

Protokoll: Plenum Radforum Stuttgart, 23. Sitzung

Datum: 07.05.2019 Beginn: 18.00 Uhr Ende: 20.15 Uhr
Ort: Rathaus, Kleiner Sitzungssaal

Protokoll: GRiPS, Ute Kinn

Tagesordnung

1. Begrüßung, Bürgermeister Peter Pätzold
2. Éva Ádám, die neue Fahrradbeauftragte stellt sich vor
3. Die Projektgruppen berichten über Ihre Arbeit
4. Überblick Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt Stuttgart
5. Weitere Themen

TOP 1 Begrüßung

Herr Bürgermeister Pätzold begrüßt die Teilnehmenden. Der Zielbeschluss des Gemeinderates, dass Stuttgart zur Fahrradstadt werden soll, wird der Förderung des Radverkehrs Rückenwind geben. Es wird nun darum gehen, zügig in die breite Umsetzung zu gehen. Es ist schon sehr viel erreicht worden, was auch den sehr engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken ist.

Herr Pätzold begrüßt Frau Ádám, die Nachfolgerin von Herrn Köhnlein.

TOP 2 Éva Ádám, die neue Fahrradbeauftragte stellt sich vor

Frau Ádám hat in Stuttgart studiert und war nach dem Studium im Bereich der Verkehrsplanung in der Schweiz und in Leonberg tätig. Seit Januar 2019 hat sie die Nachfolge von Herrn Köhnlein angetreten und hat bereits zwei Projektgruppen des Radforums besucht.

Frau Kinn stellt die Tagesordnung der 23. Sitzung des Plenums vor. Zum Protokoll der Sitzung des Radforums vom Dezember 2018 hat Herr Heck vom VCD vor der Sitzung die Bitte geäußert, dass auf seine Fragen vom Dezember 2018 möglichst noch Antworten gegeben werden. Diese wurden zwischenzeitlich von der Verwaltung bearbeitet und die Antworten nachfolgend aufgeführt.

Fragen Herr Heck zum Busverkehr auf Radfahrstreifen vom 4.12.2018

Auf der Kaltentaler Abfahrt liegt eine Bushaltestelle der Nachtbusse an einem Radfahrstreifen. Wie kann der Bus dort halten, wenn er den Radfahrstreifen doch gar nicht befahren darf?

Antwort Amt für öffentliche Ordnung:

In der StVO Anl. 2 lfd. Nr. 68 erlaubt der Gesetzgeber, die Fahrbahnbegrenzung in Form einer Markierung zu überfahren, wenn diese Sonderwege abgrenzt sind und „wenn dahinter anders nicht erreichbare Parkstände angelegt sind und die Benutzung von Sonderwegen weder gefährdet noch behindert werden.“

Diese Vorschrift lässt sich analog bei der Nachtbushaltestelle „Engelboldstraße“ anwenden. Der Nachtbus, der wöchentlich an drei Nächten diese Haltestelle anfährt, darf im Rahmen dieser Auslegung den Radfahrstreifen als Sonderweg überfahren, um seine Haltestelle erreichen zu können.

Da der Nachtbus von 1 Uhr bis 4 Uhr nachts nur sporadisch dort hält und der Radverkehr naturgemäß in diesen Nachtstunden nur in einem reduzierten Maß unterwegs ist, gehen wir davon aus, dass dieser Umstand konfliktfrei gelebt werden kann.

Wir planen dennoch, künftige Versuche zu unternehmen, Bushaltestellen an Radfahrstreifen mit einer gestrichelten Linie zu markieren. Motivation hierfür ist, weitere Praxiserfahrungen zu sammeln.

Diese Bushaltestelle wurde auch während der Sperrung der Stadtbahnlinie U1 als Haltestelle für den Schienenersatzverkehr genutzt. Da dort (Engelboldstraße) der Beginn der Ersatzstrecke war, standen („parkten“) die Busse dort mehrere Minuten auf dem Radfahrstreifen. Dies stellt für Radfahrer eine besondere Gefahr dar, da diese auf Grund des Gefälles doch relativ schnell fahren und überraschend in den Kfz-Verkehr wechseln müssen. War das so von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet?

Antwort Amt für öffentliche Ordnung:

In Rücksprache mit dem Sachgebiet „Baustellen“ wurde in einer Woche im Februar 2018 ein Schienenersatzverkehr für die U1 eingerichtet. Dies war durch eine Weichenerneuerung am Bahnhof Vaihingen erforderlich. Der Schienenersatzverkehr verläuft grundsätzlich parallel zu den Gleisen der Stadtbahnen. In dem von Ihnen geschilderten Straßenabschnitt gibt es keine Möglichkeit, den Bus anderweitig zu führen. Insbesondere im Zuge von Baustellen sind (kurzfristige) Verschlechterungen für einzelne Verkehrsteilnehmer unumgänglich. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Auf der Fritz-Elsas-Straße gibt es seit neusten eine „Umweltspur“ (Radfahrstreifen, Linienverkehr frei). An der Umweltspur liegt die Bushaltestelle „Rotebühlplatz“. Auf Grund der Verbindung zur S-Bahn handelt es sich um eine hochfrequentierte Haltestelle. Daraus resultieren teilweise sehr lange Wartezeiten für die Busse wegen ein-/aussteigenden Fahrgästen. Die Umweltspur hat jedoch nur eine Breite von $\leq 3,50\text{m}$, so dass ein Überholen von haltenden Bussen von Radfahrern nicht möglich ist. Diese ist für Radfahrer aber benutzungspflichtig. Warum wurde hier die Umweltspur nicht verbreitert? Wie soll sich ein Radfahrer bei Halten eines Busses verhalten?

Antwort Amt für öffentliche Ordnung:

Im Bereich der Haltestelle „Rotebühlplatz“ beträgt die Breite der Umweltspur 3,15 m bzw. 3,0 m. Die Radfahrer müssen daher an der Haltestelle hinter dem Bus halten und haben keine Möglichkeit zu überholen. Eine überbreite Umweltspur, die ein Überholen des Busses ohne Gefährdung ermöglicht hätte, konnte bei der Planung nicht verwirklicht werden. Aufgrund der begrenzten Straßenfläche war keine andere Lösung möglich. Zudem ist die Fritz-Elsas-Straße in diesem Bereich auch für die Abwicklung von Schwertransporten vorgesehen. Neben der Förderung des Radverkehrs besteht die Verpflichtung für die Leichtigkeit und Flüssigkeit aller Verkehrsteilnehmer Sorge zu tragen.

TOP 3 Die Projektgruppen berichten über Ihre Arbeit

Projektgruppen und Sprecher/innen

Stand 05/2019

Projektgruppe (PG)	Sprecher
PG 1 Radinfrastruktur und Radfahren in den Stadtbezirken	Herr Zühlke Herr Vogt
PG 2 Kind, Rad + Schule	Herr Pfaff
PG 3 Mountainbike und Co.	Herr Ockenga
PG 4 Radtouren, Stadtführungen und Radtouristik	Herr Schwers

PG 5

Pedelec und Innovative Fahrradtechnik

Herr Vogt

PG 1 Radinfrastruktur und Radfahren in den Stadtbezirken

Sprecher: Herren Dr. Vogt/Zühlke

Herr Zühlke führt aus, dass es zwischenzeitlich kein Treffen der Projektgruppe 1 gab. Er bittet um Terminvorschläge seitens der Verwaltung. Der Ausblick der Projektgruppe vom Dezember 2018 sollte zügig abgearbeitet werden.

PG 2 Kind, Rad + Schule

Sprecher: Herr Pfaff, Frau Schmidt-Dencker

Kein Bericht

Frau Schmidt-Dencker beendet ihre Arbeit als Sprecherin der PG 2.

PG 3 Mountainbike und Co.

Sprecher Herr Ockenga

Herr Ockenga berichtet, dass die Projektgruppe seit 2014 mit dem Forstamt im Gespräch ist, 2015 und 2017 wurden von der Projektgruppe Konzepte vorgelegt. Leider konnten keine Fortschritte in der Sache erzielt werden, aber zumindest war ein Dialog eingeleitet. Leider beobachtet die Projektgruppe seit Ende der Holzernte ein sehr restriktives Vorgehen seitens der Ordnungsämter und des Forstes gezielt gegen Mountainbiker. Es wäre gut, über die Gründe zu sprechen.

Herr Ockenga schlägt einen Dialog zwischen Stadtverwaltung, Bikern und anderen Waldnutzern vor, um ein gesamtheitliches und Ämter übergreifendes, unterstütztes Freizeit-Nutzungskonzept für den Stuttgarter Wald zu erarbeiten. Daran beteiligt sollten das Sportamt, Forstamt und Umweltamt und ggf. weitere Ämter sein.

Herr Gruner: Es soll ein Waldbeirat in Stuttgart gebildet werden. Dort sollte der Radverkehr auf jeden Fall vertreten sein.

Herr Ockenga: Der DAV hat dort einen Sitz. Über das Losverfahren hofft Herr Ockenga, einen Sitz als Vertreter der Projektgruppe zu erhalten.

BM Pätzold: Es wird hierzu interne Gespräche geben. Die Interessen von Landschafts-, Naturschutz, Forst und Sport müssen zusammengebracht werden. Teile des Forstes liegen im Landschaftsschutzgebiet. Die restriktiven Maßnahmen beziehen sich vor allem auf die alternativen Downhillstrecken.

PG 4 Radtouren, Stadtführungen und Radtouristik

Sprecher: Herr Schwers

Kein Bericht

PG 5 Pedelec und Innovative Fahrradtechnik

Sprecher: Herr Dr. Vogt

Herr Dr. Vogt arbeitet an einem Fachbuch zu "Pedelec, Innovative Fahrradtechnik", weshalb die PG pausiert. Es hat zwischenzeitlich kein Treffen gegeben, über das berichtet werden könnte.

TOP 4 Rückblick und Ausblick Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt Stuttgart

Radwegeplanung nach Zielbeschluss Gemeinderat zum Radentscheid, Herr Oehler
Anlage 1, Folie 7-9

Rund 35 000 Unterschriften haben die Vertreter der Initiative Radentscheid für ihr „Bürgerbegehren für ein fahrradfreundliches Stuttgart“ gesammelt. Darin wurden 11 Forderungen gestellt. Das Begehren wurde von einer Anwaltskanzlei als rechtlich nicht zulässig eingestuft. Dennoch will die Stadtverwaltung die Ziele prüfen und weiterverfolgen. Der Gemeinderat hat einen Grundsatzbeschluss gefasst, Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen. Der Ausbau des Hauptradrou-tennetz soll bis 2030 abgeschlossen sein und in allen Stadtvierteln mindestens eine Fahrradstraße auf Nebenstraßen eingerichtet sein. Langfristig soll der Radverkehr einen Anteil von 25% des gesamten Verkehrs betragen. Ebenfalls langfristig sollen jährlich 40€ pro Einwohner für Fahrradförderung aufgebracht werden, heute sind es ca. 12€.

Nächste Schritte für DHH 20/21 und 22/23

- Die Verwaltung soll für die Doppelhaushalte 20/21 und 22/23 im Radetat eine Summe für Infrastruktur und Aufstockung des Personals einstellen (Ziel 20€ pro Einwohner*)
- Die Verwaltung legt eine Ausbauplanung vor, die auf dem erhöhten Radetat und der Erhöhung des Personals in allen beteiligten Ämtern basiert. Im Dezember wird der Haushalt beschlossen.
- Ein wichtiges Projekt ist der Ausbau zusätzlicher Fahrradstraßen.
- Die Fortsetzung der Lastenradförderung und die Umsetzung von Radgaragen in Wohngebieten, hierzu wird gerade ein Konzept erarbeitet.
- Die Beauftragung einer externen Projektsteuerung für Radverkehrsprojekte war auch Bestandteil des Radentscheids und soll umgesetzt werden.
- Die Einhaltung der Qualitätsstandard bei der Planung im Sinne der Ziele des Radentscheids.

Hinsichtlich der Einhaltung der Qualitätsstandards müssen sowohl rechtliche Rahmenbedingungen als auch politische Abwägungs- und Entscheidungsprozesse für alle Verkehrsarten berücksichtigt werden. Der Zielbeschluss des Gemeinderats wird hier künftig sicher hilfreich sein, zu schnelleren und besseren Umsetzungen zu gelangen.

Das Haupttradrouthenetz soll umgesetzt werden, möglichst mit kompletter Wegweisung. Ende Mai 2019 soll die Haupttradroute 2 möglichst auf den Weg gebracht werden. (Anlage 1, Folie 11)

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass das Radverkehrskonzept bereits 10 Jahre alt ist. Die Notwendigkeit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist erkannt, es soll an neue Standards und an die Vorstellungen des Radentscheids angepasst werden.

Die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes basiert auf der Planungsgrundlage, dass es künftig Radschnellverbindungen (Pendlerverkehr) geben soll, ein Hauptradrouthenetz und ergänzend ein Freizeitwegenetz als Ergänzungsrouten. Rechtliche Grundlagen sind natürlich zu beachten, die Öffentlichkeitsarbeit soll verstärkt werden. (Anlage 1, Folie 13-14).

Herr Hasenäcker berichtet zur Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen (Anlage 1, Folie 16-17).

Im Sommer 2018 wurden zwei Büros mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Es wurden 300 km Strecke befahren und nach objektiven Kriterien, wie Topografie, Schutzgebiete, Arbeitsplätze, Wohngebiete etc. geprüft. Daraus wurden Vorzugsvarianten abgeleitet und im März 19 vorgestellt und diskutiert. Es erfolgt eine enge Abstimmung mit den benachbarten Landkreisen, die ebenfalls Radschnellverbindungen untersuchen. Im Herbst 2019 wird es voraussichtlich eine Handlungsempfehlung für die Umsetzung für Radschnellwege mit Kostenangaben geben.

Frau Ádám berichtet, dass sich eine Arbeitsgruppe mit dem Thema Radabstellanlagen befasst. Im Stuttgarter Westen wurden konkret Standorte für weitere Radabstellanlagen geprüft. Aber auch in anderen Stadtteilen läuft die Suche nach geeig-

neten Standorten. Genauso wichtig ist das Thema Fahrradgaragen. 2017 hat der Gemeinderat hierfür bereits Mittel bewilligt. Zwischenzeitlich wurde ein Konzept ausgearbeitet, das Garagen auf öffentlichen Flächen in Wohngebieten, am Hauptbahnhof und an weiteren ÖPNV-Haltestellen vorsieht. Aus den Bezirken kamen auch viele Hinweise, wo Standorte für Fahrradgaragen sein könnten. Die Fahrradgaragen sollen als Doppelstockanlagen mit begrüntem Dach ausgeführt werden und leicht bedienbar sein. Die Ausschreibung für die Anlagen läuft. (Anlage 1, Folien 18 bis 21)

In die Zuständigkeit von Herrn Maier-Geißer, Abteilung Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität, der leider heute verhindert ist, fallen die Themen:

- E-Zweirad Umweltprämie
- Förderprogramm E-Lastenräder
- RegioRad Stuttgart

Ausführungen hierzu s. Anlage 1, Folien 22-27.

Diskussion

- Frage: Bei den Schnellradrouten ist wohl ein sternförmiges Netz vorgesehen, es scheinen Ringstrukturen zu fehlen, so z.B., um Weilimdorf oder Vaihingen anzubinden.
- Hr. Oehler: Die Siedlungsstruktur Stuttgarts ist radial aufgebaut, diese Struktur wird auch verkehrlich radial erschlossen. Das schließt nicht aus, dass auch einzelne Ringlösungen, wie z.B. für die zentrale Innenstadt Sinn machen und angestrebt werden.
- Frage: Wie sind die Interessenten für Fahrradgaragen informiert worden? Es wurden viele mögliche Standorte gemeldet, aber es erfolgte bislang keine Rückmeldung seitens der Verwaltung. Wem wurde der Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen vorgestellt? Und wem wird der Abschlussbericht vorgestellt?
- Fr. Ádám: Über die Fahrradgaragen wird in den Bezirksbeiräten informiert werden. Das Konzept ist noch sehr neu, weshalb das bislang noch nicht erfolgt ist. Die Adressen aller Personen, die mögliche Standorte gemeldet haben, sind erfasst, sobald die Standorte feststehen, wird darüber informiert.
- Hr. Hasenäcker: Zur Präsentation der Vorzugsvarianten im März 19 waren alle Fraktionsvorsitzenden, alle tangierten Ämter, das Verkehrsministerium und Regierungspräsidium, die benachbarten Landkreise und Kommunen und der Sprecherkreis des Radforums als sachkundige Bürger eingeladen. Der gleiche Personenkreis wird auch zu weiteren Präsentationen eingeladen. Wenn es in die Planung geht, werden auch die Bezirke informiert und ggf. das Radforum.
- Frage: Die Naturfreunde, Radgruppe Stuttgart haben sich mit Fragen der Verkehrssicherheit befasst unter dem Aspekt, mehr Menschen fürs Radfahren zu gewinnen. Die Polizei in NRW hat Aufkleber auf ihren Fahrzeugen mit dem Hinweis, dass zu Fahrrädern 1,5 Meter Seitenabstand einzuhalten ist. Das könnte in Stuttgart auch auf städtischen Fahrzeugen erfolgen. In Berlin wird mit entsprechenden Piktogrammen auf diesen einzuhaltenden Seitenabstand hingewiesen.
Wenn Lastenräder vor der VHS die Straße queren, reicht die Ampelphase nicht aus, so dass das Lastenrad auf der Hüpfinsel Zwischenstopp machen muss. Die Breite der Hüpfinsel reicht aber nicht aus und das Lastenrad steht teilweise auf der Fahrbahn.
- BM Pätzold: Das Problem besteht auch mit Anhängern, ein ähnliches Problem besteht auch bei den Z-Übergängen. Hier gibt es Handlungsbedarf.
- Hinweis: Auch in Esslingen wurde eine Kampagne zu den 1,5 Meter Seitenabstand bereits durchgeführt.
- Hinweis: Die Hauptradrouten sind wichtig, aber Plieningen braucht dringend eine gute Innerortsverbindung. Ein entsprechender Antrag wird seit langem über den Bürgerhaushalt gestellt. Die Bezirksvorsteher/innen sollten gefragt werden, wo deren Bedarfe in den Bezirken liegen und dann sollten die Prioritäten der Umsetzung geprüft werden.
- BM Pätzold: Manche Bezirke melden ihre Bedarfe, aber nicht alle. Eine gezielte Abfrage macht durchaus Sinn.

- Frage: Die SSB wehren sich noch dagegen, Lastenräder auf der Zacke mitzunehmen. Die Stadt sollte vorstellig werden, damit der neue Zacke-Anhänger eine Vorrichtung erhält, zumindest ein Lastenrad mitzunehmen.
- Fr. Ádám: Es gibt hierzu bereits Gespräche mit den SSB, wahrscheinlich wird die Mitnahme künftig möglich sein. Zum Sicherheitsabstand hat die Stadt Stuttgart vor, im Sommer 19 eine Kampagne durchzuführen.
- Frage: Es sollten 20 Fahrradstraßen gebaut werden, wie ist hier der Stand?
Sind bei den Radschnellverbindungen Schulen, Kitas, die Uni als Quell-Ziel-Beziehungen berücksichtigt?
- Hr. Oehler: Für jede Fahrradstraße wird eine Planung benötigt. Dafür braucht es Personal und Geld. Einzelne Fahrradstraßen werden umgesetzt, weitere können erst folgen, wenn das Personal verfügbar ist. Ansonsten würde das zu Lasten anderer Projekte, wie z.B. der Hauptradrouten gehen.
- Hr. Hasenäcker: Nicht jede Schule wird mit einer Radschnellverbindung angeschlossen, aber in der Variantenuntersuchung hat es sich positiv ausgewirkt, wenn eine solche Einrichtung auf der Route liegt.
- Frage: Bei Baustellen fehlt häufig die Umleitungsbeschilderung für Radfahrer, so z.B. am Neckartor. Für den Autoverkehr ist da sehr viel mehr getan worden.
- Hr. Oehler: Entsprechende Beschwerden werden aufgenommen und weitergeleitet. Die Baufirmen führen Anordnungen oft nicht richtig aus und das Ordnungsamt hat zu wenig Kapazitäten, das immer zu überwachen.
- Frage: Ist bei der Planung solcher Baustellenumleitungen die Fahrradbeauftragte beteiligt? Die Situation am Neckartor war schon sehr befremdlich.
- Herr Oehler: Teilweise ja, aber nicht immer.
- Frau Ádám: Die Anregung wird mitgenommen.
- Hinweis: Die Stadt Stuttgart möge die Haltung gegenüber Radfahrern überdenken. Für einen Radfahrer kann die radiale Erschließung sehr hilfreich sein.
- BM Pätzold: Die Radschnellwege sind als direkte, kurze Verbindungen zwischen den Städten ausgelegt, also quasi als Fahrradautobahn. Das Thema Pendlerverkehr liegt hier vor allem der Planung zu Grunde. Darüber hinaus wird es natürlich tangentielle und radiale Verbindungen geben müssen.
- Hinweis: Die Filder-Ebene sollte auf alle Fälle ringförmig erschlossen werden.
Allgemeine Zustimmung!
- Hinweis: Die Hauptradrouten sind Hauptgegenstand des Radforums und auch der Planung, darauf hatte man sich eigentlich verständigt. Während in den Bezirken die Bürger als Experten vor Ort die Erschließung durch den Radverkehr in den Bezirken diskutieren sollten. Die Radoffensiven Zuffenhausen, Weilimdorf und im Stuttgarter Westen sind hier vorbildlich.
Auch für die Radgaragen sollte das Wissen vor Ort, z.B. als Standortkartierung eingebunden werden.
- Frage: Wie sieht der Mittelabfluss im jetzigen Radverkehrsetat aus? Ist das nötige Personal vorhanden, vor allem beim Amt für öffentliche Ordnung, damit die Mittel auch abfließen können? Ansonsten besteht doch die Gefahr, dass der Gemeinderat, den künftigen Etat nicht mehr aufstockt.
- BM Pätzold: Die bewilligten Mittel verfallen nicht, sondern sind auf das Projekt bezogen übertragbar. Die Hauptradroute 2 wird in den nächsten Wochen auf den Weg gebracht. Allerdings ist es zurzeit sehr schwierig, die bewilligten Stellen auch zu besetzen.
Die Wünsche und Vorschläge aus dem Bezirk werden entgegengenommen. Aber die Erfahrung mit den Baumstandorten zeigt, dass es schwierig ist, einzelne Standorte zu diskutieren.
- Frage: Inwieweit wird der Zielbeschluss des Gemeinderates mit den Bezirksbeiräten diskutiert bzw. werden sie dafür sensibilisiert?
- BM Pätzold: Der Zielbeschluss des Gemeinderates gilt für die gesamte Stadt. Für die Umsetzung einzelner Maßnahmen wird man Baubeschlüsse brauchen, diese sind sicher auch verbunden mit dem Wegfall von Stellplätzen. Das sind Diskussionen, die auch auf der Bezirksebene zu führen sind und sicher nicht einfach werden. Letztlich ist es auch die Politik, die die Entscheidungen treffen muss. Die Änderung des Verkehrsverhaltens braucht leider Zeit. Aber es ist deutlich, dass der Radverkehr in Stuttgart allmählich eine größere Bedeutung erhält. Auch hinsichtlich des Klimawandels spielt die Mobilität eine wichtige Rolle.

- Frage: Wann und wo wird über die Qualitätsstandards diskutiert?
Hr. Oehler: Das könnte in der nächsten Sitzung der Projektgruppe 1 geschehen.
- Frage: Wieviel Fahrrad-Tiefgaragen sind am Hauptbahnhof bzw. am Bhf. Bad Cannstatt geplant und in welchem Zeitraum?
Fr. Ádám: Radgaragen werden zunächst oberirdisch geplant. Am Hauptbahnhof sollen, sobald Stuttgart 21 beendet ist auch Tiefgaragenplätze entstehen. In Bad Cannstatt sind oberirdische Fahrradgaragen geplant.
- Frage: Wie viele Radzählstationen gibt es? Könnte man auch Dienstleister wie Strawa um die Überlassung (kostenpflichtig) von Daten anfragen. Diese werden flächendeckend für die Stadt erhoben. Zumindest die Kosten für die Überlassung der Daten sollten angefragt werden.
Hr. Schmid: Es gibt eine dritte Zählstelle, die aber noch nicht fehlerfrei arbeitet. 10 weitere Zählstellen sind geplant, die Standorte stehen schon fest. Die Ergebnisse werden im Internet eingestellt und sind vor Ort jeweils dargestellt.
- Frage: Würde es evtl. helfen, wenn die Stadt Stuttgart selbst einen Radentscheid in die Wege leitet, damit man sich bei Entscheidungen des Gemeinderates, die Radförderung betreffend, z.B. auch, wenn es um die Frage des Wegfalls von PKW- Stellplätzen geht, leichter tut?
BM Pätzold: Der Radentscheid war zwar rechtlich nicht zulässig, aber die vielen Unterschriften haben ja sehr deutlich die Haltung der Bürger/innen gezeigt. Der Erfolg der Unterschriftenaktion ist eigentlich Ansporn genug. Zudem hat dich der Gemeinderat die Ziele ja zu eigen gemacht.
GR Lehmann: Es lagen 35.000 Unterschriften vor. Dabei sind die Unterschriften der Esslinger und Böblinger nicht mitgezählt. Das ist schon ein sehr deutliches Zeichen, dass das Radfahren in der Bevölkerung angekommen ist. Natürlich gibt es auch Skeptiker und Gegner und die Diskussion um die Maßnahmen muss im Detail in den politischen Gremien geführt werden.
- Hinweis: Plädoyer für bestehende Radrouten, damit diese nicht, wie am Neckar geschehen, durch einen schlechten Belag zu einer Holperstrecke werden.
Hinweis: Damit Radplanungen vernünftig umgesetzt werden, müsste das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt eng eingebunden werden. Vertreter/innen dieser beiden Ämter sollten auch beim Radforum anwesend sein.
BM Pätzold: Es sind Vertreter des Amts für öffentliche Ordnung und des Tiefbauamts anwesend und selbstverständlich werden die Planungen mit diesen Ämtern abgestimmt.
- Frage: Der Radentscheid sah auch eine Evaluierung vor. Wie sieht es damit aus?
Hr. Oehler: Der Fokus liegt zunächst darauf, die vielen Rad-Projekte auf den Weg zu bringen. In einem zweiten oder dritten Schritt wird sich die Verwaltung Gedanken zur Evaluierung machen, das hat nicht die erste Priorität.
- Frage: Welche Rolle spielt der Fußverkehr in Stuttgart?
Hr. Oehler: Das Thema Fußverkehr wird immer mitgedacht. Es gibt einen neuen Kollegen in der Abteilung der sich speziell mit diesem Thema befasst.
- Frage: Einzelne Zählstellen, z.B. die an der Nürnberger-/ Waiblingerstraße oder der Brücke an den Mineralbädern, befinden sich an Orten, die von vielen Radfahrern aus Sicherheitsgründen, weil es einfach gefährlich ist dort zu fahren, umfahren werden. Wie gehen sie unter diesem Gesichtspunkt mit den dort gewonnenen Zahlen um?
Hr. Schmid: Mit einzelnen Zählstellen gab es technische Probleme, die sind zwischenzeitlich gelöst. Künftig wird es mehr Zählstellen geben, so dass nicht nur entlang der Hauptradrouten, sondern im ganzen Stadtgebiet gemessen werden kann.
Hinweis: Kein Radweg war so umkämpft, wie die Nürnberger-/ Waiblingerstraße, das war teilweise eine niveaulose politische Diskussion. Aus dieser Diskussion heraus ist dort eine Zählstelle entstanden.
- Frage: Inwieweit wird in der Auswertung der Zählstellen berücksichtigt, dass auf dem Radweg von Esslingen nach Stuttgart wegen einer Baustelle für 3 Monate kein Radfahren möglich war?

- Hr. Schmid Die Zahlen werden 1:1 übernommen, aber besondere Verkehrsereignisse oder Planungen werden als Hinweise für die Auswertung der Zahlen vermerkt.
- Frage: Wie sieht die Inanspruchnahme des Budgets für die E-Lastenräder aus?
 BM Pätzold: Das Budget wurde nochmals erhöht, aber die genauen Zahlen liegen heute nicht vor. Die Zahlen können aber gerne nachgereicht und im Protokoll vermerkt werden, soweit sie vorliegen.
- Frage: Ist beim Projekt Stuttgart 21 ein Fahrradparkhaus vorgesehen?
 Hr. Oehler: Ja, das ist das Ziel. Es ist ein Fahrradparkhaus geplant.
 Fr. Ádám: Es sollen im Bereich des Hauptbahnhofs mindestens 1000 Fahrradstellplätze entstehen.
- Hinweis: Für viele Bürger/innen ist es nicht nachvollziehbar, warum Planungen im Radverkehr oft so lange dauern. Zumal dann nicht, wenn sie nicht das Radforum besuchen. Auf der Website der Stadt Stuttgart gibt es auch keine Informationen dazu. Über Maßnahmen und deren Verlauf auf der Website zu berichten, könnte sehr hilfreich sein.
- BM Pätzold: Die Homepage der Stadt Stuttgart wird gerade umgebaut, weshalb vielleicht das ein oder andere nicht gut auffindbar ist. Die Anregung auch über kleinere Maßnahmen zu berichten sollte umgesetzt werden.
- Hr. Oehler: Die personelle Aufstockung auch im Sinne einer konsequenten Öffentlichkeitsarbeit wird Bestandteil des Antrages für den nächsten Doppelhaushalt sein.

TOP 5 Verschiedenes und Termine

- Kick-Off fürs Stadtradeln zusammen mit Bürgermeister Peter Pätzold am 15. Mai 2019
- Fahrradaktionstage 18. und 19. Mai 2019
- Abschlussveranstaltung fürs Stadtradeln am 5. Juli 2019 im Rathaus
- Cargobike Roadshow am 23.05.2019 von 12.00 bis 18.00 Uhr
- Stuttgarter Cargobike Day am 28.07.2019 ganztags auf dem Karlsplatz

Details: Anlage 1 Folien 29-31