

Stuttgart, 16.11.2017

Haushalt 2018/2019

Unterlage für die 2. Lesung des Verwaltungsausschusses zur nichtöffentlichen Behandlung am 04.12.2017

Radverkehrsförderung beschleunigen - deutliche Erhöhung des Radetats

Beantwortung / Stellungnahme

Stellungnahme zum Antrag 320/2017 CDU

Aus Sicht der Verwaltung ist es sinnvoll, alle Maßnahmen, die der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs dienen, aus den insgesamt dem Radverkehr zur Verfügung stehenden Mitteln zu finanzieren.

Stellungnahme zum Antrag 419/2017 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zu 1:

Das Tiefbauamt hat mit GRDrs 228/2017 „Radverkehrsförderprogramm - Bericht 2017“ zum Haushaltsplan 2018/2019 zur Finanzierung der in Anlage 2 aufgeführten Maßnahmen 1,8 Mio. EUR/Jahr beantragt. Darüber hinaus wurden in Anlage 3 weitere mögliche Radverkehrsmaßnahmen vorgestellt.

Mit GRDrs 924/2017 „2. Haushaltspaket Mobilität“ wurde über die zusätzlichen Mittel i.H.v. 3,8 Mio. EUR 2018/2019 und der im Schaffungsvorschlag der Verwaltung enthaltenen Streichung von kw-Vermerken an zwei halben Ingenieur-Stellen beim Tiefbauamt, einer halben Sachbearbeiter-Stelle beim Amt für öffentliche Ordnung sowie zwei zusätzlichen Stellen beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung berichtet (Handlungsfeld 7).

Zu 2:

Für Radwegeplanungen in der Zuständigkeit vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung sind pro Jahr 20.000 EUR bereitgestellt. Mit den beantragten 200.000 EUR können die genannten Planungen weiter konkretisiert werden. Hierfür ist beim Amt für Stadtplanung Stadterneuerung eine Stelle für einen Verkehrsingenieur (EG12 TVöD) beantragt.

Zu 3:

Für den Bau von Fahrradparkhäusern und größeren Abstellanlagen einschließlich der Klett-Passage sowie für das Aufstellen von Fahrradgaragen in Wohngebieten liegen bisher keine Planungen und damit auch keine vergleichbaren Kostenansätze vor.

Insbesondere für die Fahrradparkhäuser an S-Bahnstationen müssen zunächst Standorte, die für eine Nutzung zur Verfügung stehen, gefunden werden. Dann kann in die eigentliche Planung eingestiegen und die Ausschreibung vorbereitet werden. Die hierfür erforderlichen Mittel können aus dem Radverkehrsbudget finanziert werden. Ein Bau der Parkhäuser in Doppelhaushalt 2018/2019 wird bei diesem Stand der Planungen nicht möglich sein. Die notwendigen Mittel müssten dann erst zum Doppelhaushalt 2020/2021 bereitgestellt werden.

Die Realisierung von Fahrradgaragen auf öffentlichen Parkplätzen muss zunächst grundsätzlich diskutiert werden. Aus Sicht der Stadtverwaltung sind folgende Fragen offen:

- Rechtliche Umsetzung
- Konzept für die Vermietung
- Stadtgestalterische Gesichtspunkte (Einbindung in den öffentlichen Raum, gestalterische Qualität der Fahrradboxen)
- Akzeptanz in den Stadtbezirken

Es wird daher vorgeschlagen, zunächst einen Pilotstandort in einem der Innenstadtbezirke zu definieren und so die offenen Fragen zu klären. Eine Mittelbereitstellung ist dazu nicht erforderlich, die Kosten können durch das Radbudget gedeckt werden.

Fest eingeplant ist bereits die Fahrradstation unter der Paulinenbrücke mit über 100 Radabstellplätzen. Hierfür sind mit dem Bündnis für Mobilität 200.000 EUR in der Grünen Liste angemeldet. Darüber hinaus ist eine Finanzierung aus dem Radbudget möglich.

Zudem sollen in den nächsten zwei Jahren in der Innenstadt 200 zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Straßenraum eingerichtet werden. Pro Jahr sollen im Stadtgebiet insgesamt ca. 200 neue Radabstellplätze entstehen.

Zu 4:

Stellungnahme erfolgt mit der GRDRs 1069/2017.

Zu 5:

Die Beseitigung von akuten Sicherheitsgefährdungen für den Rad- und Fußverkehr ist Teil der Verwaltungstätigkeit und erfolgt in der Regel möglichst unmittelbar nach Feststellung oder Meldung. Hierfür stehen Mittel aus den verschiedenen Pauschalen des Tiefbauamts bereit. Für die Beseitigung von Sicherheitsrisiken in Verbindung mit Radverkehr sind im Radetat verwaltungsintern rd. 250.000 EUR pro Doppelhaushalt für Kleinmaßnahmen vorgesehen.

Stellungnahme zum Antrag 577/2017 SÖS-Linke-Plus

zu Teil1

zu 1.-3.

Bei einer Erhöhung des Radetats auf 7 Mio. EUR sind im Tiefbauamt für Planung und Ausführung insgesamt 5 und bei einer Erhöhung auf 11,5 Mio. EUR 9 neue Stellen, jeweils in EG 12, zu schaffen.

Beim Amt für öffentliche Ordnung ist bei einer Erhöhung des Radetats auf 7 Mio. EUR von einem zusätzlichen Stellenbedarf von zwei Ingenieuren (EG12) und 1,5 Sachbearbeitern (A11) auszugehen. Bei einer Erhöhung auf 11,5 Mio. EUR wären eine weitere Ingenieurstelle (EG12) und drei weitere Sachbearbeiterstellen (A11) erforderlich.

Dies sind jedoch zunächst rein rechnerische Festlegungen. Zur Beurteilung des Stellenbedarfes kommt es auf die tatsächlich zu planenden und zu realisierenden Maßnahmen an.

zu 4.

Im Haushaltsplanentwurf ist beim Tiefbauamt die Streichung der kw-Vermerke an zwei halben Ingenieurstellen vorgesehen, beim Amt für Stadtplanung Stadterneuerung an einer halben Ingenieurstelle und beim Amt für öffentliche Ordnung an einer halben Sachbearbeiterstelle.

Zu 5.

Bisher ist geplant, innerhalb der Stuttgarter City in 2018 und 2019 im Straßenraum 200 zusätzliche Fahrradabstellanlagen, vorzugsweise auf ehemaligen Parkplätzen, einzurichten. Pro Jahr sollen im Stadtgebiet ca. 200 neue Radabstellplätze hergestellt werden. Allein bei der neuen Radservice-Station unter der Paulinenbrücke sollen über neue 100 Radabstellplätze entstehen.

zu 6.

Stellungnahme erfolgt mit GRDRs 1164/2017 der AWS.

zu 7.

Die Einbahnstraßen in der Landeshauptstadt Stuttgart wurden gemäß des 10-Punkte-Katalogs überprüft. Mit der ersten Überprüfung konnten bereits über 100 Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben werden. Die Überprüfung und Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr ist eine fortlaufende Tätigkeit der Verwaltung. Bestehende Regelungen, die bisher keine Freigabe für den Radverkehr beinhalten, werden immer wieder anlassbezogen im Rahmen der personellen Möglichkeiten überprüft.

Eine grundsätzliche Öffnung aller Einbahnstraßen als vermeintlich einfache Beschilderungslösung ist nicht möglich. Bei einigen der derzeit nicht geöffneten Einbahnstraßen sind Planungen und Umbauten erforderlich, um die Rahmenbedingungen für eine Freigabe zu schaffen. Bei einigen Einbahnstraßen scheidet die Freigabe aus, da unveränderbare Rahmenbedingungen eine verkehrssichere Lösung verhindern. Dies trifft zum Beispiel zu, wenn Streckenzüge ein starkes Gefälle und fehlende Sichtverhältnisse aufweisen. Hier wird das Unfallrisiko zwischen Kfz-Fahrer und schnell entgegenkommenden Radfahrer bei zumeist beengten Begegnungsräumen als zu hoch angesehen.

zu Teil 2

zu 1.

In der Planfeststellung zu S21 ist folgendes festgelegt: Im Rahmen der Neuordnung des Hauptbahnhofs sind im Bonatzgebäude 150 Fahrradabstellmöglichkeiten geplant und in der Planfeststellung hinterlegt. Zuständig ist die Deutsche Bahn als Eigentümer. Die Stadtverwaltung wird daher keine weiteren Umsetzungsbeschlüsse vorlegen.

zu 2.

Die Gestaltung von Radverkehrsanlagen orientiert sich zunächst an den örtlich vorhandenen Gegebenheiten. Dabei ist es in der Regel nicht möglich, das Angebot für den Radverkehr so anzuordnen, dass ein unzulässiges Befahren oder Beparken durch gestalterische Mittel ausgeschlossen ist, wenn man von massivem Einsatz von Pollern, die aber gestalterisch nachteilig und teuer sind, absieht. Zudem bestehen Lösungen für den Radverkehr

oft durch Angebote direkt im Fahrbahnbereich. Abhilfe können hier nur regelmäßige Überwachungsmaßnahmen schaffen, die durch ausreichende Personalkapazitäten sichergestellt werden müssen.

zu 3.

Bei der Planung der Hauptradrouten werden zunächst optimale Lösungen für den Radverkehr in Ansatz gebracht. Abhängig von den örtlichen Randbedingungen müssen aber die funktionalen Erfordernisse des Radverkehrs denen der anderen Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Lieferverkehr, Fußverkehr) gegenübergestellt und abgewogen werden. Die im Antrag aufgeführten Dimensionierungsansätze sind für die Radverkehrsplanung wünschenswerte Zielgrößen, die Umsetzung einer separaten Führung des Radverkehrs erfordert aber die entsprechenden räumlichen Angebote. Die Inanspruchnahme von Fahr- und Parkstreifen zur Umsetzung erweiterter Radverkehrsangebote ist Bestandteil des politischen Entscheidungsprozesses.

zu 4.

Die Radverkehrsplanung wird auf Grundlage der vorhandenen Richtlinien und gesetzlichen Grundlagen durchgeführt, die Belange der Verkehrssicherheit sind dort hinterlegt. Die Minimierung der Konflikte mit dem Radverkehr ist daher auch ein Bestandteil des Planungsprozesses.

Zu 5.

Derzeit liegt die Priorität bei der Radverkehrsinfrastruktur im Ausbau des Hauptradrou-
tennetzes einschließlich einer normgerechten Ausleuchtung der Wege. Hierzu gehören
bisher keine selbstleuchtenden Radwege mittels fluoreszierender Farben.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

320/2017 CDU, 419/2017 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, 546/2017 SPD, 577/2017
Teil 1 Ziffern 1 bis 5 und 7 sowie Teil 2 SÖS-LINKE-PluS

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

<Anlagen>