



## Wie gestaltet man die Fahrradstadt Stuttgart?

### Wir müssen offen sein für neue Ideen

**Stuttgart will Fahrradstadt werden – daran arbeitet Éva Ádám, seit Januar 2019 Radbeauftragte der Stadt. Eine große Aufgabe, zu der auch die positive und durchdachte Gestaltung der Infrastruktur gehört.**

Im Frühjahr 2020, als Corona die Verkehrsströme bremste, entstanden auch in Stuttgart improvisierte Radwege. Die Pop-up-Lanes sorgten für viel Aufsehen, weil sie im wahrsten Wortsinne neue Wege für den Radverkehr aufzeigten. „Das war eine absolute Ad-hoc-Geschichte, in nur zwei Wochen war die Planung, in vier Wochen die Ausführung fertig“, sagt Éva Ádám. Die Radbeauftragte Stuttgarts sieht in der Gestaltung der Infrastruktur ein wesentliches Instrument, um Radfahren attraktiver, sicherer, alltäglicher und emotional positiver zu machen.

### Welche Rolle spielen Gestaltungsaspekte für Sie als Planerin des Radverkehrs?

Das ist ein wichtiges Thema. Gestaltung kann als verbindendes Element dienen und ein Gesamtbild erzeugen, das das Radfahren attraktiver macht. Leider klappt das nicht immer, auch wegen der knappen Flächen, die in den Städten verfügbar sind. Das gilt übrigens für Fußgehende und Radfahrende gleichermaßen. Eine gute und klare Gestaltung erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden.

### Was konkret gehört zur Gestaltung dazu?

Die Möblierung des Verkehrsraumes, die Beleuchtung und auch die Kennzeichnung mit Schildern oder Farbe. Es ist sinnvoll, Radwege und Radstraßen durch eine vollflächige Markierung erkennbarer zu machen, nicht nur dort, wo Konfliktpotenzial besteht. Die Holzstraße beispielsweise, wo Lieferverkehr, Fußgänger, Parkende, Außengastronomie und der Radverkehr aufeinanderprallen, zeigt sich seit Mitte 2020 mit einem komplett durchgezogenen roten Belag. Das ist ein kaum übersehbares Zeichen.

### Ist Rot dafür die richtige Farbe?

Für Gefahrenstellen auf jeden Fall. Wir experimentieren gerade auch mit türkisfarbenen Flächen und weißen Begrenzungen, um die Akzeptanz zu testen. Es gibt leider kaum Richtlinien bezüglich der visuellen Gestaltung von Radwegen, daher sind die Farben auch überall anders, was für Verwirrung sorgen kann. Eigentlich ist das ein regionales Thema.

### Wie auch die Radschnellwege.

Richtig. Seit Kurzem wurde Grün als Kennzeichnung für Radschnellwege festgelegt, allerdings haben davor bereits einige Kommunen erste Strecken realisiert, weshalb es heute tatsächlich unterschiedliche Farbgebungen gibt. Nicht nur zu diesem Aspekt tauschen sich die Radbeauftragten der Kommunen ständig aus und klären offene Fragen, zum Beispiel Korridore sowie Anknüpfungspunkte der Radschnellwege. Schließlich müssen die nahtlos über die Gemarkungsgrenzen weiterführen.

### Die Topografie Stuttgarts ist radtechnisch herausfordernd. Braucht es besondere Angebote zur Überwindung des Kesselrandes?

Die Zahnradbahn vom Marienplatz nach Degerloch wird ab Mitte 2022 mehr Platz für Räder, auch für Cargo-Bikes, bieten. Es gibt seit Langem Forderungen, generell Fahrräder in Bussen und Bahnen transportieren zu können, das aber ist nicht unser Thema, sondern Sache des Nahverkehrs, sprich der SSB. Generell aber relativieren sich die Anstiege durch die Nutzung von E-Bikes.

### Sie sagten ja schon, dass der Verkehrsraum an seinen Grenzen ist. Wie sollen da Cargo-Bikes, Schnellradler, Kinder und E-Scooter Platz finden?

Das ist die größte Herausforderung. Wir werden nicht drumherum kommen, über die Neuaufteilung der Flächen zu reden. Dazu gehört auch der Verzicht auf Parkplätze, um die notwendige Breite für Radwege zu schaffen. Wir entwickeln dazu Varianten, aber letztlich ist das eine politische Entscheidung.

### Reicht der Schutzstreifen also nicht aus?

Der war vor zehn Jahren ein wichtiges Instrument, ein erster Schritt, um Radverkehr auf die Straße zu holen. Bei Neuplanungen werden wir die Schutzstreifen nur in Ausnahmefällen, wo sonst nichts anderes möglich ist, anwenden. Wir wollen auf Hauptradrouten mit zwei Meter breiten Radfahrstreifen planen, wo die Fläche das hergibt, sogar baulich getrennt. Die ideale Planung wäre natürlich, die Radwegführungen nicht zwischen fahrenden und parkenden Autos verlaufen zu lassen. Dafür sind aber die Stuttgarter Straßenquerschnitte meistens nicht breit genug.



**Éva Ádám** ist seit Januar 2019 die Fahrradbeauftragte der Stadt Stuttgart und im Amt für Stadtplanung und Wohnen angesiedelt. Sie studierte in Stuttgart Stadtgeografie, beschäftigte sich aber schon damals als Praktikantin mit Verkehrsfragen.

Nach dem Studium begann sie ihre Arbeit in einem schweizerischen Verkehrsplanungsbüro und war geflasht von dem dort von großem gegenseitigen Respekt getragenen Zusammenspiel der Verkehrsteilnehmer. Zwischen der Schweiz und Stuttgart lagen dann noch drei Jahre als Verkehrsplanerin bei der Stadtverwaltung Leonberg.



*Wird in den nächsten Jahren ausgebaut: der Radtransport per Zahnradbahn*

### Braucht Stuttgart Radparkhäuser? Und wie sollten die aussehen?

Eindeutig ja. Und zwar nicht nur an den Schnittstellen zum ÖPNV oder zur Bahn, sondern auch in Form von Fahrradgaragen in Wohngebieten, etwa im Stuttgarter Westen, Osten oder Süden. Mit dem E-Bike ist der Wunsch noch stärker geworden, eine sichere Abstellmöglichkeit für sein teures Rad zu haben. So planen wir am Hauptbahnhof ein Parkhaus mit 2000 bis 3000 Plätzen, einer Servicestation und Lademöglichkeiten. Bis dahin bieten wir temporär Radgaragen um den Hauptbahnhof zur Miete an. Auch, um zu sehen, wie das Angebot ankommt und bepreist werden kann.

### Die von Corona beflügelte Installation des Pop-up-Radweges in der Theodor-Heuss-Straße hat für großes Aufsehen gesorgt.

Wir arbeiten intensiv an neuen Lösungen. Der Gestaltungsbeirat hat im Frühjahr 2020 einen Design-Wettbewerb angeregt, der im Laufe dieses Jahres Ergebnisse bringen wird. Der Ansatz ist eine kostengünstig erstell- und mietbare Fahrradgarage, die im Wohngebiet Platz findet und akzeptiert wird. Besonders die Höhe ist ein kritischer Punkt und soll maximal 1,6 Meter betragen. Wir sind auf das Stuttgarter Modell sehr gespannt.

### Und was passiert in den angesprochenen Wohngebieten?

Ja, der war aber von vornherein nur temporär gedacht, die zweite Pop-up-Lane in der Holzgartenstraße bleibt hingegen wohl dauerhaft. Das war eine absolute Ad-hoc-Geschichte, in nur zwei Wochen war die Planung, in vier Wochen die Ausführung fertig. Daher war der Weg auch nicht perfekt, insbesondere an den Anbindungen, also am Ein- und Ausstieg. Der gestalterische Aspekt hat gefehlt, es war ein innovativer Schritt, ein Versuch. Dafür fiel die Nutzung aber relativ positiv aus. Auf längere Sicht streben wir dort eine baulich getrennte Radwegführung an.

### Was haben Sie von der Aktion mitgenommen?

Wir müssen uns mehr trauen und offen sein für neue Ideen. Nur so können wir den Anteil der Radfahrenden in den nächsten zehn Jahren um die angestrebten 25 Prozent steigern. Eine grüne Welle für Radler gehört unbedingt dazu, aber auch Aspekte, die auf den ersten Blick nebensächlich erscheinen. Zum Beispiel Abfallbehälter, in die man auch im Vorbeifahren einwerfen kann. Das ist eine klassische Gestaltungsaufgabe, ein Beitrag zur User Experience beim Radeln.

### Und wie halten Sie es selbst mit dem Fahrrad?

Ich fahre im Alltag ein Trekkingrad, habe aber auch ein Mountainbike, ein Rennvelo und ein Faltrad, dafür kein E-Bike! Besonders eindrücklich sind für mich zum Beispiel der Württemberger Weinradweg oder Aare-Route in der Schweiz.

*Das Interview führte Armin Scharf*

### Bildnachweis

Aufmacher Region: Stadtblick Stuttgart – adobestock.com

Porträt Éva Ádám: Florin Betz

Motiv Region Stuttgart: Hans-Martin Goede – adobestock.com

Motiv Zahnradbahn: crimson – adobestock.com

Radstation: Florin Betz



*Ideal für Pendelnde: Die Radstation erlaubt den einfachen Umstieg von der Bahn auf das Fahrrad.*



**Wirtschaftsförderung  
Region Stuttgart**