

Jochen Gieck

Verkehrsmittelwahl und Fahrradnutzung Ergebnisse der Bürgerumfrage 2009

Rückbesinnung auf „einfache“ Arten der Fortbewegung wie zu Fuß gehen oder Rad fahren

Die zunehmende Mobilität umweltverträglicher zu gestalten ist eine der globalen Zukunftsaufgaben. Technologische Ansätze stellen beispielsweise Hybrid-, Elektro- oder Brennstoffzellenantriebe für Fahrzeuge dar. Parallel dazu werden vorhandene Verkehrssysteme durch intelligente Verkehrssteuerungsmaßnahmen wie zum Beispiel in Stuttgart durch die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) leistungsfähiger gemacht. Doch neben solchen Hightech-Entwicklungen spielt auch die Rückbesinnung auf scheinbar einfache Arten der Fortbewegung wie zu Fuß gehen oder Rad fahren eine zunehmend größere Rolle im Kontext einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität.

Dieses Umdenken in der Stadt- und Verkehrsplanung resultiert unter anderem aus den mobilitätsbedingten Luft- und Lärmbelastungen. So trägt der Straßenverkehr trotz technischer Fortschritte und der damit einhergehenden Schadstoffreduzierungen immer noch wesentlich zur Luftverschmutzung bei. Gleichzeitig ist der Straßenverkehr in Städten Hauptverursacher der Lärmbelastigung¹. Dementsprechend wird der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split (= Verkehrsmittelwahl) mittlerweile kritisch bewertet.

Ziel in Stuttgart: Radfahreranteil auf 20 % steigern

In Stuttgart wird daher das ehrgeizige Ziel verfolgt den Anteil der Radfahrer am Modal Split bis 2020 auf 20 Prozent² zu steigern. Um dies zu erreichen, wurden in den letzten Jahren verschiedene Projekte zur Förderung des Fahrradverkehrs auf den Weg gebracht. So können seit Juli 2007 durch das Fahrradverleihsystem „Call a Bike“ rund 400 Fahrräder an 65 Standorten im Stadtgebiet geliehen werden. Darüber hinaus wurden seit 1990 die Radwege von 68 km sukzessive auf mittlerweile 140 km Länge ausgebaut und besser beschildert sowie verstärkt Abstell- und Einstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Zudem wurden 120 Einbahnstraßen für Radfahrer zum Befahren in Gegenrichtung geöffnet³.

Beratend agieren Gremien wie das Stuttgarter Radforum, die einerseits versuchen mit konkreten Maßnahmen vor Ort den Fahrradverkehr in Stuttgart und in Baden-Württemberg zu fördern und andererseits die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen, um das Thema Rad in Politik und Öffentlichkeit besser zu verankern.

Ob diese Maßnahmen zu einem veränderten „Fahrradklima“ in Stuttgart geführt haben und wie die Bürger das Thema Radverkehr bewerten, sollen die Ergebnisse der Bürgerumfrage 2009 zeigen. Zusätzlich werden die Ergebnisse mit den Bürgerumfragen 2007 und 2005 verglichen.

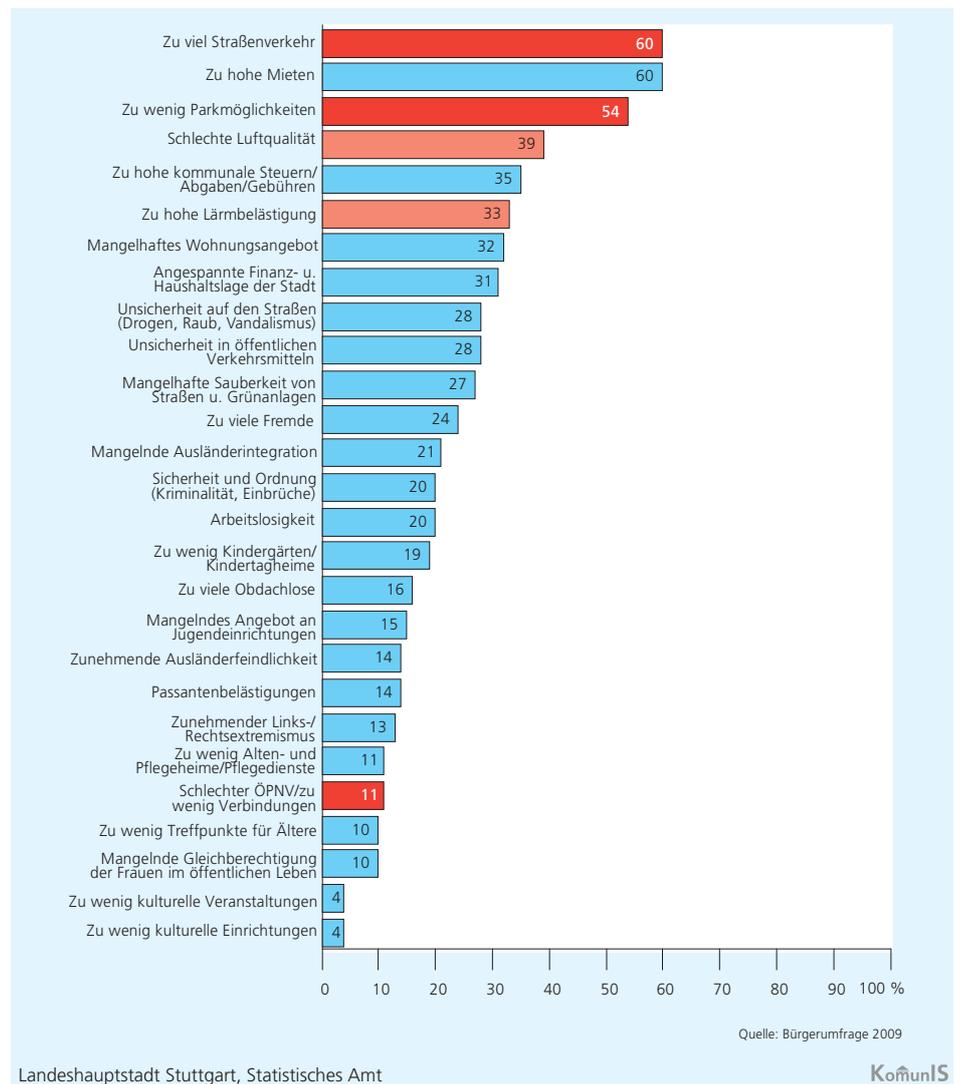
Neben den Standardindikatoren mit Fragen nach den größten Problemen, der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen und den Ausgaben des städtischen Haushalts wurden in der aktuellen Bürgerumfrage im Auftrag des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung, ähnlich wie bereits 1999 und 2005, verschiedene Aspekte speziell zur Verkehrssituation in Stuttgart gefragt. Dabei standen die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger sowie die Nutzung des Fahrrads im Mittelpunkt.

Größte Probleme Stuttgarts

Verkehrsbelastung und Parkplatzsituation zählen nach wie vor zu den größten Problemen

Die Bürger beurteilen aktuell sowohl die Verkehrsbelastung als auch die örtliche Parkplatzsituation kritisch. Diese beiden Themenfelder werden auch 2009 weiterhin als das größte und das drittgrößte Problem in Stuttgart betrachtet. Die hohe Relevanz der vom Verkehr verursachten Probleme für die Bürger zeigen indirekt auch die beiden 2009 neu eingeführten Kategorien „Schlechte Luftqualität“ und „Zu hohe Lärmbelästigung“, die auf den Plätzen 4 und 6 der Problemliste liegen. Der öffentliche Nahverkehr wird indessen nur von einer Minderheit der Befragten (11 %) als problematisch angesehen und liegt aktuell auf Platz 22 der 27 Probleme umfassenden Liste (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Größte Probleme in Stuttgart 2009



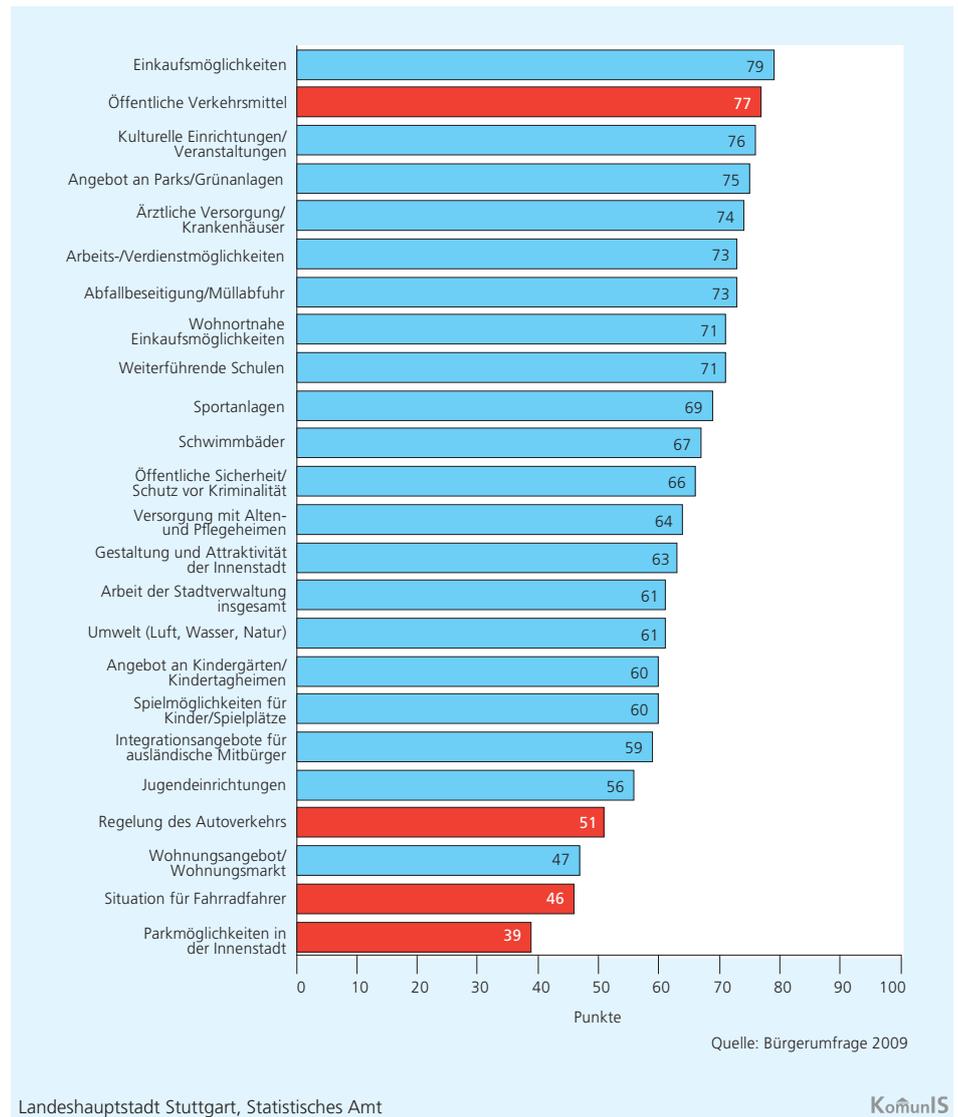
Zufriedenheit mit Lebensbereichen in Stuttgart

Ein in sich schlüssiges Bild ergibt der Vergleich zwischen den größten Problemen und der Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen in Stuttgart. Themenbereiche, die aus Sicht der Bürger wenig problematisch sind, erzielen hier hohe Zufriedenheitswerte. Umgekehrt beurteilen die Stuttgarter Lebensbereiche besonders kritisch, wenn diese bei den größten Problemen an vorderer Stelle zu finden sind.

Zufriedenheit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hoch, mit Themenbereichen des Individualverkehrs niedrig

Dementsprechend ist die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (77 Punkte auf der Kommunalbarometerskala⁴) besonders hoch, während alle Themenbereiche des Individualverkehrs mit Kommunalbarometerwerten von 51 und weniger Punkten unterdurchschnittlich abschneiden (vgl. Abbildung 2). Besonders offensichtlich ist die Unzufriedenheit mit der Parkraumsituation in der Innenstadt, die in der Zufriedenheitsskala mit 39 Punkten den letzten Rang belegt. Die Situation für Fahrradfahrer (46 Punkte) wird ebenfalls kritisch gesehen und erreicht den vorletzten Platz, während die Regelung des Autoverkehrs mit 51 Punkten den viertletzten Platz belegt (vgl. Abbildung 3). Im Zeitvergleich hat sich aus Sicht der Befragten die Situation für Fahrradfahrer innerhalb der letzten vier Jahre nicht verändert (2005: 47 Punkte; 2007: 46 Punkte).

Abbildung 2: Zufriedenheit mit Lebensbereichen in Stuttgart 2009



Stuttgarter Bürger für Mehrausgaben beim Ausbau des Fahrradwegenetzes

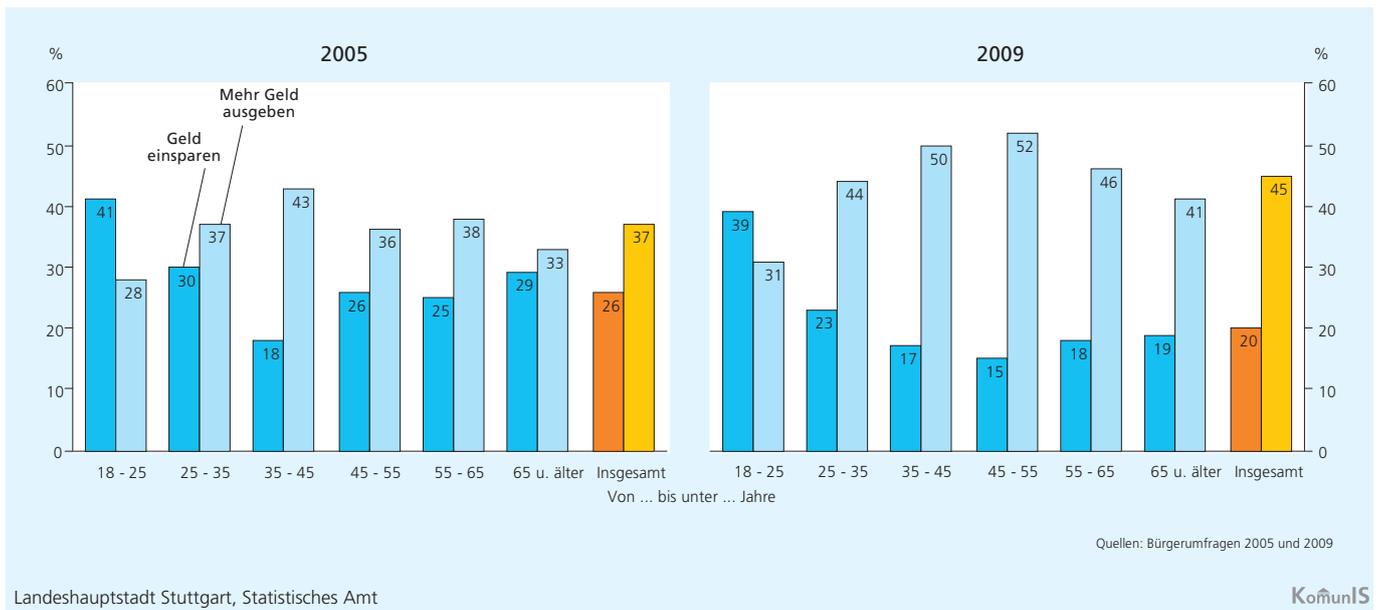
Städtischer Haushalt – Ausbau des Fahrradwegenetzes

Wenn die Stuttgarter Bürger die Möglichkeit hätten, frei über die städtische Ausgabenpolitik bestimmen zu können, würden sie sich insgesamt gesehen für Mehrausgaben aussprechen. Auch beim Ausbau des Fahrradwegenetzes befürworten deutlich mehr Befragte Mehrausgaben (45 %) als Einsparungen (20 %). 35 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass die Ausgaben für diesen Bereich unverändert bleiben sollen.

Mit Ausnahme der 18- bis unter 25-Jährigen sind Befragte aller Altersklassen für Mehrausgaben zu Gunsten des Radwegebaus

Differenziert nach Alter wird deutlich, dass in der Altersklasse der Führerscheinneulinge 39 Prozent beim Thema „Ausbau des Fahrradwegenetzes“ Einsparmöglichkeiten sehen. Dies übertrifft die 31 Prozent der 18- bis unter 25-Jährigen, die sich für höhere Ausgaben aussprechen (vgl. Abbildung 3). Gerade in dieser Altersgruppe scheint die Faszination des Autos (noch) besonders groß zu sein. Das Fahrrad wird als Überbleibsel aus der Jugendzeit wahrgenommen. Schon bei den 25- bis unter 35-Jährigen kehrt sich dieses Bild jedoch um und der größere Teil der Befragten begrüßt zusätzliche Mittel für den Ausbau der Radwege. Die stärksten Befürworter von Mehrausgaben zugunsten des Fahrradverkehrs finden sich in den beiden mittleren Altersgruppen. Jeder Zweite der 35- bis unter 55-Jährigen fordert Mehrausgaben für den Ausbau der Radwege. Den 50 und 52 Prozent Befürwortern in diesen beiden Altersgruppen stehen nur 17 beziehungsweise 15 Prozent Skeptiker gegenüber, die Einsparungen fordern. Mit zunehmendem Alter nimmt die Zustimmung zum Ausbau des Fahrradwegenetzes etwas ab. Das Fahrrad als Verkehrsmittel der eigenen Wahl und damit auch der Wunsch nach einem weiteren Ausbau der Radwege spielt im höheren Alter sicherlich auch wegen gesundheitlichen Einschränkungen eine etwas geringere Rolle. Dennoch sprechen sich auch in der Altersklasse 65plus 41 Prozent für Mehrausgaben aus. Damit überwiegen in allen Altersklassen – mit Ausnahme der 18- bis unter 25-Jährigen – deutlich die Befürworter von Mehrausgaben.

Abbildung 3: Ausgabepriorität für den Ausbau des Fahrradwegenetzes nach Altersklassen in Stuttgart 2005 und 2009



Im Zeitvergleich steigende Bereitschaft für Mehrausgaben beim Radwegeausbau

Der Zeitvergleich zeigt zwischen 2005 und 2007 eine deutlich steigende Bereitschaft mehr Geld für den Ausbau des Fahrradwegenetzes auszugeben. Während 2005 noch 26 Prozent der Befragten Geld einsparen wollten, erachteten 2007 dies nur noch 19 Prozent der Befragten als sinnvoll. Gleichzeitig dazu stieg die Zahl der Befürworter von Mehrausgaben von 37 auf 45 Prozent. Die Werte für 2009 sind nahezu identisch mit denen der Bürgerumfrage 2007 (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Haushalt der Stadt Stuttgart – Ausbau des Fahrradwegenetzes 1999 bis 2009

Bürgerumfrage	Geld einsparen	Ausgaben unverändert lassen	Mehr Geld ausgeben
	in %		
1999	24	39	38
2005	26	37	37
2007	19	36	45
2009	20	35	45

Quellen: Bürgerumfragen 1999; 2005-2009

Rundungsdifferenzen möglich

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KommunIS

Der motorisierte Individualverkehr überwiegt im Berufs- und Ausbildungsverkehr

Verkehrsmittelwahl

Bei der Verkehrsmittelwahl⁵ im Berufs- und Ausbildungsverkehr überwiegt der motorisierte Individualverkehr. Rund 54 Prozent der Befragten benutzen zumindest auf einer Teilstrecke den Pkw und drei Prozent ein Moped oder Motorrad. Neben dem motorisierten Individualverkehr bilden die öffentlichen Verkehrsmittel, die von 42 Prozent der Befragten genutzt werden, die zweite Säule beim Erreichen der Arbeits- oder Ausbildungsstätte. Weitere 16 Prozent gehen zu Fuß zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, 13 Prozent benutzen (zumindest auf einer Teilstrecke) ihr Fahrrad (vgl. Abbildung 4).

Insgesamt 77 Prozent der Bürger benutzen für berufliche Zwecke nur ein Verkehrsmittel. Demzufolge nutzt jeder fünfte Befragte (23 %) auf dem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte mehrere Verkehrsmittel. Werden verschiedene Verkehrsmittel genutzt, fällt die Wahl häufig auf öffentliche Verkehrsmittel, die entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad (Bike & Ride) oder mit dem Pkw (Park & Ride) kombiniert werden. Aber auch Kombinationen wie Fahrrad und Pkw oder zu Fuß und Pkw wurden genannt.

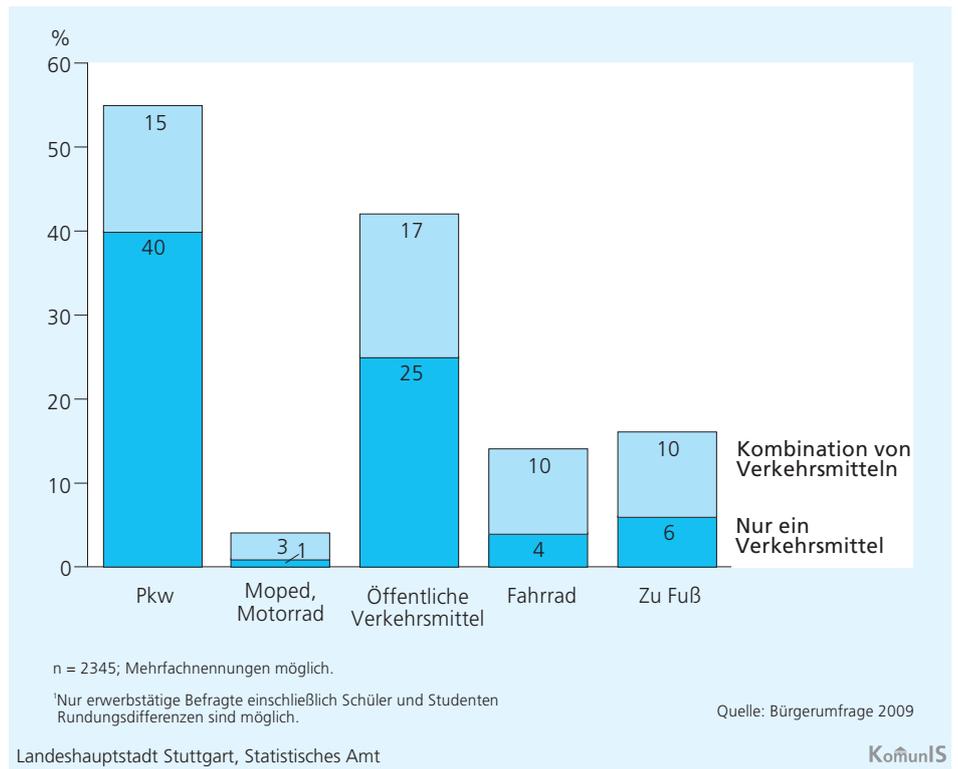
Fahrrad wird vor allem in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln genutzt

Auffällig erscheint, dass das Fahrrad selten als alleiniges Verkehrsmittel (knapp 4 %), sondern überwiegend in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln (knapp 10 %) genutzt wird. 2005 lag der Anteil der Befragten, die auf dem Weg zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz ausschließlich ihr Fahrrad nutzen, ebenfalls bei vier Prozent, allerdings wurde damals das Fahrrad weniger häufig mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert (4 %). Im Vergleich zu 2005 ist folglich bei der Verkehrsmittelwahl ein Anstieg des Fahrradanteils von 8 auf aktuell 13 Prozent zu verzeichnen. Dieser resultiert allerdings ausschließlich aus der Zunahme der Befragten, die das Fahrrad in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln nutzen.

Anstieg des Fahrradanteils bei der Verkehrsmittelwahl von 8 (2005) auf 13 % (2009)

Weitaus vielfältiger und unschärfer wird das Bild, wenn die Verkehrsmittelwahl für Einkäufe und andere persönliche Erledigungen untersucht wird. Hierbei beschränken sich nur noch sechs von zehn Bürgern auf ein Verkehrsmittel. Weiter dominant bleibt der Pkw mit 60 Prozent, gefolgt von rund 45 Prozent Befragten, die ihre Einkäufe umweltfreundlich zu Fuß erledigen. Der Anteil der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sinkt im Vergleich zu beruflichen Fahrten auf 38 Prozent. Auch das Fahrrad spielt bei persönlichen Besorgungen – nicht zuletzt aufgrund der zu befördernden Einkäufe – mit rund 17 Prozent im Vergleich zu den anderen Fortbewegungsmöglichkeiten eine geringere Rolle.

Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl zum Erreichen der Arbeit, Schule, Ausbildung¹ in Stuttgart



112

Bei Freizeitaktivitäten werden häufig mehrere Verkehrsmittel benutzt

Noch etwas vielfältiger werden die Nutzungsprofile der Befragten bei Fahrten im Rahmen ihrer Freizeitaktivitäten. Etwa 54 Prozent der Befragten legen sich eindeutig auf ein Verkehrsmittel fest. Dementsprechend steigt die Zahl der Mehrfachnennungen und damit der Anteil der Befragten, die mehrere Verkehrsmittel nutzen. Insgesamt benutzen 56 Prozent ihren Pkw, 46 Prozent öffentliche Verkehrsmittel, 40 Prozent der Befragten gehen zu Fuß und 29 Prozent fahren mit dem Fahrrad.

Diese Vielfalt bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit liegt – wie auch bei den Einkäufen – unter anderem daran, dass sich die Freizeitaktivitäten nicht auf einen Ort und damit in der Regel auf immer die gleiche Verkehrsmittelwahl – wie bei der Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz – beschränken lassen. Denn bei der Wahl des Verkehrsmittels in der Freizeit resultieren Mehrfachnennungen nicht nur aus der Kombination von Verkehrsmitteln, sondern auch aus der Tatsache, dass für verschiedene Aktivitäten (an verschiedenen Wochentagen) auch jeweils unterschiedliche Verkehrsmittel(kombinationen) benutzt werden, bis hin zu Freizeitaktivitäten wie Wandern, Joggen u. ä., die das „Verkehrsmittel Fuß“ als solches voraussetzen.

Verkehrsmittel Fahrrad

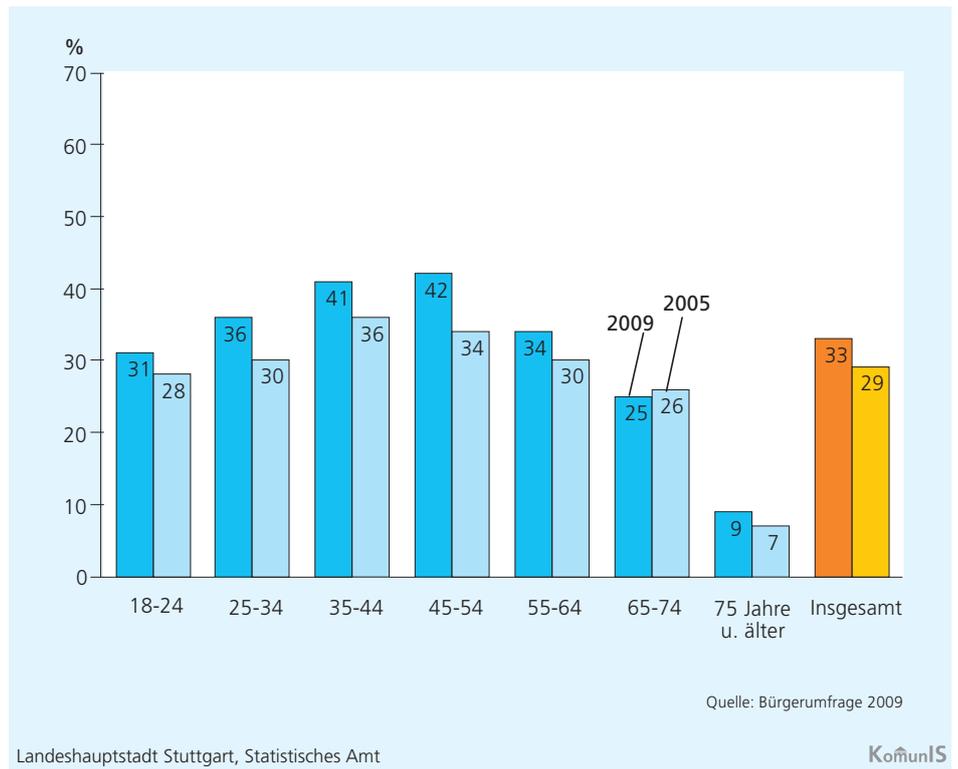
Ein Drittel der Befragten fährt Rad

Ein Drittel der Befragten fährt im Alltag Fahrrad. Das heißt, zwei Drittel der Bürger nutzen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte, zum Einkaufen und in ihrer Freizeit nicht. Dies zeigt eine zusammengefasste Auswertung der drei Teilfragen zur Verkehrsmittelwahl. Zur Vereinfachung wird im Folgenden unterschieden zwischen Radfahrern und Nicht-Radfahrern.

In der Altersklasse 35 bis 54 Jahre finden sich die meisten Radfahrer

Differenziert nach Alter zeigt sich, dass vor allem die Befragten der „mittleren“ Altersklassen zwischen 35 und 54 Jahren zu den Radfahrern zählen (vgl. Abbildung 5). Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre) und Befragte, die 65 Jahre und älter sind, fahren hingegen deutlich seltener Rad. Auch aufgrund sich verschlechternder körperlicher Voraussetzungen sind nur wenige Senioren, die 75 Jahre und älter sind, mit dem Fahrrad unterwegs. Im Vergleich zu 2005 ist insgesamt ein leichter Anstieg der Befragten (von 29 auf 33 %) zu verzeichnen, die ihr Fahrrad zumindest in einem der drei untersuchten Bereiche nutzen.

Abbildung 5: Anteil der Radfahrer nach Altersklassen 2005 und 2009



Gründe das Fahrrad nicht zu nutzen

Hauptgrund in Stuttgart nicht Rad zu fahren, ist nicht verfügbares Fahrrad

Für diese Fragestellung wurden nur Antworten von Bürgern ausgewertet, die nicht mit dem Rad fahren. Als Hauptgrund in Stuttgart das Rad nicht zu nutzen, kristallisiert sich heraus, dass 41 Prozent der Nicht-Radfahrer kein Fahrrad besitzen. Zusätzlich geben elf Prozent an, kein Fahrrad (z. B. von anderen Haushaltsmitgliedern) nutzen zu können (vgl. Abbildung 6). Unter Berücksichtigung der Mehrfachantworten steht damit insgesamt fast der Hälfte der Nicht-Radfahrer (47 %) kein Fahrrad zur Verfügung.

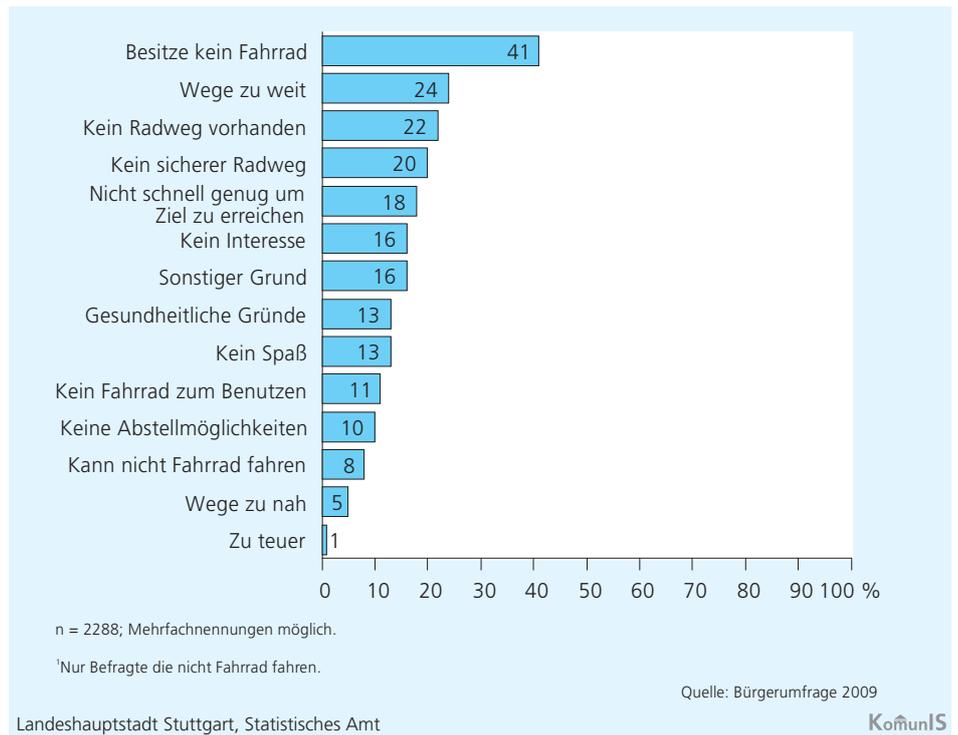
Mängel in der Radwegeninfrastruktur („kein Radweg vorhanden“ und „kein sicherer Radweg“) spielen in Stuttgart als Hinderungsgrund Rad zu fahren mit 22 und 20 Prozent Nennungen durchaus eine Rolle. Auch nicht vorhandene Abstellmöglichkeiten (10 %) werden als Hinderungsgrund angegeben. Hier könnten sicherlich Ansatzpunkte sein, um mehr Bürger „auf“ das Fahrrad zu bekommen.

16 % haben kein Interesse und 13 % keinen Spaß am Fahrrad fahren

Gründe, die in der fehlenden Motivation der Befragten liegen („kein Interesse“; 16 % und „kein Spaß“; 13 %) bieten ebenfalls Möglichkeiten die Befragten durch ein positives Image des Fahrradfahrens als neue Radfahrer zu gewinnen. Fehlendes Interesse am Radfahren äußern mit 30 Prozent („kein Interesse“) und 23 Prozent („kein Spaß“) überdurchschnittlich viele 18- bis unter 25-jährige Nicht-Radfahrer. Dies deckt sich mit dem bereits oben erwähnten geringeren Interesse diese Altersgruppe am Ausbau des Fahrradwegenetzes.

Befragte, die nahezu unveränderbare Gründe wie „Wege zu weit“ (24 %), „nicht schnell genug um Ziel zu erreichen“ (18 %), gesundheitliche Gründe (13 %) oder auch „Wege sind zu nah“ (5 %) angeben, sind als Radfahrer praktisch nicht mobilisierbar.

Abbildung 6: Gründe nicht Fahrrad zu fahren



114

Spaß am Rad fahren und Gesundheit sind Hauptgründe das Fahrrad zu nutzen

Gründe für die Nutzung des Fahrrads

Spaß am Rad fahren (84 %) und der Wunsch fit zu bleiben (78 %) sind aus Sicht der Radfahrer die beiden Hauptgründe in Stuttgart das Fahrrad zu nutzen (vgl. Abbildung 7). Zudem schätzen mehr als die Hälfte der Radfahrer die Flexibilität mit dem Fahrrad („kann schnell mein Ziel erreichen“). Darüber hinaus lenken zunehmende Mobilitätskosten den Blick auf günstige Alternativen. Das Attribut „preiswert“ wird von mehr als der Hälfte der Radfahrer (52 %) als Argument für die Nutzung des Fahrrads angegeben. Vorhandene Radinfrastruktur („Radweg vorhanden“, „sicherer Radweg“, „Abstellmöglichkeiten für Fahrräder“) hingegen ist nicht das entscheidende Kriterium, warum die Befragten in Stuttgart mit dem Rad fahren. Dies lässt – unter Berücksichtigung der o. g. Gründe nicht Fahrrad zu fahren – den Schluss zu, dass die Radinfrastruktur in Stuttgart nicht in ausreichendem Maß vorhanden ist. Denn einerseits liegen infrastrukturelle Mängel als Hinderungsgründe Rad zu fahren relativ weit vorne, andererseits wird die Radinfrastruktur als Argument für eine Radnutzung eher selten genannt.

Für Berufspendler spielen auch Zeit- und Kostengründe eine Rolle bei der Entscheidung mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren

Werden die Radfahrer nochmals unterteilt in Nutzergruppen (Fahrradnutzung nur zur Arbeit, nur zum Einkaufen, nur in der Freizeit, Mehrfachnutzung), lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. So nennen Radfahrer, die nur in ihrer Freizeit das Rad nutzen, sowohl Zeit- („kann schnell mein Ziel erreichen“) als auch Kostengründe („preiswert“) deutlich seltener (- 28 %-Pkte bzw. - 17 %-Pkte im Vergleich zu allen Radfahrern). Dagegen sind für Berufspendler, die ihr Fahrrad ausschließlich zur Fahrt an den Arbeits- oder Ausbildungsplatz benutzen, neben dem Spaßfaktor und den Gesundheitsaspekten, gerade Zeit- und Kostengründe (+ 15 %-Pkte bzw. + 13 %-Pkte) besonders wichtig. Radfahrer, die ihr Fahrrad ausschließlich zum Einkaufen nutzen, betonen ebenfalls die schnelle Erreichbarkeit (+ 13 %-Pkte). Die Kategorien „Spaß daran“ (- 23 %-Pkte) und „gesundheitliche Gründe“ (- 12 %-Pkte) sind dagegen für diese Gruppe unterdurchschnittlich relevant. Die Gruppe der Mehrfachnutzer setzt sich zusammen aus allen Befragten, die für mindestens zwei der drei abgefragten Nutzungsmöglichkeiten das Verkehrsmittel Fahrrad angegeben haben. Sie zeichnen sich durch überdurchschnittliche Anteile in nahezu allen Kategorien aus.

Abbildung 7: Gründe Fahrrad zu fahren



Fahrrad eher eine Alternative für kürzere Strecken und wird vorwiegend in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln genutzt

Zusammenfassung

Bei der Wahl des Verkehrsmittels – beruflich oder privat – dominiert insgesamt auch weiterhin der motorisierte Individualverkehr und damit der Pkw. Das Fahrrad bleibt eher eine Alternative für kürzere Strecken und wird vorwiegend in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln genutzt.

Den Ergebnissen der Bürgerumfrage 2009 zufolge bleibt das „Fahrradklima“ in Stuttgart eher unterkühlt. Dabei ist jedoch eine leichte Stimmungsbesserung zu erkennen: Während die Situation für Fahrradfahrer seit 2005 nach wie vor gleich (kritisch) bewertet wird, benutzen mittlerweile etwas mehr Bürger im Alltag das Fahrrad als Verkehrsmittel. Zudem befürworten im Vergleich zu 2005 inzwischen deutlich mehr Stuttgarterinnen und Stuttgarter Mehrausgaben beim Thema Radwegebau.

Als Hauptgrund nicht Rad zu fahren, hat sich bei knapp der Hälfte der Nicht-Radfahrer das nicht verfügbare Fahrrad erwiesen. Infrastrukturelle Mängel („kein Radweg vorhanden“, „kein sicherer Radweg“) wurden ebenfalls als Gründe genannt, warum Befragte in Stuttgart nicht Rad fahren.

Entscheidend für Radnutzung ist, dass der Spaß am Fahrrad fahren vorhanden ist

Dass Spaß am Rad fahren dafür entscheidend ist, ob das Fahrrad genutzt wird, zeigt die Frage nach den Gründen für eine Radnutzung. Als zweiten Hauptgrund Rad zu fahren, nennen die Befragten gesundheitliche Gründe und damit den Wunsch durch Bewegung fit zu bleiben.

Als mögliche Zielgruppe für potenzielle „neue“ Radfahrer fallen besonders die 18- bis 24-Jährigen auf, die eine unterdurchschnittliche Radfahrerquote aufweisen und sich auch beim Thema Mehrausgaben für den Radwegebau sehr zurückhaltend äußern.

Rückblende und Ausblick

Schüler als Zielgruppe

Ende 2005 wurde an allen Stuttgarter Schulen eine Schülerbefragung zum Thema Fahrrad durchgeführt. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wird bereits bewusst im Rahmen des Projekts „FahRad und Schule!“ die Zielgruppe der Schüler angesprochen. So wurde seit 2007 an zehn ausgewählten Schulen in den Stadtbezirken Vaihingen, West und Bad Cannstatt konkret die Situation für Schüler verbessert, die mit dem Rad zur Schule fahren. Eine kontinuierliche Weiterführung dieses Projekts an weiteren Schulen ist geplant. Ergänzend wurde für Lehrer ein Ordner „FahRad und Schule! Fahrradförderung in der Sekundarstufe I“ mit Empfehlungen zur konkreten Fahrradförderung an Schulen entwickelt.

Das Fahrradverleihsystem „Call a bike“ wurde in Stuttgart seit der Einführung im Jahr 2007 positiv angenommen und dient mittlerweile als Vorbild für andere Städte. Mit der Abschaffung der Winterpause für „Call a bike“ können in Stuttgart seit dem Winter 2008/2009 auch in der kalten Jahreszeit Fahrräder geliehen werden. Ein weiterer Ausbau des Leihsystems mit zusätzlichen sogenannten Pedelecs („Pedal Electric Cycle“) – also Fahrräder mit elektronischer Trittmunterstützung – ist im Rahmen des Wettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des Bundesverkehrsministeriums geplant.

Radverkehrskonzept wurde im Oktober 2009 vorgestellt

Im Oktober 2009 wurde das Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt mit drei Szenarien vorgestellt. Um den angestrebten Radverkehrsanteil von 20 Prozent bis zum Jahr 2020 zu erreichen, würden laut Szenario 1 der Planungsgemeinschaft Verkehr demnach die bisherigen Maßnahmen weiter zu intensivieren sein und eine Aufstockung der Mittel auf 3 € pro Einwohner notwendig machen⁶.

Autor:
Jochen Gieck
Telefon: (0711) 216-98581
E-Mail: jochen.gieck@stuttgart.de

- 1 Vgl. Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (2004): Lärmbelastigung in Baden-Württemberg – Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Untersuchungen, S. 12.
- 2 Beschluss des Grundsatzpapiers zur Förderung des Fahrradverkehrs durch den Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart am 5. Oktober 2004.
- 3 Vgl. Radverkehrsförderprogramm – Bericht 2009; GDRs 412/2009.
- 4 Mit dem Kommunalbarometer wird auf einer Skala von 0-100 Punkten der Mittelwert aus den jeweiligen Antwortkategorien errechnet, so entspricht z.B. „sehr zufrieden“ = 100 Punkte; „zufrieden“ = 75 Punkte; „teils/teils“ = 50 Punkte; „unzufrieden“ = 25 Punkte; „sehr unzufrieden“ = 0 Punkte; die Antwortkategorie „weiß nicht“ wird dabei nicht berücksichtigt.
- 5 Mehr als 100 Prozent möglich, da bei einer Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einzelnen Teilstrecken Mehrfachnennungen möglich waren.
- 6 vgl. Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) 2009: Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Stuttgart.

Literaturverzeichnis

Gieck, Jochen: Mobilität in Stuttgart – Ergebnisse der Bürgerumfrage 2005, in: Statistik und Informationsmanagement, Monatsheft 1/2006, S. 13-26.

Haußmann, Daniela: Der Weg vom Autoland zum Fahrradland ist noch weit, in: Staatsanzeiger Baden-Württemberg, 12.6.2009.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (2004): Lärmbelästigung in Baden-Württemberg – Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Untersuchungen.

Landeshauptstadt Stuttgart und Stuttgarter Radforum 2009: FahrRad und Schule! Fahrradförderung in der Sekundarstufe I.

Landeshauptstadt Stuttgart: Für unsere Umwelt - Klima schützen, Ressourcen schonen, Energie sparen, S. 28-30.

Landeshauptstadt Stuttgart: Radverkehrsförderprogramm – Bericht 2009; GDRrs 412/2009.

Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) 2009: Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Stuttgart.

Runder Tisch Radverkehr Baden-Württemberg: Baden-Württemberg auf dem Weg zum Fahrradland Nr. 1 – Handlungsempfehlungen, Dezember 2008.

Volland, Viola: Statt zu zahlen, prüft das Ministerium, in: Stuttgarter Zeitung, 11.11.2009.

www.bahn.de

www.callabike-interaktiv.de

www.stuttgart.de