

Zahlen rund um den Radverkehr in Stuttgart

Das Straßennetz in Stuttgart ist rund 1 600 Kilometer lang, lediglich knapp 10 Kilometer sind reine Radwege oder Fahrradstraßen.

Die Hauptradroute 1 von Vaihingen über die Innenstadt nach Bad Cannstatt ist etwa 20 Kilometer lang. Das ist aktuell die einzige Hauptradroute in Stuttgart, die einigermaßen funktioniert und fertig ist.

Nach einer Auswertung mit OpenStreetMaps sind bei der Hauptradroute 1:

- 41 Prozent der Strecke Radfahrenden vorbehalten;
- 59 Prozent der Route ist geteilt, Radfahrende mit Autos oder Zufußgehenden, oder mit allen zusammen;
- 36 Prozent der Strecke fahren Autos mit Radfahrenden zusammen,
- 20 Prozent der Route teilen sich die Radfahrenden mit den Zufußgehenden;
- 2 Prozent der Strecke werden die Radfahrenden über Busspuren geleitet;
- 1 Prozent der Hauptradroute teilen die Radfahrenden mit allen zusammen.

Rund 670 000 Radfahrende zählte die Zählstelle an der König-Karls-Brücke (beim Mineralbad Leuze) seit Jahresbeginn (Stand 29.8.). An Spitzentagen passieren fast 6 000 Radfahrende die Zählstelle.

Etwa 900 000 Radfahrende zählten beide Zählstellen seit Jahresbeginn (Stand 29.8.). Im Schnitt werden rund 2 000 Radfahrende täglich gezählt, wobei insbesondere die Zählstelle an der Böblinger Straße viele Radfahrende nicht erfasst, da sie an keiner der Zählstellen vorbei radeln sondern in der Innenstadt bleiben.

Insgesamt, so die Einschätzung der Initiative Radentscheid Stuttgart, ist die Zahl der Radfahrenden pro Tag deutlich höher, wie allein die rund 3 000 Radfahrenden in der Tübinger Straße belegen.

Ja zur aktiven Mobilität

Welche Verkehrsinfrastruktur soll stärker ausgebaut werden?



84%
befürworten den Ausbau
von **Fahrradwegen**



81%
befürworten den Ausbau
von **Fußwegen**

Quelle: Grafik: Deutschland – Land der Ideen

Aus der von Greenpeace veröffentlichten Studie „Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken“



Tabelle 3: Unfallrisiko, Radverkehrsanteil und in Haushaltsplänen angegebene Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten, Amsterdam und Kopenhagen⁴⁰

38) Ludwig-Maximilians-Universität München (2014) „Unfallforschung an der LMU, Verkehrstod verhindern“, S. 14 https://www.rechtsmedizin.med.uni-muenchen.de/service/downloads/mum_unfallforschung.pdf

39) Gössling, S. (2018) „Kostenvergleich Auto-Fahrrad“, S. 2 https://www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user_upload/Goesling_CBA_Auto-Fahrrad_0418.pdf

40) Quellen s. Ende der Kurzspezialseite. Die Daten sind aufgrund der unterschiedlichen Art und zeitlichen Abfolge der Datenerhebungen und einer gewissen Datenunsicherheit nur bedingt vergleichbar. Für den jeweiligen Radverkehrsanteil liegen Daten aus unterschiedlichen Jahren vor. Die Ausgaben der Städte ergeben sich aus Mittelwerten von angegebenen Ausgaben der online verfügbaren Haushaltspläne, meist über einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren und sind als Einschätzung der tatsächlichen Größenordnungen zu verstehen. Diese Werte können deutlich von der tatsächlichen Höhe der investierten Mittel abweichen. Auch wurden die Werte für Ausgaben pro Kopf aus Mittelwerten von Haushalten verschiedener Jahre ermittelt und stellen daher Durchschnittswerte dar. Bezüglich der Zahlen zum Unfallrisiko ist zu berücksichtigen, dass die Definitionen und Datenerhebung von Unfällen in den verschiedenen Städten variieren können.

Quelle:

<https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf>,