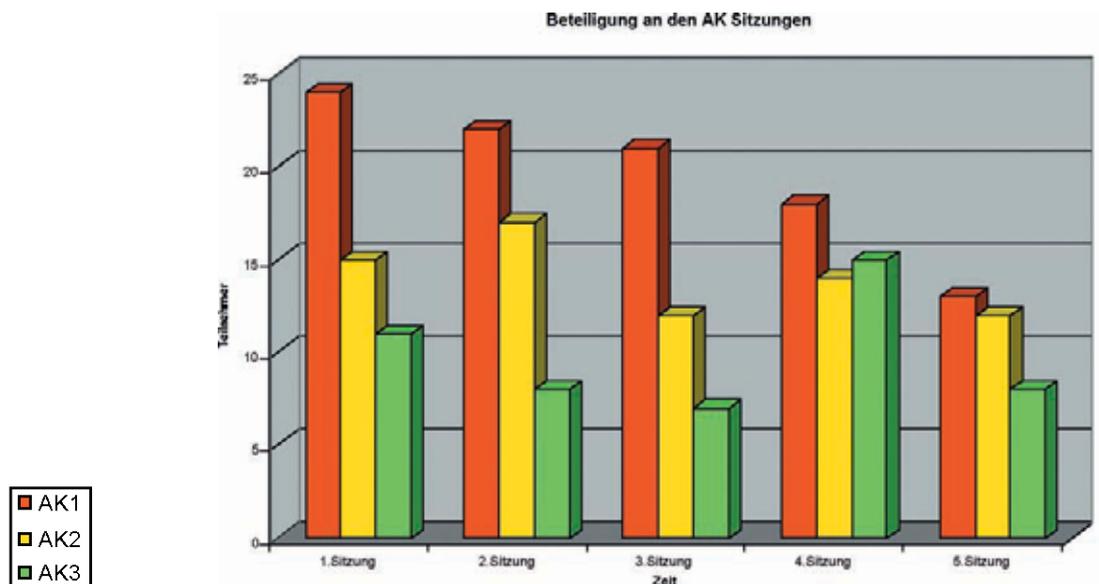


Abb. 2: Beteiligung an den einzelnen Arbeitskreissitzungen

Die Teilnehmer der Arbeitskreise stimmen im Übrigen darin überein, dass die Arbeit der Arbeitskreise fortgesetzt werden sollte,

- um sich (gegenseitig) zu informieren, in welchem Umfang die Maßnahmenempfehlungen umgesetzt wurden oder in der Umsetzung sind
- um den Austausch zwischen Experten und umsetzungsbemühten Betrieben und Institutionen weiter zu begleiten
- um die vom Runden Tisch erarbeiteten Maßnahmen in ihrer Umsetzung als Arbeitskreis selbst zu begleiten
- und vor allem um bei der Arbeit an einem Verkehrsentwicklungskonzept für Stuttgart im Bereich Radverkehrsentwicklungsplan beratend zur Seite zu stehen.

(Fahrradbeauftragter Claus Köhnlein, Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart, Tel.: 0711/216-3085, Fax: 0711/216-8692, E-Mail: [claus.koehnlein@stuttgart.de](mailto:claus.koehnlein@stuttgart.de)) eingesehen werden.

Als Voraussetzung für die Weiterarbeit der Arbeitskreise wird angeführt, dass die Vorschläge des Runden Tisches auf der politischen Ebene Anerkennung und nicht zuletzt auch die Bereitschaft zur Umsetzung finden.

Die Protokolle der Arbeitskreissitzungen können im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

## Der Arbeitskreis 1 - Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung der Sicherheit

Ziel des Arbeitskreis 1 war es:

- Auf der Basis des vom Gemeinderat beschlossenen Grundsatzpapiers Hinweise zu geben, Konkretisierungen vorzunehmen und Maßnahmen vorzuschlagen, die in den künftigen Radverkehrsplan der Stadt Stuttgart einfließen sollen
- an einem ausgewählten Beispiel (Johannes-Kepler-Gymnasium, Bad Cannstatt) Vor-schläge zur Erhöhung der Schulwegsicherheit mit dem Fahrrad zu erarbeiten
- Die theoretischen Ausarbeitungen für den künftigen Radverkehrsplan zu übertragen auf ein ausgewähltes Beispiel, den



Sprecher des Arbeitskreises 1 sind: Frank Zühlke, ADFC Stuttgart und Nils Krieger, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der LHS Stuttgart

Tallängsweg in Bad Cannstatt.

Als weitere Ziele im Hinblick auf zu erreichende Ergebnisse und Arbeitsweise des Arbeitskreises wurden gemeinsam definiert:

- Annäherung der Blickwinkel und Positionen der Teilnehmer des Runden Tisches
- Finanzielle und politische Realisierbarkeit der Maßnahmen im Auge behalten
- Bereitstellung von finanziellen Mitteln durch den Gemeinderat
- Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung
- Fahrradfreundlichkeit: Teil des Images

von Stadt und Region

- Schaffung von Arbeitsplätzen (z. B. Fahrradstationen)

**Hemmnisse oder Mängel** für das Fahrradfahren in Stuttgart sah der Arbeitskreis 1 vor allem in:

- unterschiedlichen Interesselagen der Vertreter des ÖPNV, des Kfz-Verkehrs oder des Fahrradverkehrs, so z. B. bei Schutzstreifen oder der Freigabe von Busspuren für Radfahrer
- der begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche
- dem bislang mangelnden Willen des Gemeinderates für fahrradfreundliche Lösungen auch mal Nachteile für den Kraftfahrzeugverkehr in Kauf zu nehmen
- dem geringen Budget im städtischen Haushalt zur Förderung des Fahrradverkehrs
- dem bisher eher geringen kommunalpolitischen Interesse am Thema

Der Arbeitskreis 1 erforderte durch seine sehr heterogene Zusammensetzung aus Vertretern z. B. der Naturschutzverbände, der Verwaltung, der Verkehrsbetriebe, des Automobilverbandes etc. ein hohes Maß an Kompromissbereitschaft. Die teilweise schwierigen Aushandlungsprozesse wurden von den Teilnehmern als anstrengend aber durchaus fruchtbar empfunden.

Als **Ergebnis** des Arbeitskreises 1 kann festgehalten werden:

**A)** Konsensual abgestimmtes Bündel an Maßnahmenvorschlägen für den künftigen Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Stuttgart auf der Basis des Grundsatzpapiers.

Unter der Vielzahl der konsensual verabschiedeten Maßnahmen bzw. Leitsätze für die künftige Entwicklung des Fahrradverkehrs ist sicher der folgende hervorzuheben:

„Für Maßnahmen, die den Öffentlichen Personenverkehr beeinträchtigen könnten, ist eine sorgfältige Güterabwägung vorzunehmen. Im Zweifelsfall können befristete Verkehrsversuche eingerichtet werden, die testen sollen, ob befürchtete Verlangsamungen des Busverkehrs eintreten oder nicht. Dies gilt insbesondere für die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen, die Freigabe von Busspuren und die Einrichtungen von vorgezogenen Aufstellflächen an Kreuzungen.“

Diesem Leitsatz war eine lange Diskussion vorausgegangen, inwieweit die SSB eine solche Aussage mittragen können. Die Empfehlung wurde schließlich verabschiedet mit der Einschränkung, dass die SSB nicht einverstanden ist, was Verkehrsversuche zur Freigabe von Busspuren betrifft. Für einen Verkehrsversuch im Bereich der Daimlerstraße in Bad Cannstatt wurden noch während des Runden Tisches bereits die Weichen gestellt.

Aber auch eine Vielzahl weniger kontrovers

diskutierter Empfehlungen konnten verabschiedet werden. So z. B.: „Unfallträchtige Hindernisse (wie z. B. Pfosten, Verkehrszeichen und Ampelmasten)

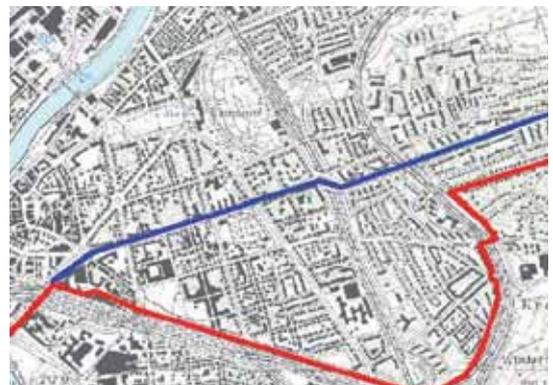


Bodenmarkierungen für Radfahrer

auf Radwegen sind zu vermeiden. Sofern sie sich nicht vermeiden lassen, sind sie durch Reflektoren sowie durch geeignete Bodenmarkierung besser sichtbar zu machen.“

### **B) Tallängsweg durch Bad Cannstatt**

Hier wurde auch nach intensivem Austausch und einer Vor-Ort-Befahrung eine Variante gefordert, wie sie auch im Regionalverkehrsplan zu finden ist und bislang auf wenig Gegenliebe im Gemeinderat der Landeshauptstadt stößt. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl an Einzelempfehlungen zur Verbesserung der bisherigen Situation des Tallängsweges genannt, wie er sich derzeit darstellt.



Empfehlung: Tallängsweg durch Bad Cannstatt über „Waiblinger Straße - Nürnberger Straße.“

### **C) Schulwegsicherheit**

Zum Thema Schulwegsicherheit wurde vereinbart, dass zur Erkennung und Beseitigung von Gefahrenstellen im Umfeld von Schulen die Schüler eingebunden werden sollen. Die Lösungen sollen dann auf ihre Umsetzbarkeit hin von der Verwaltung geprüft werden. Zunächst wird es einen „Probelauf“ am Johannes-Kepler-Gymnasium geben, der dann auf andere Schulen ausgeweitet werden kann.

Alle Maßnahmen des Arbeitskreises 1 sind in der Maßnahmentabelle im Anhang aufgeführt.

Sprecher des Arbeitskreises 2 sind:

Christoph Link, VCD Kreisverband; Matthias Pfaff, ADFC Stuttgart; Dr. Walter Vogt und Stefan Alber, Uni Stuttgart - Institut für Straßen und Verkehrswesen

### **Ziel des Arbeitskreises 2 war es:**

- Handlungsstandards zur Umsetzung der betrieblichen Fahrradförderung in Stuttgart zu entwickeln sowie technische, rechtliche, finanzielle und informelle Förderinstrumente aufzuzeigen
- nicht nur „neue Papiere“ zu produzieren, sondern die konkrete Umsetzung von Beispielen in den Betrieben zu initiieren
- die Motivation aller Beteiligten zu erhöhen und deren Interesse zu wecken (Arbeitgeber, Betriebsrat, Arbeitnehmer);
- Anstöße zu geben (Betriebe aufmerksam machen) und Unterstützung (Information etc.) anzubieten
- die Kontinuität der Projekte nach Ablauf des Runden Tisches sicherzustellen und die betriebliche Radverkehrsförderung auch nach Ablauf des Runden Tisches im „Gespräch zu halten“
- ein Netzwerk zu schaffen.

**Hemmnisse oder Mängel** im Bereich der betrieblichen Förderung des Radverkehrs sah der Arbeitskreis 2 vor allem in:

- fehlenden Informationen, z. B. über potenzielle Möglichkeiten und bereits umgesetzte Maßnahmen der betrieblichen Radverkehrsförderung
- fehlender Kommunikation mit und fehlenden Ansprechpartnern in den Betrieben

- dem Imageproblem des Alltagsradverkehrs im Betrieb und auf der Straße
- fehlender und mangelhafter Infrastruktur und Sicherheit im fließenden Verkehr
- der Unattraktivität der Fahrradrouten
- fehlenden, ungenügenden oder mangelhaften Abstellmöglichkeiten im Betrieb – Risiko des Diebstahls und der Beschädigung
- fehlenden Dusch- und Umkleemöglichkeiten
- systembedingten Mängeln
- Zeitfaktor/Entfernung
- Mangelnde Flexibilität (z. B. Einkaufen nach der Arbeit)

**Zentrales Ergebnis** des Arbeitskreises 2 ist eine Informationsbroschüre, deren Adressaten Stuttgarter Betriebe, Firmen und Verwaltungen sind.

In der Informationsbroschüre werden 24 Maßnahmen auf 34 Seiten in einheitlicher Struktur und, sofern vorhanden, mit realisierten Beispielen aus Stuttgart dargestellt. Die Maßnahmen sind gegliedert in die Themenfelder: Infrastruktur, Service, Information/Kommunikation und Motivation. Die dargestellte Musterseite (Abb. 3) gibt einen kurzen Eindruck von der graphischen und inhaltlichen Gestaltung der Informationsbroschüre. Die Inhalte der Broschüre – wie auch der übrigen kostenrelevanten Vorschläge des Arbeitskreises 2 - sind in der Maßnahmentabelle (siehe Anhang) detailliert beschrieben.

Im Magazin Wirtschaft der IHK Region Stuttgart (Ausgabe Juli/August 2005) wurde ein Artikel zur betrieblichen Fahrradförderung des Arbeitskreises 2 mit dem Hinweis auf diese Informationsbroschüre veröffentlicht.

Zahlreiche Betriebe haben sich hierauf bei Herrn Köhnlein gemeldet und ihr Interesse an einer Fahrradförderung in ihrem Betrieb bekundet.

In einem Treffen mit Vertretern der IHK, des DGB und der Stabstelle für Kommunikation der Landeshauptstadt Stuttgart wurde am 19.07.05 vereinbart, dass IHK und DGB in Anschreiben an die Betriebe auf die Infobroschüre hinweisen werden. Herausgeber der Informationsbroschüre wird die Stadt Stuttgart sein.

Ein weiterer Baustein zur Konkretisierung des Zieles des Arbeitskreises 2, betriebliche Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in die Wege zu leiten, ist ein **„Pilot“-Anschreiben** an Ansprechpartner in sechs Stuttgarter Betrieben (davon zwei Betriebe im Rahmen von MOVIMAN ). Das Anschreiben informiert die Betriebe über die eingeleiteten/beabsichtigten Aktivitäten des Runden Tisches und des Arbeitskreises und bittet um eine Stellungnahme, inwieweit die Adressaten Möglichkeiten der betrieblichen Förderung des Radverkehrs für ihren Betrieb sehen und aktiv werden wollen.

Die Antworten der Betriebe sind ein gutes „Stimmungsbarometer“ und insgesamt sehr ermutigend. Es wird aber auch deutlich, dass die weitere Kontaktpflege wichtig sein wird und die Stadt Stuttgart gut beraten wäre, im Umfeld der Betriebe künftig verstärkt auf Bedürfnisse der Rad-

pendler und Wünsche der Betriebe in der Verkehrsplanung einzugehen.

#### **Antworten der Betriebe (Auszug)**

■ Seit 1. Mai 2005 werden Fahrrad und Pkw bezüglich eines Arbeitgeberzuschusses für Fahrten zum Büro gleichgestellt (Fahrgeld max. 44 €/Monat)

(Paul Lange & Co., Bad Cannstatt, 180 Mitarbeiter, 13% Radverkehrsanteil)

■ „Wir erachten es als sinnvoll, den Fahrradverkehr nicht nur durch die Stadt Stuttgart, sondern auch durch unseren Standort Feuerbach zu fördern.“ [...]

(Robert Bosch GmbH, Feuerbach, 11000 Mitarbeiter, 2% Radverkehrsanteil (geschätzt))

Konkret stehen vier Maßnahmen vor der Verabschiedung, die auch in der Informationsbroschüre aufgeführt sind.

■ „Wir verfügen teilweise über eine gute Infrastruktur, die Fahrradverkehre zwischen Wohnung und Arbeitsplatz ermöglichen. Ein weiterer Ausbau ist möglich. Wir freuen uns, Ihre Arbeitsergebnisse vorgestellt zu bekommen.“

(Koch, Neff & Volckmar GmbH, Vaihingen, ca. 700 Mitarbeiter, ca. 5 % Radverkehrsanteil)

■ „Gerne gehen wir auf Ihre Überlegungen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Verbindung mit dem Berufspendeln ein; zumal diese Ansätze neben Mobilitätsgesichtspunkten im Ballungsraum Stuttgart (nicht nur im Stadtbereich selbst) auch das Parkraumproblem tendenziell entspannen helfen können sowie gesundheitsförderlichen Charakter haben.“ [...]

„Aus diesen Gründen laufen auch bei uns regelmäßig Überlegungen, wie wir für unsere Mitarbeiter das Pendeln mit dem Fahrrad im Rahmen unserer Infrastruktur bei beengten Platzverhältnissen

und Ressourcen attraktiver machen können (z. B. geschützte Abstellmöglichkeiten).“ [...] Da uns das Thema wichtig ist, signalisieren wir Ihnen gerne Interesse und Förderung, wo wir dies als betriebliche Aufgabe sehen...“

(Daimler-Chrysler AG, Werk Untertürkheim, 20000 Mitarbeiter, 3-4 % Radverkehrsanteil)

■ Radfördermaßnahmen bei der Stadtverwaltung, wie z. B. der Einsatz von zahlreichen Dienstfahrrädern, die Schaffung möglichst sicherer Fahrradabstellplätze für Rad

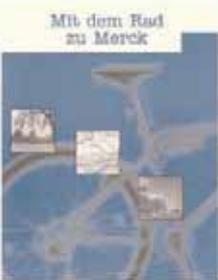
fahrende Mitarbeiter und Besucher der Behörden, wurden bereits mehrfach durchgeführt. Die positive Resonanz zeigt, dass immer mehr Mitarbeiter der Stadtverwaltung das Fahrrad für dienstliche Fahrten und auf dem Weg zur Arbeitsplatz nutzen. [...] Ich werde mich dafür einsetzen, zukünftig noch weitere radfördernde Aktivitäten für städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter [...] durchzuführen. (OB Dr. Schuster, Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtverwaltung, ca. 17700 Mitarbeiter)

## Fahrrad-Broschüre für (neue) Mitarbeiter



- **Maßnahme**      **Fahrrad-Broschüre mit Informationen, die als Erstinformation an alle bzw. vor allem an neue Mitarbeiter ausgegeben wird**
- **Beschreibung**      In einer Broschüre/ einem Faltblatt werden den Mitarbeitern z.B. über den Betriebsrat oder einen Radfahrbeauftragten die betrieblich vorhandenen Einrichtungen und Maßnahmen vorgestellt und weitere Informationen z.B. über die Erreichbarkeit des Betriebs mit dem Fahrrad gegeben. Wichtig ist dies insbesondere für neue Mitarbeiter.
- **Anforderungen**      Informationen u. a. über
  - Abstellanlagen
  - Routen zum Betrieb (Betriebs-Fahrradkarte, Routenplaner, GPS),
  - Schließfächer für Zubehör (Helme etc.),
  - über Umkleidemöglichkeiten
- **Erweiterung**      Verbreitung von Informationen via Intranet Aushänge an schwarzen Brettern u.a.
- **Beispiele**      Fa. Merck, Darmstadt, Uniklinik Freiburg

Information und Kommunikation



Kostenrahmen	😊 😞
Umsetzungszeitraum	😐
Wirkung	😊

Abb. 3: Musterseite „Fahrrad-Broschüre für (neue) Mitarbeiter“ aus der Informationsbroschüre

**Weitere bereits eingeleitete Maßnahmen und Aktivitäten im Rahmen des Arbeitskreises 2:**

- Initiierung einer BOSCH-internen Arbeitsgruppe für die Umsetzung von Maßnahmen im Werk Feuerbach
- Fahrradaktionstag der Firma Bosch am 14. Juli 2005
- Anregungen im Rahmen einer Arbeitsgruppe der Stadt für die Einführung eines internetgestützten Routenplaners in Stuttgart
- Einbezug von Wohnungsbauunternehmen bezüglich der Radverkehrsförderung im Alltagsverkehr an der Quelle (Wohnung), z. B. Informations- und Serviceangebote im Rahmen eines kooperativen Standortmanagements). Hierzu Kontaktaufnahme mit der Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH (SWSG)
- „Strategie“-Sitzung zur Beurteilung der Ergebnisse des Arbeitskreises 2 mit Vertretern der Gewerkschaften, von Unternehmen, der IHK Region Stuttgart, der Wirtschaftsförderung, der Ministerien, usw. am 19.07.2005
- Beiträge für den Fragebogen einer Geschäftsführungs-Befragung von Firmen im Industrie- und Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen („Synergie Park Stuttgart“) im Rahmen des Projekts MOVIMAN
- Vortrag zum Thema „Betriebliche Förderkonzepte für die Fahrradnutzung“ am 25.02.2005 bei einer Informationsveranstaltung der Wirtschafts- und Industrievereinigung (WIV) Stuttgart e.V.
- Artikel zur „Radverkehrsförderung in Stuttgarter Betrieben“ im „Magazin Wirtschaft“ der IHK Region Stuttgart (Ausgabe Juli-August 2005)
- Flankierende Durchführung einer Diplomarbeit zur Ermittlung des Radverkehrspoten-

zials der Beschäftigten einer Fakultät der Universität Stuttgart, Campus Vaihingen („Wissenschafts- und Ausbildungsbetrieb“ Universität Stuttgart mit ca. 5000 Beschäftigten) (Rücklauf ca. 60%!)

**Weiterhin geplant:**

- Verfolgen der Resonanz auf Verteilung der Informationsbroschüre an Betriebe und das Entwickeln daraus abzuleitender Folgeschritte (Prozessbegleitung)
- Flankierende Maßnahmen zur bundesweiten AOK-Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ (u. a. Sammlung der Adressen von Ansprechpartnern in den Betrieben, z. B. über die Aktion „Gesundheitszirkel in Betrieben“ der AOK); AOK-Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ ([www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)) in Stuttgarter Betrieben

**Weitere geplante Schritte speziell am „Wissenschafts- und Ausbildungsbetrieb“ Universität**

- Ermittlung des Radfahrpotenzials beim „Campus-Nachbarn“, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (Erfassung mit Fragebogen)
- Einrichtung eines Uni-Arbeitskreises „Fahrrad“ (Bauamt, Verwaltung, Sportinstitut,...)
- Weitere Ausgabe von themenrelevanten Diplomarbeiten, z. B. Modalitäten des Radabstellens an der Wohnung auf die Fahrradnutzung (SWSG)
- Netzwerk „Fahrrad“ mit Fachhochschulen in Stuttgart und mit der Universität Hohenheim
- Ggf. Initiierung studentische Wettbewerbe im Bereich Stadtplanung, Architektur
- Erweiterung der Überlegungen zur Förderung der Radnutzung auf Kunden der Universität (Studierende)

### Ziel des Arbeitskreises 3:

- Der Arbeitskreis möchte Maßnahmen und Projekte anregen und unterstützen, die den Fahrradtourismus in Stuttgart stärken
- Eine besondere Rolle kommt dabei der Öffentlichkeitsarbeit zu, hier sollen Möglichkeiten und Potenziale aufgezeigt werden und Umsetzungshilfe geleistet werden
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Projekte sollen helfen, das Image des Fahrradfahrens bei den potenziellen Nutzern aber auch bei Verwaltung und Politik zu verbessern



Sprecher des Arbeitskreises 3: Peter Pipiorke,  
Naturfreunde Radgruppe Stuttgart

**Hemmnisse oder Mängel** der Förderung des Radverkehrs im Bereich des Tourismus sieht der Arbeitskreis 3 vor allem in:

- Ungenügend ausgebautes Radwegenetz
- Mangelnde Ausschilderung der Radwege und Zielorte
- Mangelnde Sicherheit auf den Radwegen insbesondere für Familientouren
- Fehlendes Image der Stadt Stuttgart als Fahrradstadt
- Bei entscheidenden Schaltstellen für Image und Öffentlichkeitsarbeit in Stuttgart spielt das Fahrrad bislang kaum eine Rolle

Als Ergebnis des Arbeitskreises 3 kann festgehalten werden:

Es wird auf Anregung des Arbeitskreises 3 in Federführung des Stadtmessungsamtes und des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung ein Fahrradrounenplaner für Stuttgart erstellt, der folgende Anforderungen erfüllen soll:

- Routenermittlung innerhalb des Stadtgebietes
- Eingabe von Start/Ziel über Adressen
- Eingabe von Start/Ziel über Mausclick
- Berücksichtigung von individuellen Wünschen (Steigung, Wegebeschaffenheit, Klassifizierung)
- Ausgabe der Route in einer Karte
- Ausgabe der Route in Listenform mit weiteren Infos (Streckenlänge, Steigung, ...)
- Ausgabe eines Höhenprofils der Route



Als weitere Ausbaustufe für den Routenplaner sollte die Anbindung an GPS und die Ausweitung über das Stadtgebiet hinaus angestrebt werden. In die Ausführungsplanung sollen alle Umwelt- und Naturschutzverbände und andere Radfahrorganisationen, soweit erwünscht, einbezogen werden.

Ein weiteres wichtiges Projekt ist der Aktionstag Fahrrad, der eine Imagekampagne für das Fahrradfahren in all seiner Vielfalt (Alltagsradler, Freizeit, Gesundheit, Sport, ... ) bezweckt. Er soll in Kooperation mit verschiedenen Ämtern der LHS Stuttgart (Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Sportamt, Umweltamt, Stabstelle für Kommunikation), Umwelt-

schutzverbänden und Firmen rund um das Fahrradfahren möglichst im Herbst 2006 durchgeführt werden.

Im Zusammenhang mit der Rad-WM, die vom 25. bis 30. September 2007 in Stuttgart stattfindet, sollte die erhöhte Aufmerksamkeit für das Thema „Radfahren“ genutzt werden, um möglichst viele Information zu geben und Motivation zu erzeugen.

Der Aktionstag Rad wird samstags mit einer Ausstellung rund ums Fahrrad voraussichtlich auf dem Schlossplatz beginnen und sonntags vor allem verschiedene geführte Radtouren anbieten (City Radtour, Mineralwassertour, Familientour, Mountain Bike Tour, Rennradtour, NaTour, WM-Tour...)

Zur Unterstützung des Aktionstages wird vom Arbeitskreis 3 ein Begleitprogramm angeregt, so beispielsweise die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer, die Einweihung von weiteren Fahrradabstellanlagen oder eine Fahrradtour des Gemeinderates. Besonders die Öffentlichkeitsarbeit spielt eine große Rolle, die Stabsstelle für Kommunikation sagt dem Projekt ihre Unterstützung zu. Diese kann z. B. darin bestehen, eine Pressekonferenz zu organisieren, Flyer zu erstellen oder eine Sonderbeilage im Amtsblatt zu gestalten.

### **Verschiedenste Informationsangebote für Radtouristen und Alltagsfahrer**

Es werden verschiedene Möglichkeiten zur besseren Information der Radfahrer zu Themen wie Radtouren, Übernachtungsmöglichkeiten (Bett&Bike), Fahrradwerkstätten, Fahrradverleih etc. ausgearbeitet und abgestimmt, so beispielsweise:

- thematische Fahrradkarten, erstellt

durch das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung gemeinsam mit dem Stadtmessungsamt

- Fahrradtourenvorschläge (City-, Mineralwasserfahrradtour, ... )

- Begrüßungspaket „Fahrrad“ für Studenten/Neubürger, mit Informationen zum Radfahren in Stuttgart und einer Begrüßungsradtour durch Stuttgart

- Ein Info-Paket für Neubürger und Studenten durch den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

- Unterstützen der Öffentlichkeitsarbeit für den Fahrradverkehr durch Stuttgart Marketing, z. B. durch einen Flyer, eine Postkarte und ähnlich Maßnahmen die auf eine entsprechende Internetseite/Homepage der Stadt Stuttgart aufmerksam machen.

Zum Thema Gesundheit sollen Informationsblätter erarbeitet werden, die sich mit Themen wie Ernährung, Übergewicht, Sicherheit, Bekleidung, Kinder und Fahrrad, ... beschäftigen. Diese sollen über Multiplikatoren wie beispielsweise Presse, Schulen, Jugendhäuser, Vereine, Bürgerbüros etc. zur Verfügung gestellt werden. Das Gesundheitsamt der Stadt Stuttgart hat hier grundsätzlich seine Bereitschaft zur Unterstützung zugesagt.

Eine Auflistung aller vom Arbeitskreis 3 vorgeschlagenen Maßnahmen ist im Maßnahmenkatalog zu finden (s. Anhang).

Der Ausschuss für Umwelt und Technik (UTA) hat in seiner Sitzung am 26. Juli 05 das Ergebnis des Runden Tisches Fahrradverkehr anerkennend und dankend zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuss bittet darum, bis zum

Beginn der Haushaltsberatungen im September 05 die vorgestellte Maßnahmen-tabelle mit Prioritäten und, sofern möglich, mit Kostenangaben zu versehen.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird, neben der dargelegten Motivation der Akteure sich weiterhin aktiv einzubringen, wesentlich von der Bereitstellung von Mitteln durch den Gemeinderat der Stadt Stuttgart abhängig sein. Dabei sind sicher nicht alle Projekte finanzintensiv oder sofort umzusetzen. Deshalb werden die Arbeitskreise dem Wunsch des Gemeinderates nachkommen und eine Prioritätenliste erarbeiten, um die dringlichsten Projekte für die anstehenden Haushaltsberatungen herauszustellen.

Die Arbeitskreise werden sich sowohl im Plenum als auch als einzelner Arbeitskreis weiter treffen und ihre Arbeit nach dem Abschluss des Runden Tisches fortführen, um sich (gegenseitig) zu informieren, in welchem Umfang die Maßnahmenempfehlungen umgesetzt wurden oder in der Umsetzung sind, den Austausch zwischen Experten und den an einer Umsetzung interessierten Betrieben und Institutionen weiter zu begleiten und die vom Runden Tisch erarbeiteten Maßnahmen in ihrer Umsetzung zu begleiten.

Viele Maßnahmen werden in den Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Stuttgart einfließen, der im Zusammenhang mit dem anstehenden Verkehrsentwicklungskonzept auszuarbeiten sein wird. Die Sprecher der Arbeitskreise haben Ihre Bereitschaft zum Ausdruck gebracht, sich auch nach dem Abschluss des Runden Tisches in einem „Forum Radverkehr Stuttgart“ weiter in die Förderung des Radverkehrs in

Stuttgart einzubringen.

Neben den vielen Maßnahmen, die von den Arbeitskreisen vorgeschlagen werden und in der Maßnahmenübersicht dargestellt sind, hat sich schon während des Runden Tisches und auch nach dessen Abschluss deutlich gezeigt, dass dringend Beratungskapazität zur Verfügung gestellt werden muss, um das wachsende Interesse z. B. der Betriebe an der Fahrradförderung aufzugreifen. Die Sprecher der Arbeitskreise sind bereit, sich in ein solches Beratungskonzept einzubringen, sehen sich aber nicht in der Lage, das völlig alleine in rein ehrenamtlicher Tätigkeit zu schultern. Hier wird wesentlich die politische Ebene gefordert sein, sich an praktikablen Lösungen zu beteiligen und ggf. auch über die Form eines weiteren Mandats nachzudenken.

Die Arbeitskreise bzw. deren Sprecher möchten sich in die Ermittlung und Erschließung von Fördermitteln auf nationaler und europäischer Ebene einbringen, so z. B. von Fördermitteln des deutschen Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Rahmen des Förderprogramms „Bürger initiieren Nachhaltigkeit (BIN)“.

## Anhang

**Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung**  
**GZ: 61-3.1 – Fahrradbeauftragter**

**Stuttgart, 11. August 2005**

**Ergebnisse des Runden Tisches  
zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart**

**Januar 2005 bis Juni 2005**

**Arbeitskreis 1**

Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung der Sicherheit für den Fahrradverkehr

**Arbeitskreis 2**

Betriebliche Fördermöglichkeit des Fahrradverkehrs

**Arbeitskreis 3**

Gesundheit, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit

## **ERLÄUTERUNG ZUR MAßNAHMENTABELLE DER ARBEITSKREISE**

### **Wirkungen auf Radverkehrsförderung:**

gering

mittel

hoch

### **Frist für Umsetzung:**

Die genannten Fristen nennen Zeiträume, in denen die Maßnahmen umgesetzt werden können, sofern der politische Wille dazu vorhanden ist und die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

sehr kurz      unter 1 Jahr

kurz            innerhalb von 3 Jahren

mittel          3 - 10 Jahre

lang            10 Jahre und mehr

## **A - Arbeitskreis 1 – Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung der Sicherheit für den Fahrradverkehr**

**AA** Umsetzung des Grundsatzpapiers

**AB** Weitere Maßnahmen

**AC** Einzelmaßnahmen Bad Cannstatt

## Maßnahmen zur Förderung Fahrradverkehr in Stuttgart

### A - Arbeitskreis 1 – Ausbau der Infrastruktur und Verbesserung der Sicherheit für den Fahrradverkehr

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
<b>AA Umsetzung des Grundsatzpapiers, bzw. des 10-Punkte Programms der Stadt (vom Runden Tisch AK1 grundsätzlich befürwortet):</b>						
AA1	<p>Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch <b>Änderung von Verkehrsregelungen</b> zu Gunsten des Radverkehrs, insbesondere</p> <p><b>- Öffnung von Einbahnstraßen</b> für den Fahrradverkehr,</p> <p>- an Radwegen Benutzungspflicht möglichst aufheben.</p>	hoch	kurz/mittel	Stadt	50.000 €	
AA2	<p>Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch</p> <p>a) bauliche Anlagen,</p> <p>b) Markierung von <b>Schutzstreifen</b>,</p> <p>c) <b>Qualität der Radverkehrsanlagen</b> überprüfen/verbessern,</p> <p>d) Bei anstehenden Kreuzungsumbauten die <b>Einrichtung von Aufstellflächen</b> prüfen und nach Möglichkeit realisieren.</p>	hoch	kurz/mittel	Stadt		zu c) insbesondere Oberfläche, Bordsteinhöhe. Auch Ansprüche von Berufs- und Sportradfahrern (Kuriere, Rennradfahrer) berücksichtigen.

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
AA3	<b>Verbesserung der Sicherheit</b> , z. B. durch a) Gefahrenstellen erkennen und beseitigen, b) <b>Beleuchtung</b> von Radverkehrsrouten, c) moderne Verkehrsübungsanlagen zur Verfügung stellen	hoch	a) kurz b) kurz/mittel	Stadt		Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)  zu a) z. B. durch die Einführung eines Mängelbogens, s. AB6, zu b) vor allem an den Haupttradrouten.
AA4	a) <b>Verbesserung der Wegweisung</b> gemäß FGSV-Richtlinie, b) Bei ereignisbedingten Sperrungen von Radrouten: Umleitung ausschildern	hoch	kurz/mittel	Stadt	100.000 €	zu a) soll alle Stadtteile miteinander verbinden. Zudem Verbindungen zwischen Stuttgart und den umliegenden Orten.
AA5	Weiterer Ausbau von Fahrradabstellplätzen, ausreichend, sicher und wettergeschützt; auch Fahrradboxen/Fahrradstationen	hoch	kurz/mittel	Stadt	300.000 €	
AA6	Verbesserung der Radmitnahme im ÖPNV	hoch	kurz/mittel	SSB		
AA7	Gezielte Öffentlichkeitsarbeit	hoch	mittel	Stadt/Stgt. Marketing		s. Maßnahmenliste AK 3.
AA8	Erweiterung des Angebotes an Radkarten					Projekt Tourenplaner weiterverfolgen.
AA9	Schrittweise Einführung von Reinigung und Winterdienst auf Haupttradrouten. Bewuchs regelmäßig zurückschneiden	hoch	kurz	Stadt	150.000 €/J. für 30 km	insbesondere Haupttradrouten.
AA10	Erhöhung des Radverkehrsetats	hoch	kurz	Stadt		heute 1€/Einwohner, (in anderen Städten 5 €/Einw. und mehr, Bsp. Frankfurt).

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
<b>AB Weitere Maßnahmen:</b>						
AB1	Festlegung allgemeiner Kriterien für Streckenführung und Ausbaustandard als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung	hoch	kurz/mittel/lang	Stadt		Empfehlungen im Einzelnen, siehe besondere Zusammenstellung in Anlage 1
AB2	Das Vorhaltnetzstraßennetz ist zu überprüfen	hoch	mittel	Stadt		Ziel ist, weitere Straßen in Tempo-30-Zonen einzubeziehen, um sie für den Radverkehr sicherer zu machen. Dabei soll darauf geachtet werden, dass der Kfz-Verkehr nicht vermehrt auf bislang ruhige Nebenstraßen ausweicht.
AB3	Neuorganisation des in Stuttgart knappen Flächenangebotes	hoch	mittel	Stadt		Dies ist unvermeidlich, um ein direktes und durchgängiges Radwegenetz zu schaffen sowie eine Gleichberechtigung des Radverkehrs mit den übrigen Verkehrsarten zu erreichen.
AB4	<b>Versuch für Schutzstreifen</b> an Straße mit Busverkehr. Dafür kommen folgende Straßen in Frage: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brückenstraße</li> <li>• <b>Daimlerstraße</b></li> <li>• Silberburgstraße</li> <li>• Am Römerkastell</li> </ul>	mittel	kurz	Stadt/SSB	40.000 € Daimlerstr.	s. auch AA2

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
AB5	Bei besonders stark genutzten Gehwegen, die für Radfahrer frei sind, ist die Lösung aus Meersburg zu übernehmen - (Transparent über der Fahrbahn "Rad fahren auf Fahrbahn erlaubt"). Beispiel: Hofener Straße	mittel	kurz	Stadt		
AB6	Es wird ein <b>Mängelbogen</b> erstellt und den Bürgern zugänglich gemacht, mittels diesem können Radfahrer die ihnen bekannten Schwachstellen der Stadtverwaltung mitteilen. Es wird sichergestellt, dass eine Bearbeitung dieser Bögen auch möglich ist.	mittel	kurz	Stadt		Ziel: Gefahrenstellen und Hindernisse für Radfahrer erkennen. s. auch AA3
AB7	<b>Unfallträchtige Hindernisse</b> (wie z. B. Pfosten, Verkehrszeichen und Ampelmasten) auf Radwegen sind zu vermeiden. Sofern sie sich nicht vermeiden lassen, sind sie durch Reflektoren sowie durch geeignete Bodenmarkierung besser sichtbar zu machen.	hoch	kurz	Stadt	30.000 €	s. auch AA3
AB8	Wirkungsvolle Bekämpfung des Falschparkens	hoch	kurz	Stadt		Unerlässlich, um für mehr Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger - insbesondere für Rad fahrende Kinder - zu sorgen.
AB9	Eine Beleuchtung wichtiger Radverkehrsrouten ist anzustreben. Wo dies nicht möglich ist, soll der Wegverlauf ersatzweise mittels Bodenmarkierung oder Reflektoren am Wegesrand gut sichtbar gemacht werden.	mittel	kurz	Stadt		s. auch AA3

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
AB10	Die Reinigung und Pflege der Radverkehrsrouten sollte wie bei Straßen das ganze Jahr erfolgen. Bepflanzung ist für eine freie Sicht und ungehindertes Fahren regelmäßig zu schneiden	hoch	kurz	Stadt		s. auch AA9
AB11	Der Winterdienst sollte zumindest alle wichtigen Alltagsrouten umfassen, insbesondere die ausgeschilderten Routen	hoch	kurz	Stadt	150.000 €/J. für 30 km	s. auch AA9
AB12	Durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern fördern (z. B. der Seitenabstand von Kfz beim Überholen von Radfahrern u.a.m.)	hoch	kurz	Stadt	s. C13-C15	

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrs-Förderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
AB13	<b>Gefahrenstellen im Umfeld von Schulen</b> erkennen und beseitigen. Es wird empfohlen einen <b>Probelauf für einen Schulradwegeplan</b> am Johannes-Kepler-Gymnasium durchzuführen und danach auf andere Schulen auszuweiten.	hoch	kurz	Stadt		Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)  Mögliches Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung der Schüler: Wo sind Schwachstellen?</li> <li>• Schüler sollen zudem Lösungen vorschlagen.</li> <li>• Lösungen auf Umsetzbarkeit überprüfen.</li> </ul>
AB14	Es sollen weitere <b>Fahrradstationen</b> eingerichtet werden, insbesondere am Hauptbahnhof. An Bahnhöfen, an denen dies nicht möglich ist, soll eine ausreichende Anzahl an Fahrradboxen angeboten werden.	mittel	mittel	Stadt	Weiterbetrieb Möhringen: 30.000 €/J. Neubau Bhf. Vaihingen: 70.000 €	s. auch AA5
AB15	Auch in einigen Wohngebieten sind Fahrradabstellmöglichkeiten erforderlich	hoch	kurz	Stadt/SWSG		Es sollte in einem Pilotprojekt erprobt werden, wie dies von den Bewohnern angenommen wird. s. auch AA5
AB16	Es soll geprüft werden, inwieweit im örtlichen Planungsrecht verankert werden kann, dass für alle Neubauten ausreichend ebenerdig zugängliche Fahrradstellplätze vorhanden sind. Entsprechende Regelungen sind durchzusetzen.	hoch	kurz	Stadt		

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
AB17	An Bahnhöfen und Haltestellen wird verstärkt dafür gesorgt, dass die Bahnsteige auch mit Fahrrad gut erreichbar sind (Aufzüge oder zumindest geeignete Schieberinnen an den Treppen).	hoch	mittel	Stadt/VVS		
AB18	Bei der Neuanschaffung oder beim Umbau von Fahrzeugen des Öffentlichen Verkehrs wird verstärkt auf die Eignung für die Fahrradmitnahme geachtet, sofern ausreichend Fläche verfügbar ist.	hoch	mittel	SSB		s. auch AA6
AB19	Die Möglichkeit der <b>Fahrradmitnahme im Bus</b> wird angestrebt, zumindest bei Steigungsstrecken.	hoch	mittel	SSB		Vorbild ist der Versuch der END (Verkehrsbetriebe Esslingen - Nellingen - Denkendorf). s. auch AA6
AB20	Die <b>Fahrradwegweisung</b> in Stuttgart wird künftig gemäß der bundesweit gültigen FGSV-Richtlinie erstellt. Die Ausschilde- rung in angemessenem Zeitrahmen soll ermöglicht werden.	hoch	kurz/mittel		100.000 €	s. auch AA4

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
<b>AC Einzelmaßnahmen Bad Cannstatt:</b>						
AC1	Querung Mercedesstraße längs König-Karl-Straße, von der Brücke kommend: längerfristig sollte eine geradlinige Radverkehrsführung direkt neben dem Kfz-Verkehr eingerichtet werden.	mittel	mittel	Stadt		WM 2006
AC2	Anbindung der König-Karls-Brücke über Mercedesstraße Richtung Stadion verbessern: den rechten Fahrstreifen in diesem Bereich in einen Radweg umbauen. Zudem wird vorgeschlagen, im weiteren Verlauf der Mercedesstraße Radstreifen einzurichten.	mittel	mittel	Stadt		
AC3	König-Karl-Straße, Querung der Mercedesstraße Richtung Brücke: Vorgeschlagene Lösung: den Radverkehr zusammen mit dem links abbiegenden Kfz-Verkehr führen und nach der Querung der Kreuzung eine Möglichkeit schaffen, in den Radweg an der König-Karls-Brücke einzufahren.	mittel	mittel	Stadt	AC- AC 3: 100.000 €?	

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
AC4	König-Karl-Straße zwischen Mercedesstr. und Kleemannstraße: Schutzstreifen verbreitern, da sonst auf dem Schutzstreifen kein ausreichender Abstand zu den parkenden Pkw eingehalten werden kann. Denkbar ist zudem die Einrichtung eines Zweirichtungswegs.	mittel	mittel	Stadt		
AC5	<p>Unterquerung Eisenbahn längs König-Karls-Straße:                      Richtung König-Karls-Brücke: Radstreifen oder Schutzstreifen mit überbreiter "Rest-Fahrbahn":                      Lösung 1 Richtung Wilhelmsplatz: Busspur/Fahrrad frei.                      Lösung 2 Richtung Wilhelmsplatz: Rechtsabbiegespur für Kfz, auf welcher Radfahrer und Busse auch geradeaus weiter fahren dürfen. Damit nahezu eine "De-facto-Bus-und-Radspur".                      Lösung 3 Richtung Wilhelmsplatz: Radstreifen oder Schutzstreifen mit überbreiter "Rest-Fahrbahn".                      Lösung 4, falls kein Eingriff in die Fahrbahnen möglich ist: Zusätzliche Tunnelröhre (sehr teuer, bietet aber die Möglichkeit, einen Zweirichtungsweg einzurichten).</p>	hoch	mitte/lang	Stadt		

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrs-Förderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Zuständige/Verantwortlich	Anmerkungen Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)
AC6	Querung der König-Karl-Str. längs Eisenbahnstraße: Eine geradlinige Querungsmöglichkeit ohne Zwischenhalte.	mittel	kurz	Stadt		
AC7	Kreisverkehr Daimlerstraße/Deckerstraße Das Verkehrszeichen entfernen, damit entfällt die Benutzungspflicht, es besteht aber nach wie vor ein Radweg, der eindeutig als solcher erkennbar ist.	mittel	kurz	Stadt		
AC8	Deckerstraße: Lösung 1: Parkplätze auflösen, um Platz für Schutzstreifen in beide Richtungen zu schaffen. Lösung 2: Tempo 30 auf der Fahrbahn. Lösung 3: Schutzstreifen stadteinwärts, stadtauswärts Geh- und Radweg, aber ohne Benutzungspflicht. Lösung 4: Schutzstreifen bergauf, bergab gewöhnlicher Mischverkehr. Lösungen 1, 3 oder 4 können bzw. sollten mit Tempo 40 kombiniert werden.	mittel	kurz	Stadt	20.000 € 5.000 € 10.000 € 10.000 € 10.000 €	
AC9	Querung der Deckerstraße nach Brücke über Augsburgener Straße besser absichern. Sofortmaßnahme: Versetzen der Zeichen "Radfahrer kreuzen", damit der Abstand zur Konfliktstelle optimal wird. LSA oder "Zebrastreifen" denkbar, ggf. NEBEN der Bordsteinabsenkung, damit die Straße auch fahrend gequert werden kann.	mittel	kurz	Stadt	20.-50.000 €	

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Anmerkungen
AC10	Die Einbahnstraße "Im Geiger" in Gegenrichtung freigeben.	mittel	kurz	Stadt		Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)  Vermeidung einer Steigung stadteinwärts.
AC11	Ecke Kaisersbacher Straße/Beskidenstraße: Eine Korrektur der vorhandenen Wegweisung ist erforderlich.	niedrig	kurz	Stadt		
AC12	Unterquerung Bahn/Augsburger Straße zwischen Wildunger Straße und Ebitzweg barrierefrei gestalten. Derzeit sind an beiden Abgängen nur Treppen mit Schiebrinnen vorhanden. Diese sollten durch fahrbare Rampen ersetzt oder ergänzt werden.	hoch	mittel	Stadt		
AC13	Radstreifen auf Waiblinger Straße und Nürnberger Straße (beide Richtungen) einrichten (auch Schutzstreifen oder Seitenstreifen sind denkbar). Damit kann eine durchgängige Radverkehrsverbindung geschaffen werden. Besonders wichtig ist hierbei der Abschnitt bergauf zwischen Normannstraße und Beskidenstraße. Es muss auch die Radverkehrsführung auf der König-Karl-Straße im Bereich des Wilhelmsplatzes Richtung S-Zentrum verbessert werden (derzeit Gehweg/-Fahrrad frei bei zum Teil viel Fußgängerverkehr).	hoch	kurz-/mittel	Stadt	400.000 €	Zugleich wird durch die reduzierte Kfz-Verkehrsfläche (eine Spur je Richtung) dafür gesorgt, dass der Kfz-Verkehr nicht wieder auf das frühere Maß (vor Eröffnung des Kappelbergtunnels) anwächst. Dies wird auch im Lärmminderungsplan gefordert.

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
AC14	Querung der Waiblinger Straße längs Martin-Luther-Straße. Anzustreben ist eine oberirdische Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger.	hoch	mittel	Stadt		Sonstige, z.B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)  Signalisierung der Querungsstelle mit Vorrang Stadtbahn.
AC15	Anschluss Martin-Luther-Straße an Waiblinger Straße. Die oben genannte oberirdische Querungsmöglichkeit der Waiblinger Straße würde auch hierfür Abhilfe schaffen.	mittel	mittel	Stadt		
AC16	Anschluss Obere Waiblinger Straße an Nürnberger Straße verbessern. Lösung: Zumindest sollte die vorhandene Fußgänger-Querung für Radfahrer freigegeben werden, inklusive Zuweg von der Oberen Waiblinger Straße kommend. Noch besser wäre eine geradlinige Querungsmöglichkeit.	mittel	kurz	Stadt		
AC17	Daimlerplatz: Bezüglich des groben Pflasters sollte eine Lösung gefunden werden, die sowohl den Interessen der Radfahrer, der Verkehrsberuhigung, der Lärminderung als auch der Gestaltung gerecht wird.	mittel	kurz	Stadt		
AC18	Ecke Wiesbadener Straße / Brenzstraße: Durch Wegweisung eindeutig erkennbar machen.	niedrig	kurz	Stadt		
AC19	<b>Routenführung des Tallängsweges über die Waiblinger/Nürnberger Straße</b> (s. Anlage 2)	hoch	mittel	Stadt		Diese Führung entspricht am ehesten den in Anlage 1 genannten Kriterien für die Streckenführung.

## Maßnahmen zur Förderung Fahrradverkehr in Stuttgart

### B - Arbeitskreis 2 - Betriebliche Fördermöglichkeiten des Fahrradverkehrs

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
<b>Ergebnis des Arbeitskreises 2 ist auch eine Informationsbroschüre zu betrieblichen Fördermöglichkeiten des Fahrradverkehrs.</b>						
<b>Herausgeber sind: Stadt Stuttgart, DGB, IHK et. al.</b>						
BS 1	Herstellung der Informationsbroschüre in geeigneter Stückzahl und Versand.	hoch	kurz	Stadt	ca. 8.000 €	
BS 2	Marketingmaßnahmen zur Gewinnung weiterer Betriebe (z. B. Firmenberatung, Information, Veranstaltungen, Anreize durch kreative Angebote).	mittel/hoch	kurz/mittel	Stadt	ca. 8.000 €	
BS 3	Information für Mieter/Eigentümer über Möglichkeiten und Qualität der Radverkehrsverbindung Wohnort – Arbeitsplatz an der Quelle (Wohnung), Vermittlung „individualisierter“ Radverkehrsinformation wie z. B. Kartenausschnitt über Bauträger wie z. B. SWSG.	mittel/hoch	mittel	Stadt	ca. 15.000 €	

<b>Infrastruktur</b>						
B 1	Schaffung von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen im Betrieb	hoch	kurz	Betrieb		400 bis 800 €/Platz; bei Bedarf Ausweitung auf Fahrradboxen und bewachte Servicestation.
B 2	Radfahrerfreundlicher eingangsnaher Betriebszugang	Mitte/hoch	sehr kurz/ kurz	Betrieb		In Verbindung mit B 1.
B 3	Öffnung des Betriebsgeländes für Fahrradverkehr	mitte/hoch	sehr kurz/ kurz	Betrieb		In Verbindung mit B 1; dezentrales Parken mögl.; Bewachung überflüssig.
B 4	Umkleidemöglichkeit	mittel	sehr kurz/ kurz	Betrieb		Nutzung vorhandener Ressourcen?
B 5	Duschegelegenheit	mittel	kurz/mittel	Betrieb		In Verbindung mit B 4; Nutzung vorhandener Ressourcen?
B 6	Schließfächer/Spinde für Radkleidung und -zubehör	mittel	sehr kurz/ kurz	Betrieb		In Verbindung mit B 4 und B 5.
B 7	Fahrrad-Reparaturmöglichkeit	hoch	kurz	Betrieb		Versicherungsfragen zu klären; Nutzung vorhandener Ressourcen?
B 8	Betriebsshop/ Betriebssportgruppe vertreibt Fahrrad-Outfit (Funktionskleidung)	mittel	sehr kurz/ kurz	Betrieb		Ggf. mit Firmenlogo appliziert; im Idealfall kostendeckend.
B 9	Kooperation mit Radfachhandel: Vor Ort kostengünstige Radutensilien/Ersatzteile	gering/mittel	kurz	Betrieb		Erweitert als Servicestation
B 10	Firmeneigene Fahrräder/Dienstfahrräder	hoch	sehr kurz/ kurz	Betrieb		Ca. 500-700€/Rad (Lastenfahrräder mehr).
<b>Information</b>						
B 11	Firmen-Check-Up zur Radfahrtsituation (Umfrage)	mittel	sehr kurz	Betrieb		Sinnvoll in Verbindung mit Verbesserungsvorschlägen.
B 12	Benennung eines Radbeauftragten	mitte/hoch	sehr kurz/ kurz	Betrieb		Lfd. Kosten je nach Aufgabenumfang.
B 13	Fahrrad-Broschüre für (neue) Betriebsangehörige	hoch	kurz	Betrieb		Das Wichtigste in Kürze; ggf. vom Radbeauftragten gepflegt.

B 14	Mitarbeiterzeitschrift mit „Rad-Forum“	mittel	sehr kurz	Betrieb		
B 15	Radfahrerseite im Intranet	mittel	Sehr kurz/ kurz	Betrieb		Intranet wird vorausgesetzt.
B 16	Persönliche Streckenberatung	hoch	sehr kurz/ kurz	Betrieb		lfd. Kosten; Ggf. in Verbindung mit B 17
B 17	Einsatz von GPS zum Kennenlernen der Strecken	mittel	kurz	Betrieb/ Stadt/externe		Ein bis wenige GPS zum Verleihen genügen
<b>Motivation/Kommunikation</b>						
B 18	Gesundheits-Check	gering/mittel	sehr kurz/ kurz	Betrieb/BKK		Laufende Kosten
B 19	Trainingsplan für Radveranstaltungen + Radelthon + Tour de Ländle + Schwarzwald-Bike-Marathon u. ä.	gering	sehr kurz/ kurz	Betrieb/BKK		Ggf. laufende Kosten durch Beratung; in Verbindung mit B17
B 20	Betriebsausflug per Rad	mittel	sehr kurz	Betrieb		
B 21	Radfahrstempelpkarte (Doku gefahrener Wege, mit Bonus)	mittel	kurz	Betrieb		Wirkung abhängig von „Belohnung“
B 22	Radfahrabzeichen	mittel/hoch	kurz	Betrieb		
B 23	Radel-Lotto (zufällige Gewinnchance für Radpendler)	mittel	kurz	Betrieb		Wirkung abhängig von „Gewinn“
B 24	Mitfahrerbörse	gering	kurz	Betrieb		Z. B. in: Intranet, schwarze Bretter, Betriebs(rats-)zeitung

## Maßnahmen zur Förderung Fahrradverkehr in Stuttgart

### C - Arbeitskreis 3 – Gesundheit, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
C 1	<b>Radinformationen im i-Punkt</b> Separater Infoständer für Touristen und Stuttgarter zum Thema Radfahren	Bessere Rad-Informationen	kurz	Amt für Umweltschutz S-Marketing		<p>Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ständige Aktualisierung</li> <li>• Einheitliches Layout</li> <li>• Weitere i-Punkte (Flughafen, Messe etc.)</li> </ul>
C 2	<b>Homepage der Stadt Stuttgart</b>	Bessere, aktuelle Rad-Informationen	kurz	Stadt Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiter ausbauen</li> <li>• Ideenfindung (AK/Ideenwettbewerb)</li> </ul>
C 3	<b>Radinfodatenbank</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradtouren</li> <li>• Anbieter</li> <li>• Bett &amp; Bike</li> </ul>	Bessere, aktuelle Rad-Informationen	kurz	Herr Straub Rent-a-bike S-Marketing		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flyer 1 - Branchenverzeichnis (Vereine, Reparaturmöglichkeiten...)</li> <li>• Flyer 2 – ausgewählte Radtouren in Stuttgart</li> <li>• Internet</li> </ul>
C 4	<b>Einheitliches Layout für Fahrradinformationen</b>	Höherer Wiedererkennungswert	kurz	S-Marketing		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Corporate Design</li> <li>• Einheitliches Logo</li> </ul>
C 5	<b>Infotafeln für Radfahrer mit Karte</b> Über: <ul style="list-style-type: none"> <li>• an Radwegen / Knotenpunkten</li> <li>• Touristische Ziele</li> <li>• Bett &amp; Bike</li> <li>• Fahrradläden</li> <li>• i-Punkt</li> </ul>	Bessere, aktuelle Rad-Informationen	kurz	Stadt Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• An zentralen Stellen</li> <li>• Z.B. Neckarradweg</li> <li>• Mehrsprachig</li> <li>• Finanzierung ggf. über Sponsoring</li> </ul>

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
C 6	<b>Begrüßungspaket Fahrrad für Studenten/Neubürger</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationen Radfahren in Stuttgart</li> <li>• Begrüßungsradtour durch Stuttgart</li> </ul>	Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Stadt Stuttgart	Kosten?	<p>Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährlich</li> </ul>
C 7	<b>Welcome-week</b> begleitet von L/OB	Rad-Informationen Stuttgart-Info		Stadt Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährlich Herr Ruoff (AOK) wird hierzu Gespräche führen, Ansprechpartnerin in der Stadt ist Frau Schleicher-Fahrion (Kulturamt)</li> </ul>
C 8	<b>Aktionstag allgemeiner Hochschulsport</b>	Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	AOK		
C 9	<b>Broschüre „Willkommen in Stuttgart.“ für Neubürger</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinweis auf Radfahren</li> </ul>	Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Stadt Stuttgart L/OB		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradkarte beifügen</li> </ul>
C 10	<b>VVS-Info-Paket für Neubürger und Studenten</b>	Rad-Informationen	kurz	VVS		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Info Fahrradmitnahme</li> </ul>
C 11	<b>NABU-Tour für Studenten der Uni Hohenheim</b>	Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	NABU		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschaft per Rad erkunden</li> <li>• mit dem Rad zur Uni</li> <li>• Ggf mit Leihrädern (Rent-a-bike)</li> </ul>

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
C 12	<b>Fahrradroutenplaner</b>	Streckeninformationen	kurz (Anfangsausbau)	Stadtmesungsamt Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung	80.000 €	<p>Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligung interessierter Informanten</li> </ul> <p><u>Anfangsausbau:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtgebiet von Stuttgart</li> <li>• Attribute: Steigung, Wegebeschaffenheit, Verkehrsbelastung</li> <li>• Verknüpfungen zum ÖPNV</li> </ul> <p><u>Mittelfristig:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GPS-fähig</li> <li>• Region Stuttgart</li> <li>• Ggf. weitere Attribute</li> </ul>
C 13	<b>Aktionstage Rad</b>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Stadt Stuttgart (Federführung)	50.000 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach Fußball WM vor Rad-WM</li> <li>• → Herbst 2006</li> </ul> <p><u>Samstag:</u> (Schlossplatz)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Firmen, Stadt, Vereine, ...</li> </ul> <p><u>Sonntag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geführte Radtouren</li> </ul>
C 14	<b>Werbekampagne zu Aktionstagen Rad</b>	Imageverbesserung, Rad-Informationen	kurz	S-Marketing		
C 15	<b>Öffentlichkeitsarbeit zu Aktionstagen Rad</b>	Imageverbesserung, Rad-Informationen	kurz	Stabsabteilung Kommunikation	10.000 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonderbeilage Amtsblatt</li> <li>• Flyer mit Programm</li> <li>• Pressearbeit</li> </ul>
C 16	<b>Unterstützungsradtour von Entscheidungsträgern</b>	Imageverbesserung	kurz	Stadt Stuttgart, S-Marketing, Stabsabteilung Kommunikation		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinderat</li> <li>• Kooperationspartner</li> </ul>

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
C 17	<b>Öffentlichkeitswirksame Aktionen</b>	Imageverbesserung, Rad-Information	kurz	Stadt Stuttgart, S-Marketing, Stabsabteilung Kommunikation	10.000.-€	Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einweihung von Informationsstafeln</li> <li>• Öffnung von Einbahnstraßen</li> <li>• ...</li> </ul>
C 18	<b>Radtourenvorschläge</b>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	S-Marketing Stadt Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Papierform</li> <li>• Internet</li> <li>• GPS-fähig</li> </ul>
C 19	<b>Radtourenvorschlag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahren in Stuttgart? Aber wie und wo denn?</li> </ul>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Stadt Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spätestens bis zum Aktionstag Rad</li> <li>• „Entsprechend“ für Fußgänger</li> </ul>
C 20	<b>Radtourenvorschlag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• City-Radtour</li> </ul>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Naturfreunde Radgruppe Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spätestens bis zum Aktionstag Rad</li> <li>• „Entsprechend“ für Fußgänger</li> </ul>
C 21	<b>Radtourenvorschlag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mineralwasser</li> </ul>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Naturfreunde Radgruppe Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spätestens bis zum Aktionstag Rad</li> </ul>
C 22	<b>Radtourenvorschlag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Familientour</li> </ul>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Naturfreunde Radgruppe Stuttgart		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spätestens bis zum Aktionstag Rad</li> </ul>
C 23	<b>Radtourenvorschlag:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mountain-Bike-Tour</li> </ul>	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	WRSV		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spätestens bis zum Aktionstag Rad</li> </ul>

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
C 24	<b>Radtourenvorschlag</b> • Rennradtour	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	WRSV		Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)  • Spätestens bis zum Aktionstag Rad
C 25	<b>Radtourenvorschlag</b> • Na Tour	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	NABU		• Spätestens bis zum Aktionstag Rad
C 26	<b>Radtourenvorschlag</b> • WM-Tour	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Sportamt		• Spätestens bis zum Aktionstag Rad
C 27	<b>Radtourenvorschlag</b> • Radelthon	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	AOK Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung		• Spätestens bis zum Aktionstag Rad
C 28	<b>Radtourenvorschlag</b> • Weintour	Imageverbesserung, Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Pro Stuttgart		• Spätestens bis zum Aktionstag Rad
C 29	<b>Fahrrad-Guides</b>	Qualität	kurz	WRSV i-Punkt		• Ausbildung • Vermittlung
C 30	<b>Thematische Fahrradkarten</b>	Rad-Informationen Stuttgart-Info	kurz	Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Stadtmesungssamt	10.000 €	Zum Beispiel: • Museumskarte

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Wirkung auf Radverkehrsförderung	Frist zur Umsetzung	Zuständigkeit/Verantwortlichkeit	Kosten	Anmerkungen
C 31	<b>Gesundheitskampagne. Erstellen von Informationsblättern zum Thema Gesundheit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ernährung / Proviant</li> <li>- Übergewicht</li> <li>- Belastung</li> <li>- Beschwerden</li> <li>- Umweltschutz</li> <li>- Trainings- bzw. Aufwärmtipps</li> <li>- Sicherheit, Helm, Bekleidung</li> <li>- Kinder + Fahrrad</li> </ul>	Rad-Informationen	kurz	Gesundheitsamt AOK Radverbände	8.000 €	Sonstige, z. B. externe Effekte (Vorteile/Nachteile)  <u>Verbreitung über Multiplikatoren:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitsblätter für den Schulunterricht</li> <li>- Jugendhäuser / Jugendverbände</li> <li>- Presseinfos</li> <li>- Arbeitshilfen für (Rad)-Vereine</li> <li>- Ausstellungstafeln</li> </ul>