

Mit unserer neuen Serie „Radort Stuttgart“ beleuchten wir einen der zurzeit wichtigsten Trends – die Fortbewegung auf zwei Rädern. Radfahrerinnen und Radfahrer treiben Konfliktfrei läuft das meistens nicht ab, und anders als bei Autofahrern steigen die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung weiter. Es ist eng auf den Radwegen

# Megatrend Radfahren

Es gibt immer mehr Radler. Mit unserer Serie beleuchten wir diese Entwicklung – und machen Stuttgarts Straßen hoffentlich ein bisschen sicherer. Von Jan Georg Plavec, Franziska Schmock und Jan Sellner

Wer nicht an einen Fahrradtrend glaubt, sollte sich mal nachmittags im Unteren Schlossgarten niederlassen und die vorbeisenden Räder zählen. Selbst bei weniger schönem Wetter wird man kaum hinterherkommen. An einem durchschnittlichen Tag im April 2021 haben 3500 Zweiräder auf der König-Karls-Brücke den Neckar überquert. Mehr als 1000 rollen täglich durch die zur Fahrradstraße erklärte Tübinger Straße – nur unwesentlich weniger durch die Böblinger und die Lautenschlagerstraße.

Schon vor der Pandemie berichteten Fahrradhersteller und -händler von Rekordumsätzen. Der Pandemiefrühling 2020, der von der Angst vor dem Virus geprägt war, aber auch ideales Radfahrwetter bereithielt, gab der umweltfreundlichen und coronaresistenten Fortbewegung auf zwei Rädern weiteren Schwung. Längst spürt man es auf den Straßen: Dem Fahrrad gehört nicht erst die Zukunft, sondern bereits die Gegenwart.

Da fügt es sich, dass man sich vom Modell der autogerechten Stadt verabschieden möchte. Allerdings klagen die Stuttgarter Radfahrer, dass es so schnell dann doch nicht vorangeht. Die Pop-up-Radspur aus dem vergangenen Jahr auf der Theodor-Heuss-Straße ist wieder verschwunden und bisher nicht adäquat ersetzt worden; zumal andere Städte 2020 viel mehr neue Radwege ausgewiesen haben als die Landeshauptstadt Stuttgart.

Zwar steckt die Stadt Fördermittel etwa in die Regio-Rad getauften Leihräder. Trotzdem ist die Stimmung unter den Stuttgarter Radfahrern alles andere als gut. Beim „Fahrradklimatest“ des Radfahrerverbands ADFC gaben 1644 Befragte der Landeshauptstadt die Schulnote 4,2. Gar ein Mangelhaft verteilten sie für die Wegführung an Baustellen, die Ampelschaltungen, die Stuttgarter Radwege so

wie das Ahnden von falsch parkenden Autos, die sich Radfahrern in den Weg stellen.

Fahrradfahrer gelten nicht unbedingt als leicht zufriedenzustellende Klientel. Doch gerade die Stuttgarter Szene mischt sich seit Jahren erfolgreich in die Stuttgarter Verkehrspolitik ein – der juristisch gescheiterte Radentscheid, dessen inhaltliche Forderungen längst in der Kommunalpolitik angekommen sind, ist dafür ein gutes Beispiel.

Es tut sich also etwas in der Stadt. Doch der Fahrradboom wirft auch Fragen auf: Auf welchen Wegen sollen die vielen Radler fahren? Muss das Verhältnis von Fahrrad und Auto neu austariert werden? Oder, ganz lebenspraktisch: Welches Fahrrad ist das richtige für mich?

Solche Fragen versuchen wir mit unserer neuen Serie „Radort Stuttgart“ zu beantworten. Jede Woche werden wir uns schwerpunktmäßig einem Thema widmen – am lokalen Beispiel aufgezeigt, aber stets über den Kesselrand hinaus gedacht. Schließlich ist Radfahren nicht nur in Stuttgart ein Thema, sondern auch in der Region und dem Land mit seiner weiterhin grün geführten Regierung.

Der Radort Stuttgart ist allzu oft auch ein Tatort. Neben drei Fußgängerinnen und einem Motorrollerfahrer sind 2020 ein Radfahrer und ein Pedelec-Fahrer im Straßenverkehr der Landeshauptstadt getötet worden. Rein statistisch finden jeden Tag fast zwei Unfälle mit Radfahrer- oder Pedelec-Beteiligung statt. Die Tendenz ist steigend, und in Stuttgart fiel die Zunahme im Coronajahr 2020 deutlich stärker aus als landesweit.

„Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs führen oftmals zu schweren Unfallfolgen“, schreibt die Stuttgarter Polizei in ihrer Unfallstatistik für das zurückliegende Jahr. Mehr als ein Drittel aller Schwerverletzten entfällt demnach auf den Rad-

verkehr. Das plötzliche Aufschlagen von Autotüren („Dooring“) sowie gedankenlos ein- und abbiegende Autofahrer zählen zu den Hauptgefährdungen für Radfahrer auf den Straßen.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass im Falle der beiden verstorbenen Radfahrer „ihr eigenes Fehlverhalten ursächlich für das Unfallgeschehen war“, so die Polizei – so wie es in einer knappen Mehrzahl aller Fahrradunfälle der Fall ist. Vor allem zu schnelles Fahren, eine missachtete Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen sowie Radfahren unter Alkoholeinfluss tauchen in der Polizeistatistik als Unfallursachen auf. Zudem ist das (freiwillige) Tragen eines Schutzhelms „nicht sehr ausgeprägt“, bemängelt die Polizei.

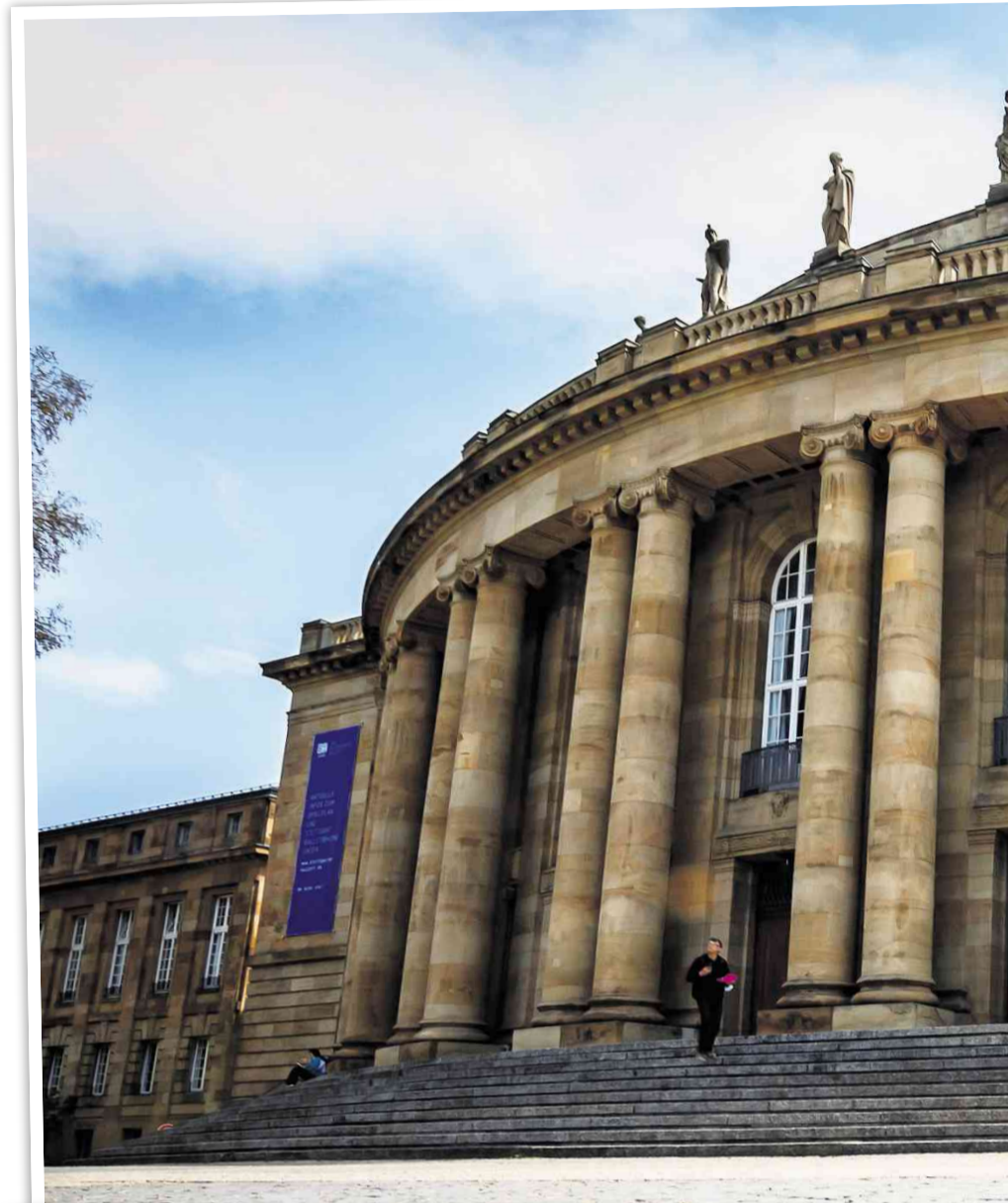
Wie sicher die Straßen von Stuttgart und der Region sind, kann man messen – und das tun wir mit dem Radort-Projekt. Möglich macht es die „Kesselbox“, mit der Freiwillige den Überholabstand messen – wir suchen noch Radlerinnen und Radler, die sich daran beteiligen (siehe separaten Text). Außerdem identifizieren wir die Unfallschwerpunkte in der Region Stuttgart – und schauen ganz genau hin: Warum häufen sich hier die Crashes? Was tut die Verwaltung bereits dagegen, was müsste sie zusätzlich leisten?

Bei diesen und allen anderen Fragen freuen wir uns über Ihre Anregungen und Ihre Meinung. In regelmäßigen Abständen veröffentlichen wir Leserzuschriften und bieten ein Forum für den Dialog – bewusst auch zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Dabei sollen die unterschiedlichen Anliegen zur Sprache kommen. Auch wenn Radfahren im Trend liegt, wird es auf absehbare Zeit nicht „Fahrrad oder Auto“ heißen, sondern „Fahrrad und Auto“.



## Radserie

Radort  
Stuttgart



Stuttgart per Rad: ein Fahrradfahrer in der City vor der Oper

Wer sich an unserer Serie „Radort Stuttgart“ mit Ideen, Anregungen, Hinweisen und auch Kritik beteiligen will, ist dazu herzlich eingeladen.

Schicken Sie Ihre Zuschriften bitte per E-Mail an: [radfahren@stzn.de](mailto:radfahren@stzn.de)

oder per Brief an:  
Stuttgarter Zeitung,  
Stichwort Radserie,  
Postfach 10 60 32,  
70049 Stuttgart

## 2020 IST DIE ZAHL DER RADLER STARK G



Grafik: Zapletal

## Wie wir die Sicherheit von Stuttgarts Straßen messen

Freiwillige messen mit der Kesselbox, wo zu eng überholt wird. Mitmachen ist kostenlos.

Von Jan Georg Plavec  
und Franziska Schmock

Seit dem vergangenen Jahr gilt für Autofahrer beim Überholen von Radfahrern ein Mindestabstand von anderthalb Meter innerorts, außerhalb geschlossener Ortschaften beträgt er sogar zwei Meter. Dass dieser Abstand insbesondere auf den teilweise engen Innenstadtsstraßen oftmals nicht eingehalten wird, dokumentierte bereits 2018 das „Radmesser“-Projekt.

Der Berliner „Tagesspiegel“ schickte dafür Radler mit einem auf Ultraschalltechnik basierenden Abstandsmesser auf die Straßen. Sobald ein Auto das Fahrrad überholt, wird automatisch der Überholabstand ermittelt und gemeinsam mit der exakten Ortsangabe gespeichert. Die Werte lassen sich gesammelt etwa in Kartenform darstellen; so kann man die für Radfahrer gefährlichen Straßenabschnitte ermitteln, an denen nachweislich zu eng überholt wird.

Das Projekt sorgte innerhalb der Radfahrcommunity und auch in der Kommunalpolitik der Hauptstadt für Aufsehen. Weil die Zeitung zudem eine Anleitung zum Nachbau der Sensoren ins Netz stellte, machen sich seither etliche Gruppen die Idee und die dahinterliegende Technik zunutze – darunter in Stuttgart der „Open



Studierende bei der Übergabe an Redakteur Jan Georg Plavec (rechts) Foto: Lichtgut/Piechowski

Bike Sensor“ und die „Kesselbox“. Beide Gruppen haben die Messgeräte weiterentwickelt. Sie setzen auf eine etwas andere Technik zur Erfassung von Überholvorgängen. Dass Bedarf an solchen Daten besteht – möglichst für einzelne Straßenabschnitte – ist spätestens seit der Coronapandemie klar: Es wird enger auf Stuttgarts Straßen – und damit gefährlicher. Vor allem für Radfahrer, wenn Autofahrer sich nicht an den Überholabstand halten. Mithilfe von Daten, die diese Abstände messen, können Verkehrswege optimiert und Gefahrenstellen entschärft werden –

erst recht, wenn man gleichzeitig bereits vorliegende Daten zu Verkehrsstärken oder Unfallstellen analysiert.

Wie eng es in der Landeshauptstadt zugeht, wollen wir mit einer Aktion im Rahmen von „Radort Stuttgart“ herausfinden. Dafür nutzen wir die Kesselbox. Das ist der Abstandsmesser, den Studierende der Dualen Hochschule Baden-Württemberg im Rahmen eines Studienprojekts auf Grundlage des „Tagesspiegel“-Sensors entwickelt haben. Vier Ultraschallsensoren ermitteln den Abstand überholender Autos. Erste Testergebnisse vom Herbst

zeigten, dass auch in Stuttgart vielerorts zu eng überholt wird.

Damals wurden die Daten nur exemplarisch auf wenigen Straßen erhoben. Mit unserem Projekt wollen wir in Stuttgart großräumig ermitteln, wo Radfahrer zu eng überholt werden. Dafür suchen wir Freiwillige, die sich die Box eine Woche lang aufs Fahrrad klemmen. Los geht's bereits im Mai, mehrere Dutzend Radfahrer sind einem Online-Aufruf unserer Redaktion gefolgt. Weitere Teilnehmer sind herzlich willkommen, weil wir bis in den Sommer hinein Daten erheben wollen.

Für Interessierte ist es völlig ausreichend, auf ihren üblichen Strecken zu fahren – sie sollten allerdings teilweise durch das Stuttgarter Stadtgebiet führen. Die Ultraschallsensoren ermitteln automatisch, wann ein Auto überholt und mit welchem Abstand sowie den exakten Ort des Überholvorgangs. Die Daten können dann ausgelesen und ausgewertet werden. Je mehr Radler mitmachen und je mehr Überholvorgänge erfasst werden, desto aussagekräftiger wird der Datensatz.

Die Auswertung und Darstellung der Ergebnisse erfolgt anonym. Die Teilnahme ist kostenlos: wir schicken den Freiwilligen die Kesselbox nach Hause; nach einer Woche Datenerhebung schicken diese die Box wieder an uns zurück.

Wer teilnehmen möchte, schreibt bitte eine Mail an [radfahren@stzn.de](mailto:radfahren@stzn.de) – geben Sie bitte an, welche Strecken Sie typischerweise fahren und zu welcher Uhrzeit, alles Weitere klären wir per E-Mail. Wir freuen uns, wenn Sie mitmachen!



Franziska Warnke

## Radfahrer sind die Schwächeren

Seit dem vergangenen September wohnt Franziska Warnke im Lehenviertel. Ihr Fahrrad hat die 28-Jährige aus Frankfurt mitgebracht. Die hessische Großstadt gilt nicht eben als Eldorado für Radfahrende. Trotzdem wundert Warnke sich beim Radfahren immer wieder mal über Stuttgart: wenn sie an der Hauptstätter Straße eine gefühlte Ewigkeit wartet, ehe die Ampel für Radfahrer auf Grün schaltet. Oder wenn sie in den engen 30er Zonen von Autos geschnitten wird. „Man kriegt hier leider schnell signalisiert, dass man sich als Radfahrerin dem Auto unterzuordnen hat“, sagt Warnke. Auch solche Erfahrungen haben sie motiviert, bei unserer Freiwilligenaktion mitzumachen. Zwar führt die Kesselbox nicht unmittelbar dazu, dass Autofahrer sie mit größerem Abstand überholen. Aber die damit gesammelten Daten können helfen, auf das Problem hinzuweisen. Darauf hofft Warnke; und deshalb fährt sie diese Woche mit der Kesselbox durch Stuttgart. jgp