

Stuttgart, 11.10.2019

Radverkehrsförderprogramm - Bericht 2019

Mitteilungsvorlage

| Vorlage an | zur | Sitzungsart | Sitzungstermin |
|--|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik UA UTA Mobilität | Einbringung Beratung | öffentlich öffentlich | 22.10.2019 22.10.2019 |
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik | Kenntnisnahme | öffentlich | 05.11.2019 |

Bericht

Stuttgart will eine Stadt des Fahrrads werden. Daher will die Stadt den Radverkehr fördern und den Anteil des Radverkehrs in Stuttgart steigern.

Dieses Ziel hat auch das Bürgerbegehren „für ein fahrradfreundliches Stuttgart“ des „Radscheids Stuttgart“ gefordert. Der Gemeinderat hat sich daher auf Vorschlag der Verwaltung die Ziele des Bürgerbegehrens zu eigen gemacht und Anfang 2019 insbesondere das Ziel Stuttgart zu einer echten Fahrradstadt zu machen auch mehrheitlich beschlossen.

Das Fahrrad ist für viele Wege das ideale Verkehrsmittel. Mit dem Ziel, den Radverkehr auf 20 Prozent zu steigern, wird eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität gefördert.

Die Förderung des Radverkehrs ist Teil des Luftreinhalteplanes und wichtiger Baustein des Aktionsplanes „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Der Radverkehr ist Bestandteil des Masterplans zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Stuttgart - Green City Plan - und wird in diesem als eigenes Maßnahmenbündel behandelt.

Die Bemühungen der letzten Jahre zeigen deutliche Erfolge, wie die Zählungen der Radfahrer entlang der Hauptroute 1 zeigen. Bild 1 (Anlage 1)

Von 2014 bis 2018 steigerte sich der Radverkehr an diesen beiden Zählstellen um jährlich 8%. Auch die bisher für 2019 vorliegenden Zählungen zeigen eine Steigerung des Radverkehrs um rund 5% zum selben Zeitraum im Vorjahr.

1. Rückblick auf den Doppelhaushalt 2018/2019

Im letzten Doppelhaushalt wurde der Radetat deutlich erhöht und das Personal für den Radverkehr aufgestockt. Alle Maßnahmen zusammengenommen (Radpauschale, Ausbau Hauptradrouten, Radabstellanlagen, Lastenradförderung, zusätzliches Personal etc.) ergeben rund 7,4 Mio. EUR/Jahr an verfügbaren Mitteln für den Radverkehr, was ca. 12 EUR/Einwohner entspricht.

Im aktuellen Doppelhaushalt 2018/2019 wurden exklusive der Personalaufwendungen folgende Beträge für die Förderung des Radverkehrs bereitgestellt:

| Radetat | 2018 | 2019 |
|---|----------------------|----------------------|
| | | |
| Pauschale Radverkehr | 715.000 EUR | 365.000 EUR |
| Zusatzmittel Hauptradrouten (dauerhaft) | 3.500.000 EUR | 3.500.000 EUR |
| Fahrradparkhäuser | 700.000 EUR | 700.000 EUR |
| Projekt „Rad und Schule“ | 200.000 EUR | 200.000 EUR |
| Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen | 100.000 EUR | 100.000 EUR |
| Zusätzliche Planungsmittel | 100.000 EUR | 100.000 EUR |
| Zwischensumme Radetat Pauschale 66 | 5.315.000 EUR | 4.965.000 EUR |
| | | |
| Betrieb Regio Rad Stuttgart (EHH 66) | 628.217 EUR | 753.860 EUR |
| Betrieb Fahrradstationen (Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung) | 100.000 EUR | 100.000 EUR |
| Winterdienst AWS (EHH 66) | 161.400 EUR | 301.400 EUR |
| Lastenradförderung (S/OB) | 434.000 EUR | 500.000 EUR |
| Radwegeplanung (EHH 61) | 20.000 EUR | 20.000 EUR |
| Zwischensumme Radetat „verschiedene Ämter“ | 1.343.617 EUR | 1.675.260 EUR |
| | | |
| Gesamtsumme | 6.658.617 EUR | 6.640.260 EUR |

Anmerkung: Lastenradförderung (S/OB): Sachbeschluss lt. GRDRs 784/2018 und Mittelumschichtung lt. GRDRs 974/2018 sowie Mittelumschichtung in 2019 lt. GRDRs 134/2019

Es wurden für verschiedene Projekte Fördermittel eingeworben. Für den DHH 2018/19 liegen bereits Förderzusagen von über 3 Mio EUR vor.

Die im vergangenen Haushalt geschaffenen Stellen konnten aufgrund der Arbeitsmarktsituation zu Teilen erst Mitte 2018, in Einzelfällen erst Anfang 2019 besetzt werden. Die gute Konjunktur und zahlreiche verkehrliche Maßnahmen für alle Verkehrsarten bringen sowohl die im Radverkehr beteiligten Ämter als auch die Planungs- und Umsetzungsbüros derzeit an ihre Kapazitätsgrenzen, was zu Verzögerungen bei der Umsetzung von Projekten führte und in Zukunft wahrscheinlich weiterhin führen wird.

Bürgerbegehren Radentscheid und Zielbeschluss „Fahrradstadt Stuttgart“

Am 21. Februar 2019 wurde das Bürgerbegehren der „Initiative Radentscheid“ für unzulässig erklärt.

Gleichzeitig stimmte der Gemeinderat dem Antrag zu, Stuttgart zu einer Fahrradstadt zu machen, verbunden mit einer Reihe weiterer Projekte für 2019, die die Forderungen des Radentscheids unterstützen. (GRDRs 1120/2018).

Der Zielbeschluss des Gemeinderats und der Ausbau des Radverkehrs nach den Zielen des Radentscheids wirkten sich auf die aktuellen und zukünftigen Planungen aus. Die Veränderung des Straßenraums und der Steuerung des gesamten Verkehrs zugunsten des Radverkehrs darf nicht zu Lasten des ÖPNVs und des Fußverkehrs gehen. Das heißt, dass im engen Stadtraum Stuttgart in Zukunft noch häufiger als bisher Zielkonflikte entstehen, insbesondere mit dem ruhenden und fahrenden motorisierten Individualverkehr.

Fahrradförderung und –planung finden heute in einem dynamischen Umfeld statt. Die Anforderungen an die Infrastruktur hat sich zum Beispiel durch die zunehmende Anzahl an Pedelecs oder Lastenräder verändert. Auch die erfreuliche Zunahme an Radfahrenden muss heute noch mehr bei der Planung berücksichtigt werden.

Planungsinstrumente und Regelungen sind in der Diskussion oder stehen vor Veränderungen. In den Planungen der Stadt werden die derzeit gültigen Regelwerke und Planungsinstrumente angelegt. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss dabei gewährleistet sein.

Im Zuge der Diskussion um Qualitätsstandards werden aber eine Reihe bereits abgestimmter Planungen und Projekten noch einmal einer Überprüfung unterzogen, ob sie auch zukünftigen Ansprüchen gerecht werden.

Diese Überprüfungen und eventuell daraus resultierende Neuplanungen schaffen einen hohen zusätzlichen Aufwand bei der Abstimmung und Koordination mit Ämtern, Bürgern und Gremien, der zu Lasten eines beschleunigten Ausbaus der Radinfrastruktur geht. Zukünftig unterrichtet die Verwaltung zweimal im Jahr dem Unterausschuss Mobilität speziell zum Radverkehr, der an diesen Terminen von sachkundigen Bürgern unterstützt wird.

Ein Mittel, den Radverkehr auszubauen, sind z.B. zusätzliche Fahrradstraßen, da hier das Rad Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat. In den kommenden Jahren sollen ca. 20 Fahrradstraßen eingerichtet werden.

In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass sich mit den verstärkten Bemühungen, den Radverkehr auszubauen, die Anzahl der Projekte deutlich erhöht hat.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der Radverkehrsmaßnahmen und dem gestiegenen Koordinierungsaufwand wurde im Mai 2019 das Büro Drees & Sommer als Projektsteuerer beauftragt. Drees & Sommer ist zuständig bei der Optimierung der Abläufe und Dokumentation der Projektentwicklung und unterstützt so die Verwaltung bei ihren Fachaufgaben.

Grundlage für die Planungen des Radverkehrs ist das Radverkehrskonzept von 2009. Der Ausbau des Radverkehrsnetzes erfolgt als Angebotsplanung, um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern bzw. zu ermöglichen.

Die Projekte zur Radverkehrsförderung lassen sich dabei in fünf Segmente einteilen:
Bild 2 (Anlage 1)

| | |
|--|---|
| Radnetze - Wege und Verbindungen schaffen | Radschnellverbindungen Hauptrad- und Ergänzungsrouten Freizeitrouten |
| Abstellen und Parken | Radgaragen Fahrradparkhäuser Abstellanlagen |
| Sicher und entspannt ankommen | Verkehrssicherheit Wegweisung Service und Dienstleistung (Winterdienst, etc.) Fahrradverleihsystem |
| Umdenken und Aufsteigen | Öffentlichkeitsarbeit Kampagne Rad und Sicherheit Veranstaltungen Fahrradzählstellen Pilotprojekte und Forschungsvorhaben |
| Fördern und unterstützen | Rad und Schule Lastenradförderung für Familien |

Radnetze – Wege und Verbindungen schaffen

Um ein schnelles und sicheres Vorankommen zu gewährleisten bedarf es eines gut ausgebauten Netzes. Dieses Netz soll zukünftig aus drei Ebenen bestehen.

Radschnellverbindungen überbrücken größere Entfernungen und ermöglichen es Pendlern auf zügigen Verbindungen nach Stuttgart und von Stuttgart in die Region zu kommen. So lassen sich Städte miteinander verbinden und die Stadt-Umland-Verbindungen können gestärkt werden. Sie erfordern dafür jedoch hohe Qualitätsstandards in der Linieneinführung und Gestaltung.

Das Haupttradroutennetz ist auf den Alltagsverkehr in der Stadt ausgerichtet. Die gut und durchgängig befahrbaren Routen sollen den Radverkehr bündeln und direkt, sicher, angenehm und möglichst einfach durch die Stadt führen. Vielbefahrene Routen abseits der Haupttradrouten zählen zum sogenannten Ergänzungsnetz, welches an das Haupttradroutennetz angeschlossen ist. Die Radinfrastruktur auf den Haupttradrouten richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und kann aus Fahrradstraßen, Radwegen, Radfahrstreifen, Tempo-30-Straßen etc. bestehen. Allen gemeinsam ist eine durchgehende Beschilderung (Wegweisung).

Das Freizeittroutennetz ist für Gelegenheitsradler ausgerichtet und besteht aus Routen, die möglichst abseits der Straßen im Grünen entlang führen. Um auch hier das Fahren angenehm und sicher zu machen sind z.B. eine durchgängige Beschilderung (Radel-Thon) und Instandhaltung notwendig (z.B. Neckartalradweg).

Radschnellwege

Im August 2018 wurde die Bürogemeinschaft Brenner Bernard und VIA eG zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart beauftragt. Die Machbarkeitsstudie wird durch das Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg unterstützt und untersucht auf den Potenzialachsen des Landes die Realisierbarkeit von Radschnellverbindungen im Stadtgebiet. Insgesamt wurden in Stuttgart in 13 Korridoren über 200 Varianten geprüft und bewertet. Darauf aufbauend wird in jedem Korridor eine Vorzugsvariante ausgearbeitet und Realisierungsmöglichkeiten beziehungsweise Maßnahmenkonzepte aufgezeigt. Die Vorschläge werden im engen Austausch mit der Fachverwaltung entwickelt.

Um der überörtlichen Funktion von Radschnellverbindungen gerecht zu werden, werden die Verknüpfungen mit den benachbarten Landkreisen Böblingen, Ludwigsburg, Rems-Murr und Esslingen intensiv abgestimmt.

Als wesentliches Ergebnis der Studie wird für jede Trasse eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, in welcher das Potenzial eines Radschnellwegs, welches durch die zukünftige Radverkehrsbelastung definiert ist, mit den geschätzten Realisierungskosten abgewogen wird.

Die Zwischen- und Endergebnisse werden den Nachbarkommunen, Landkreisen, dem Verkehrsministerium des Landes und Regierungspräsidium sowie den Stadträten und Stadträtinnen und dem Sprecherkreis des Radforums in regelmäßigen Abständen vorgestellt. Der Abschluss der Studie ist noch im Jahr 2019 vorgesehen.

Hauptradroutennetz und Ergänzungsrouten

Der Ausbau und die Umsetzung der Hauptradrouten und ihren Ergänzungsrouten wurde in den letzten Jahren vorangebracht. Bei der Umsetzung zeigt sich aber immer wieder, dass der Flächenkonflikt insbesondere zwischen Radverkehr und ruhendem MIV im Vorfeld der eigentlichen Baumaßnahmen zu langen Verfahren und damit auch zu Verzögerungen führt. Eine schnelle Umsetzung der Planungen zu den Hauptradrouten ist nur möglich, wenn die Vorfahrt für den Radverkehr auch in den politischen Entscheidungen sowohl im Gemeinderat, aber auch in den Bezirken, ebenso gesehen wird.

In den letzten beiden Jahren wurden insbesondere an folgenden Projekten weitere Verbesserungen für den Radverkehr vorgenommen.

Die Hauptradroute 1 von Vaihingen nach Bad Cannstatt hat einige Verbesserungen erfahren. So bekam der Abschnitt Eberhard-/Torstraße eine direkte Radverkehrsführung, die zu einer schnelleren und leichteren Durchfahrt auf dem Tallängsweg führt. Die Eberhardstraße im Anschluss wird zurzeit durch den Umbau im Rahmen des Projektes „Lebenswerte Innenstadt“ zu einer nunmehr weitgehend autofreien Fahrradstraße. Im weiteren Verlauf werden Umbauten in der Holzstraße die Radwegeführung weiter verbessern. Die Vorplanungen der Möhringer Straße und Burgstallstraße im Bezirk Süd zur Fahrradstraße sind bereits abgeschlossen.

Von den Verbesserungen der Wegeführung an der Eberhard-/Torstraße profitiert auch die Hauptradroute 3, die an dieser Stelle die Hauptradroute 1 kreuzt. Die Einführung einer Umweltspur in der Fritz-Elsas-Straße sowie die Erstellung eines Schutzstreifens an der Wilhelmsstraße mit einer anschließenden Querung über den Wilhelmsplatz (Mitte) mit einem Radfahrstreifen in Mittellage sind weitere Verbesserungen an dieser Route. In 2019

ausgeführt wurde auch die neu eingerichtete Querung der Hohenheimer Straße auf Höhe der Bopserwaldstraße.

Für die Hauptroute 2 wurden die Vorplanungen im Frühjahr 2019 vom Gemeinderat beschlossen, so dass die detaillierten Ausführungsplanungen im nächsten Jahr beginnen können. Für die Ulmer und Hedelfinger Straße kann dann der Baubeginn in 2021 erfolgen.

Neben weiteren Maßnahmen im Hauptroutennetz kann noch die Stresemannstraße entlang der Hauptroute 22 genannt werden. Hier wird mit Hilfe beidseitiger Radfahrstreifens die Qualität für den Radverkehr erheblich gesteigert.

Auf der Hauptroute 43 werden bis Ende des Jahres in der Heumadener Straße, der Hedelfinger Filderauffahrt und in der Bockelstraße Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur umgesetzt.

Bei den Ergänzungsrouten sind u. a. die abgeschlossenen Vorplanungen im Schelmenwasen von Bedeutung. Hier soll durch einen Radfahrstreifen das Gewerbegebiet vom Autoverkehr entlastet und damit weitere Staus verringert werden.

Eine genaue Aufstellung aller Maßnahmen finden sich in den Tabellen 1 + 2 (Anlage 2).

Abstellen und Parken

Gute Abstellanlagen tragen maßgeblich zur Förderung des Radverkehrs bei. Oft hängt die Benutzung des Fahrrads mit den vorhandenen Abstellmöglichkeiten an Quelle oder Ziel zusammen.

Fahrradabstellanlagen (im Rahmen der Pauschale Radverkehr)

Anlehnbügel im öffentlichen Raum sollen möglichst flächendeckend an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie vor öffentlichen Einrichtungen, Geschäften und an Plätzen zur Verfügung stehen. Im DHH 2018/19 wurden in Stuttgart ca. 700 Bügel vom Tiefbauamt geplant und beauftragt, von denen ein großer Teil schon ausgeführt ist. Besonderes Augenmerk lag in 2019 auf dem Innenstadtbereich.

Fahrradgaragen

Zusätzlich zu Fahrradabstellanlagen haben Planungen für Fahrradgaragen in Wohngebieten und an wichtigen Bahnhöfen begonnen. Dadurch können ergänzend sichere und überdachte Fahrradstellplätze angeboten werden.

Die Verwaltung hat dazu das Modell einer Garage entwickelt, in welchem bis zu 20 Fahrräder in Doppelstockparkweise untergestellt werden können. Die Garagen sollen mit Holzwänden und einem begrünten Dach ausgestattet werden.

Die erste Garage mit zwei Modulen und sicherer Abstellmöglichkeit für 40 Fahrräder wird im Herbst 2019 unter der Paulinenbrücke aufgestellt. Nach Inbetriebnahme können die Abstellplätze online reserviert werden. Bild 3 (Anlage 1)

Aktuell prüft die Verwaltung weitere Standorte, darunter am Arnulf-Klett-Platz und im Mittleren Schlossgarten, um ein Angebot am Hauptbahnhof zu schaffen. Zusätzlich werden Standorte in den Wohnquartieren der Innenstadtbezirke geprüft.

Radstationen Neue Arbeit:

Die Rad-Service-Stationen bieten neben einer sicheren Abstellmöglichkeit noch weiteren Service durch den Betrieb der NEUEN ARBEIT gGmbH. Kleinere Reparaturen und Wartung werden ebenfalls angeboten, wie Annahme und Verkauf von gebrauchten Rädern. Derzeit gibt es vier Rad-Service Stationen: In Feuerbach, Bad Cannstatt, Möhringen und Vaihingen.

Die Fahrradstation in Möhringen wurde im November 2018 abgerissen und eine Interimslösung gefunden. Zukünftig wird sie in einem Neubau der Baugenossenschaft Friedenau direkt am Bahnhof Möhringen untergebracht, wobei die Räume von der Stadt Stuttgart angemietet und der NEUEN ARBEIT gGmbH überlassen werden. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen.

Sicher und entspannt ankommen

Verkehrssicherheit

Durch die kontinuierliche Zunahme des Radverkehrs und der damit verbundenen Komplexität im begrenzten Straßenraum bekommt das Thema Sicherheit für den Radverkehr eine noch größere Bedeutung. Die Verkehrsbehörde und die Verkehrsüberwachung sind zentrale Anlaufstellen für verkehrssicherheitliche Fragestellungen und Probleme.

In diesem Zusammenhang wurden Sicherheitsstandards (z. B. Beachten von Sichtfeldern, Überholabstände, Vermeiden von Mindestmaßen, etc.) überprüft und angepasst. Zudem wurden „linksseitig benutzungspflichtige Radwege“ einer Revision unterzogen und sukzessive aufgehoben werden. Gute Beispiele sind die Pforzheimer Straße und die Kirchheimer Straße.

Seit 2018 beteiligt sich die Stadt an zwei Forschungsprojekten:

Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit

Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot, Erprobung eines Grünpeils für Radfahrende im Auftrag der BAST

Auch das Halten oder Parken von Kraftfahrzeugen auf Radverkehrsflächen ist bedeutendes Thema rund um die Sicherheit im Radverkehr und häufiger Kritikpunkt der Radfahrer. Durch das Referat SOS wurde im November 2018 die Aktion „Stuttgart parkt fair – Sicherheit der Verkehrsteilnehmer geht vor“ initiiert, dessen Intention auch die Reduzierung und Beseitigung der Halt- und Parkverstöße auf Radverkehrsflächen ist. Zentrales Ziel ist dabei, Parkverstöße nicht nur mit Geldbußen zu ahnden, sondern durch das Abschleppen der Fahrzeuge die Behinderungen bzw. Gefährdungen auch rasch zu beseitigen. Hierzu wurde das sog. „City-Abschleppteam“ mit 4 Beschäftigten der Verkehrsüberwachung aufgestellt. Für die konzeptionelle Umsetzung der Aktion standen keine Personalstellen zur Verfügung, das erforderliche Personal wurde deshalb aus dem vorhandenen Personalbestand der Verkehrsüberwachung im Stadtbezirk Mitte abgezogen. Für die durchgeführten Kontrollen stehen den Beschäftigten Pedelecs zur Verfügung. Durch deren Einsatz werden rasche Wechsel der Einsatzorte und zielgerichtete Kontrollen auf Radverkehrsflächen ermöglicht.

Wegweisung

Die Wegweisung von Radnetzen ist ein wesentlicher Bestandteil der Planung. Sie dienen der Orientierung im Netz und lenken die Radfahrenden gezielt auf leicht befahrbare Routen. Die Landeshauptstadt nutzt für die Wegweiser einen bundesweit einheitlichen Standard. Neben der Wegweisung der Hauptradrouten gibt es weitere Netze und Routen, die ausgeschildert sind.

Das **RadNETZ Baden-Württemberg** ist ein überörtliches Radwegenetz des Landes, das in Stuttgart im Wesentlichen dem Verlauf der Hauptradrouten entspricht. Die Strecken des Startstandards wurden durch das Land im Jahr 2018 vollständig gewegweist. Dadurch konnten weite Teile der Hauptradrouten 5, 6, 11 und 12 ausgeschildert werden. Ergänzende Piktogramme auf der Fahrbahn und Banderolen an den Wegweisungsmasten sollen weitere Orientierung bieten.

Der **Radel Thon** ist eine touristische Route rund um Stuttgart mit ca. 80 km Länge. Die vorhandene Wegweisung entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und soll durch Wegweiser nach FGSV-Standard ersetzt werden. Die Umsetzung gestaltet sich schwierig, da etwa die Hälfte der Standorte der geplanten Wegweiser in Natur- oder Landschaftsschutzgebieten liegen und mit beteiligten Umweltbehörden von Stadt und Land abgestimmt werden müssen.

Die Umsetzung eines ersten Teilabschnitts (außerhalb von Schutzgebieten) erfolgt bis Ende 2019/Anfang 2020. Die restlichen Abschnitte des Radel-Thons werden nach Abstimmung mit den Umweltbehörden im Laufe des kommenden DHH umgesetzt.

Die **Filderradrunde** ist ebenfalls eine touristische Route, die vom Kommunalen Arbeitskreis Filder (KAF), dem neben Stuttgart Ostfildern, Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen, Denkendorf, Neuhausen und Steinenbronn angehören, initiiert und gepflegt wird.

Auf der bereits vollständig gewegweisten Route sollten zusätzliche Querverbindungen eingerichtet werden. Dadurch können künftig auch kürzere Routen der Filderradrunde gefahren werden. Auch diese Querverbindungen sollen mit einer Wegweisung ausgestattet werden. Federführend in Planung und Bau ist dabei die Stadt Filderstadt unter Beteiligung der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich Ende 2019/Anfang 2020

Winterdienst

Der Winterdienst auf ausgewählten Radstrecke ist ein wichtiges Element, um das Radfahren auch in den Wintermonaten attraktiv und sicher zu machen. Aus den Zählungen geht hervor, dass die Zahl der Radfahrenden in den Wintermonaten zugenommen hat. Umso wichtiger ist es diesen „Ganzjahresradlern“ bei plötzlichen Wettervorfällen wie Schnee und Eis den gleichen Service zu bieten wie den Autofahrern.

Der Winterdienst auf Radwegen wurde im Winter 2018/2019 erheblich ausgeweitet, dafür wurden zusätzliche Mittel bereitgestellt. Neben der Hauptradroute 1 (auf voller Länge) werden weite Teile der Hauptradrouten 6, 11 und 12 winterdienstlich betreut. Darüber hinaus sind weitere Radwegabschnitte im Räumplan enthalten.

Fahrrad- und Pedelecverleihsystem RegioRadStuttgart

Am 1. Mai 2018 wurde das interkommunale Fahrradverleihsystem RegioRadStuttgart von der Landeshauptstadt Stuttgart auf den Weg gebracht. Allein in Stuttgart gibt es aktuell mehr als 80 Stationen mit 600 Fahrrädern und 150 Pedelecs. Zum Saisonstart 2020 soll das Angebot auf 100 Stationen mit dann 175 Pedelecs und 700 Fahrrädern erweitert werden. Betreiber des RegioRadStuttgart ist die DB Connect GmbH, die im Auftrag von mehr als 40 Städten und Gemeinden auch der Region Stuttgart und darüber hinaus mehr als 100 weitere Stationen betreibt. Neu im RegioRadStuttgart ist seit April 2019 auch das Angebot von E-Lastenrädern im vollautomatischen Verleih. Insgesamt zehn davon stehen an ausgewählten Stationen in den fünf Stuttgarter Innenstadtbezirken zur Verfügung.

Umdenken und Aufsteigen

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist wichtiger Teil der Fahrradförderung. Verbesserungen und neue Angebote der Radinfrastruktur müssen kommuniziert und bekannt gemacht werden. Gleichzeitig wird mit Hilfe der Öffentlichkeitsarbeit ein Diskurs mit Radlern, Initiativen und Verbänden angestoßen bzw. fortgeführt. Bei Veranstaltungen und durch Mitmachaktionen werden Bürgerinnen und Bürger positiv motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen.

Der Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit hat sich in den letzten Jahren stetig erhöht. Neben zusätzlichen Veranstaltungen wie dem STADTRADELN ist auch die Pflege und Betreuung des Internets, sowie die Kommunikation mit Verbänden und Mitgliedern des Radforums (ein Zusammenschluss verschiedener Organisationen und Personen zur Förderung des Radverkehrs) aufwendiger geworden. Durch den Zielbeschluss des Gemeinderats sind auch die Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit erweitert worden, wie zum Beispiel die Durchführung einer Kampagne zum Thema Sicherheit.

Für 2018 hatte sich die Landeshauptstadt als RadKULTUR-Kommune für das sog. „kleine Förderpaket“ beworben. Dieses Förderpaket beinhaltet Aktionen und Events, die die Freude am Radfahren verdeutlichen und fördern sollen. Zusammen mit den Agenturen IFOK und Wegmeister wurde auf den 14. Fahrradaktionstagen 2018 der Fotowettbewerb „RadSTAR“ durchgeführt.

Als zweite Aktion im Rahmen der Initiative „RadKULTUR“ wurden zehn kleine Reparatursäulen an Stuttgarter Schulen verteilt, die bereits am Projekt „Rad und Schule“ teilgenommen haben. Bild 4 (Anlage 1)

Veranstaltungen

Das Anradeln am 1. Mai hat sich als Startschuss in die Saison etabliert. Dank des guten Wetters haben 2019 viele Radlerinnen und Radler an der Tour zur Hofener Straße teilgenommen.

Seit 14 Jahren sind die Fahrradaktionstage fester Bestandteil des Veranstaltungskalenders in Stuttgart und in dieser Größenordnung einmalig in Baden-Württemberg. Die Mischung aus Institutionen der Verwaltung, die Interessenvertretungen und Vereine oder Vertriebsfirmen, die z. B. über die Angebotspalette im Fahrradverkehr informieren (Elektrofahrräder, Pedelecs usw.) hat sich bewährt. Die Fahrradaktionstage dienen aber auch

als Diskussionsforum und es zeichnet die Veranstaltung aus, dass regelmäßig die Fraktionen bzw. Vertreter des Gemeinderats auf dem Schlossplatz präsent sind, um mit den Bürgerinnen und Bürgern über die Förderung des Radverkehrs zu diskutieren.

Die Zusammenlegung von Fahrradaktionstagen mit der RadSternfahrt-BW des ADFC hat sich bewährt. Durch eine engere Kooperation konnte in 2019 ein Fahrradflohmarkt als neues Element eingebracht werden. Dabei zeigt sich, dass die Bereitschaft der Händler zur Teilnahme an den Fahrradaktionstagen in den letzten beiden Jahren abgenommen hat. Falls sich der Trend fortsetzt, würden die Fahrradaktionstage an Attraktivität einbüßen.

Die Kampagne STADTRADELN hat in den letzten zwei Jahren große Beliebtheit erlangt. Die über 3000 Teilnehmer haben 2019 zusammen mehr als 670.000 km erradelt. Als pressewirksam erweist sich die Kick-Off Veranstaltung, die 2018 auf dem Marktplatz und 2019 in der Eberhardstraße stattgefunden hat.

Kampagne Rad und Sicherheit

Eine Forderung aus dem Zielbeschluss des Gemeinderats ist die Durchführung einer Kampagne zum Thema „Fahrrad und Sicherheit“.

In enger Zusammenarbeit von Polizeipräsidium, Landeshauptstadt Stuttgart sowie weiteren Vereinen wie z. B. der Verkehrswacht oder dem ADFC hat die Verkehrssicherheitsarbeit in Stuttgart eine lange Tradition. Diese Arbeit wird bisher immer wieder durch punktuelle öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ergänzt, so z. B. bei einer Fahrrad(Licht)kontrolle am 06. Dezember 2018 in der Tübinger Straße. Diese Aktion wird im Jahr 2019 wiederholt werden.

In Studien wurde nachgewiesen, dass das Gefühl subjektiver Sicherheit mitentscheidend für den Umstieg auf das Fahrrad ist. Gleichzeitig geht aus Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UdV) hervor, dass z. B. rund die Hälfte der Autofahrer den empfohlenen Überholabstand nicht einhalten. Daher wurde als erster Teil der geforderten Kampagne zur Verkehrssicherheit das Thema „Überholabstand“ aufgegriffen. Mit Aufklebern, Sicherheitswesten und Rucksacküberziehern sollen Fahrradfahrer den Autoverkehr auf diesen Umstand hinweisen. Weitere Informationen begleiten und vertiefen die Aktion. Bild 5 (Anlage 1)

Fahrradzählsäulen und mobile Fahrradzählstellen

Neben den klassischen Dauerzählstellen gibt es derzeit eine Fahrradzählsäule (auch Fahrradbarometer) an der König-Karls-Brücke. Als Teil der Öffentlichkeitsarbeit werben sie zusätzlich fürs Radeln, da sie den Radfahrenden signalisieren, dass sie als Verkehrsteilnehmer ernst genommen werden. Aus diesem Grund werden weitere zehn solcher Zählsäulen im Stadtgebiet aufgestellt. Das Tiefbauamt hat eine 2019 Liste potentieller Standorte und die Ausschreibung für den Bau, Betrieb und Wartung erstellt. Diese sollen in 2020 gebaut werden.

Neben den bestehenden Zählstellen an der König-Karls-Brücke (mit Infoterminal), in der Waiblinger Straße und in der Böblinger Straße liefert auch eine mobile Zählstelle wichtige Kennzahlen über das Radverkehrsaufkommen in Stuttgart. Die mobile Zählstelle ist batteriebetrieben und kann dadurch an unterschiedlichen Orten zum Einsatz kommen. So kann bereits in der Planungsphase das bestehende Radverkehrsaufkommen ermittelt werden.

Fördern und unterstützen

Lastenradförderung für Familien

Im Oktober 2018 wurde das Förderprogramm "E-Lastenräder für Stuttgarter Familien" beschlossen. Es wendet sich an Stuttgarter Familien mit mindestens einem Kind bis 18 Jahre. Pro Haushalt wird ein E-Lastenrad mit bis zu 1.700 € gefördert; im Haushaltsjahr 2018 waren es 2.000 €. Bedingung ist, dass das E-Lastenrad mindestens drei Jahre im eigenen Haushalt genutzt wird. Von der Fördersumme wird ein Sofort-Zuschuss bis 1.200 € (1.500 € im Jahr 2018) gewährt. Nach drei Jahren werden weitere 500 € als "Nachhaltigkeitsbonus" ausgezahlt, wenn in dieser Zeit kein Pkw im Haushalt angemeldet war oder ein vorhandenes Pkw ersatzlos abgemeldet wurde. Der Anteil der Lastenräder in Stuttgart ist seither stetig gestiegen und prägt zunehmend das Stadtbild.

Aufgrund der großen Anzahl von Anträgen, wurde die Fördersumme im Jahr 2018 von ursprünglich 250.000 € auf 428.000 € erhöht. Im Haushaltsjahr 2019 sind 500.000 € für die E-Lastenradförderung bereitgestellt. Diese Mittel sind aktuell noch nicht vollständig ausgeschöpft.

Eine Fortführung des Programms ist in der Wunschliste für den DHH 2020/2021 angemeldet. Ab 2020 soll auch eine zusätzliche soziale Komponente eingeführt werden.

E-Zweirad Umweltprämie (E-Bike Förderung)

Mit der Förderrichtlinie E-Zweirad Umweltprämie (E-Bike Förderung) wird der Kauf oder Leasing von E-Zweirädern durch Stuttgarter Einwohner, Unternehmen und gemeinnützige Organisationen mit bis zu 600 €/E-Zweirad gefördert. Voraussetzung für eine Förderung ist allerdings, dass die Antragstellenden mit dem Kauf oder dem Leasing eines neuen E-Zweirades ein auf sie zugelassenes bzw. durch sie versichertes Zweitaktzweirad endgültig abmelden, aus dem Verkehr nehmen und zur Verwertung freigeben. Zudem verpflichten sie sich, das geförderte E-Zweirad drei Jahre selbst zu nutzen und durch einen Aufkleber dauerhaft auf die Förderung durch die Landeshauptstadt Stuttgart hinzuweisen. Dafür stellt die Landeshauptstadt im Haushaltsjahr 2019 zunächst einmalig eine Fördersumme von 40.000 € zur Verfügung.

Das Projekt Rad und Schule

Seit 2007 wird der Schülerradverkehr an Stuttgarter Schulen gefördert. Bei dem Infrastrukturprojekt „Rad und Schule“ geht es um den täglichen Weg zur Schule. Bestandteile des Projekts sind Abstellanlagen, sichere Wege und kleine Verbesserungen, die das Radfahren für Schülerinnen, Schüler und Lehrkräfte leichter und attraktiver machen. Inzwischen wurden fast 60% der weiterführenden Schulen besucht und Maßnahmenpläne erstellt. Für das Projekt werden vom Gemeinderat pro Jahr 200.000 € zur Verfügung gestellt. In der Vergangenheit nahmen ca. 7- 8 Schulen pro Jahr am Projekt teil. Für 2018/19 hatten sich mehr als 15 Schulen gemeldet. Der Anteil der Grundschulen hat dabei zugenommen.

Im Rahmen der der Förderung wurde auch eine Materialsammlung mit Projektideen, Tipps und Anregungen zur Fahrradförderung an Schulen erstellt. Diese wird weiterhin jedes Jahr aktualisiert und ist für alle Schulen in Baden-Württemberg verfügbar.

2. Vorschau auf den Doppelhaushalt 2020/2021

Finanzierung und Personal

Eine detaillierte Kostenabschätzung aller Projekte für den zukünftigen Haushalt wurde nicht vorgenommen. Zum einen ist durch die Pauschale von 20 EUR/Einwohner ein Rahmen bereits vorgegeben, zum anderen sind Projekte, die noch nicht beschlossen oder abgestimmt wurden derzeit schwer zu beziffern, da der Umfang der Baumaßnahmen ohne konkrete Planung schwer abzuschätzen ist und sich die Baukosten nicht auf einen längeren Zeithorizont festlegen lassen.

In der Mantelvorlage Mobilität sind die zusätzlichen Finanzmittel und Personalstellen enthalten, die erforderlich sind, um den angestrebten Beitrag von 20 EUR/Jahr und Einwohner zu erreichen. In der Wunschliste des Tiefbauamtes ist hierfür eine Erhöhung der Radpauschale um 5 Mio EUR/Jahr enthalten.

Das Ziel, Stuttgart zu einer Fahrradstadt zu machen, kann nur mit einer entsprechenden personellen Aufstockung erreicht werden. Wie im Zielbeschluss (GRDrs. 1120/2018) und von den Fraktionen gefordert (Ergänzungsbeschluss Antrag Nr. 76/2019), hat die Verwaltung den zusätzlichen Personalbedarf genannt, um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen. Bei der Ermittlung der Stellenbedarfe sind neben den Zielsetzungen vor allem die erforderlichen Schritte des gesamten Arbeitsprozesses – von der Idee, den Planungsprozess, die verkehrsrechtliche Anordnung bis zum Bau, der Fertigstellung und den dann folgenden Unterhaltungs- und Regelungserfordernissen - zu betrachten. Bezüglich der Stellenbedarfe wird auf die Mitteilungsvorlagen GRDrs 958/2019 sowie 993/2019 verwiesen.

Für den Doppelhaushalt 2020/2021 wurden exklusive der Personalaufwendungen unter anderem folgende Beträge für die Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen:

| Radetat | 2020 | 2021 |
|---|----------------------|----------------------|
| Pauschale Radverkehr | 690.000 EUR | 690.000 EUR |
| Zusatzmittel Hauptradrouten (dauerhaft) | 3.500.000 EUR | 3.500.000 EUR |
| Erhöhung der Pauschalmittel ab 2020 („Nachhaltig mobil“) | 2.000.000 EUR | 2.000.000 EUR |
| Projekt „Rad und Schule“ | 200.000 EUR | 200.000 EUR |
| Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen | 100.000 EUR | 100.000 EUR |
| Zwischensumme Radetat Pauschale 66 | 6.490.000 EUR | 6.490.000 EUR |
| | | |
| Betrieb Regio Rad Stuttgart (EHH 66) | 778.860 EUR | 778.860 EUR |
| Betrieb Fahrradstationen (Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung) | 100.000 EUR | 100.000 EUR |
| Winterdienst AWS (WPlan AWS) | 520.400 EUR | 520.400 EUR |
| Offensive Radverkehr - Überwachung von Falschparkern, Sachaufwendungen (EHH 32) | 49.000 EUR | 13.000 EUR |
| Zwischensumme Radetat „verschiedene Ämter“ | 1.448.260 EUR | 1.412.260 EUR |
| | | |
| Radwegeplanung (EHH 61) | 20.000 EUR | 20.000 EUR |
| Zusätzliche Planungsmittel Radverkehr (EHH 61) | 275.000 EUR | 175.000 EUR |
| Fortschreibung Radkonzept (EHH 61) | 100.000 EUR | 150.000 EUR |
| Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr (EHH 61) | 167.500 EUR | 164.000 EUR |
| Zwischensumme Radetat 61 | 562.500 EUR | 509.000 EUR |
| | | |
| Gesamtsumme | 8.500.760 EUR | 8.411.260 EUR |

Anmerkungen:

- Pauschale Radverkehr: Ab 2020 25.000 EUR umgeschichtet auf Betrieb Regio Rad Stuttgart
- Offensive Radverkehr – Überwachung von Falschparkern, Sachaufwendungen (THH320): Nicht in Zusammenfassung Radverkehr im HHPL-Entwurf (Seite 551) enthalten
- Fortschreibung Radkonzept (THH 610): Nicht in Zusammenfassung Radverkehr im HHPL-Entwurf (Seite 551) enthalten
- Winterdienst: In Zusammenfassung Radverkehr im HHPL-Entwurf (Seite 551) höherer Beitrag für 2020/2021 enthalten

Alle Maßnahmen inklusive der Personalaufwendungen ergeben rund 12,4 Mio. EUR/Jahr an verfügbaren Mitteln für den Radverkehr, was ca. 20 EUR/Einwohner entspricht.

Aktuelle Themen in der Fahrradförderung:

Die im Radentscheid geforderten **Qualitätsstandards** müssen mit den bestehenden Regelwerken und den städtischen Planungsgrundlagen zu gemeinsamen Grundsätzen in der Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen ausgearbeitet werden. Sobald dieser Prozess abgeschlossen ist, können eine Reihe Projekte, die derzeit ruhen wieder weiterverfolgt und neu geplant werden. Tabelle 3 (Anlage 2)

Das Planungsinstrument der **Fahrradstraßen** eignet sich, um den Radverkehrsanteil in Städten zu erhöhen oder den bestehenden Radverkehr zu bündeln. Die vorherrschende Verkehrsart ist hier der Radverkehr. Der Kfz-Verkehr ist in Fahrradstraßen erlaubt, sofern dies so ausgeschildert und geregelt ist. Im Doppelhaushalt 2020/2021 sollen insgesamt 20 Fahrradstraßen in Stuttgart geplant und errichtet werden.

In vielen Städten sind Radwege bzw. Radinfrastruktur farblich markiert, um die Bedeutung des Radverkehrs in der Stadt hervorzuheben. Auch in Stuttgart wird über eine **farbige Markierung** der gesamten oder partiellen Radinfrastruktur diskutiert. Dies ist eine wirksame Maßnahme, um auf die bestehende und neu errichtete Radinfrastruktur aufmerksam zu machen.

Die sogenannte „**Protected Bike Lane**“ (ein baulich abgetrennter/ getrennter oder geschützter Radfahrstreifen), könnte ein mögliches neues Planungsinstrument in der Radverkehrsplanung werden.

Mit Hilfe von baulichen Elementen wird der Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr getrennt geführt. Durch die bauliche Trennung kann ein Überfahren oder Zuparken des Radfahrstreifens verhindert werden. Baulich getrennte Radfahrstreifen weisen eine Mindestbreite von 2,0 m auf. Zusätzlich wird ein Sicherheitstrennstreifen, eine sog. "Pufferzone", zur Fahrbahn angebracht, in der die Trennelemente zur Fahrbahnabgrenzung eingebaut werden. Aufgrund von möglichen Notfällen/Rettungseinsätzen müssen die baulichen Elemente jedoch überfahrbar hergestellt werden.

Der Einsatz dieses neuen Planungsinstruments wird während der Vorplanung geprüft und kommt in Betracht, sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Bild 6 (Anlage 1)

Fortschreibung Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept von 2009, aus dem sich unter anderem das Haupttradroutenkonzept ableitet, ist in die Jahre gekommen. Seit der Erstellung durch ein externes Büro haben sich die Rahmenbedingungen stark verändert. So sind z.B. die Anforderungen von Pedelegs und Lastenräder an die Radinfrastruktur stärker zu berücksichtigen. Auch die Anschlüsse an die Radschnellwege aus den umliegenden Landkreisen, sowie die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie müssen in das Radverkehrskonzept integriert werden. Neue Techniken (Apps und Digitalisierung) und neue Fortbewegungsmittel (E-Tretroller) sollten ebenfalls im Konzept Berücksichtigung finden.

Die Inhalte der Ausschreibung zur Fortschreibung werden mit den Mitgliedern des Radforums diskutiert. Die Ausschreibung ist für 2020 geplant.

Radnetze - Wege und Verbindungen

Radschnellwege

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden Ende 2019 erwartet. Darauf aufbauend kann eine Umsetzungsempfehlung getroffen werden, die berücksichtigt auf welcher der untersuchten Trassen ein besonders hohes Potenzial liegt und damit einhergehend auch ein entsprechender Handlungsbedarf. Die gegenübergestellten Kosten können als Entscheidungsgrundlage hinzugezogen werden. Ebenso wichtig ist die Einhaltung der hohen Qualitätsanforderung an Radschnellverbindungen. Bei der Planung zu berücksichtigen sind die vom Land Baden-Württemberg erlassenen Qualitätsstandards.

Gleichzeitig können auch neben den Ergebnissen der eigenen Studie, die Erfolge der benachbarten Landkreise zur Priorisierung der eigenen Umsetzung hinzugezogen werden.

Mit der Realisierung eines ersten Bauabschnitts im Landkreis Böblingen sowie beginnenden Planungen am Neckar durch den Landkreis Esslingen ergibt sich eine mögliche Fokussierung auf diese beiden Korridore, so dass hier Vorplanungen im Doppelhaushalt 2020/2021 beginnen können.

Hauptradroutennetz und Ergänzungsrouten

Die Umsetzung der Hauptradroute 2 im Bereich Ulmer- und Hedelfinger Straße ist eines der zentralen Projekte für den nächsten DHH. Aufgaben sind insbesondere die Entwurfs- und Ausführungsplanung, um möglichst im Jahr 2021 mit der Bauausführung beginnen zu können.

An der Hauptradroute 1 sollen ebenfalls weitere Verbesserungen geplant und umgesetzt werden. Darunter vor allem Maßnahmen in Bad Cannstatt, zum Beispiel an der Nürnberger- und König-Karl-Straße. Auch an entlang der Böblinger Straße in Kaltental soll das Angebot für Radverkehr heutigen Standards angepasst werden.

Weitere Abschnitte der Hauptradrouten sind bereits in der Vorplanung und können nach Abstimmung mit Ämtern und Beschlussfassung durch die Gremien umgesetzt werden. In der Regel kommen Radfahrstreifen zum Einsatz. Insgesamt sollen mehr als 7 km Radverkehrsinfrastruktur auf diese Weise geschaffen werden.

Das Hauptradroutennetz soll durch eine Reihe Fahrradstraßen erweitert werden. 20 davon sind derzeit in der Vorplanung. Insgesamt werden damit weitere 10 km des Radwegenetzes ausgebaut. Aus diesem Projekt ist die Fahrradstraße Möhringer-/ Burgstallstraße eine der ersten. Hier soll exemplarisch mit Gehwegüberfahrten und großflächigen Piktogrammen der Vorrang des Rad- aber auch Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr verdeutlicht werden.

Eine ausführliche Aufstellung findet sich in Tabelle 4 (Anlage 2)

Entlang der Jahn- und Pischekstraße beginnen Planungen ein vom Kfz-Verkehr getrenntes Angebot für den Radverkehr zu schaffen, um die Stadtbezirke auf der Filderebene, wie Degerloch und Sillenbuch, mit den Innenstadtbezirken zu verbinden. Auf dieser Strecke verläuft sowohl die Hauptradroute 41 als auch die Radschnellwege aus Ostfildern und Filderstadt.

Als Ergänzungsrouten soll in der Schelmenwasenstraße im Gewerbegebiet Fasanenhof durch Umbaumaßnahmen der Pendlerverkehr zum Umstieg auf das Fahrrad animiert werden. Ein durchgängiger Radfahrstreifen auf beiden Seiten durch den Wegfall 76 Parkplätzen soll die Straße in diesem Bereich für den Fuß- und Radverkehr attraktiver machen.

Für den kommenden Doppelhaushalt sollen weitere Fahrradstraßen und Radfahrstreifen in die Planungen aufgenommen werden. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Hauptradroute 6. Hier sind vor allem Radwege angedacht. Im Ergänzungsnetz wird unter anderem der Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke (Wettbewerb Poststraße) über den Neckar geplant. Insgesamt sollen die Vorplanungen für fast 30 km Radverkehrsinfrastruktur starten. Eine genaue Übersicht findet sich in Tabelle 5 (Anlage 2).

Für den Doppelhaushalt 2020/2021 ist eine sogenannte „Protected Bike Lane“ in der Theodor-Heuss-Straße angedacht. Die Theodor-Heuss-Straße ist zwar keine ausgewiesene Hauptradroute, aber dennoch eine wichtige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Im Zuge des Beschlusses zur „Lebenswerten Innenstadt“ sollen oberirdische öffentliche Parkplätze innerhalb des zukünftigen City Rings zurückgebaut werden. Der Beschluss schließt die Theodor-Heuss-Straße samt dem Rückbau der dort bestehenden öffentlichen Parkplätze (ausgenommen Behinderten-, Taxi-, E-Lade-, Polizei- Stellplätze) mit ein, die zugunsten des Radverkehrs und dem Ausbau der Radinfrastruktur entfallen

würden. Beginnend mit der Planung des Abschnitts zwischen Rotebühlplatz und Bolzstraße, soll auf der gewonnenen Fläche auf beiden Seiten ein überbreiter Radfahrstreifen mit einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und baulichen Elementen realisiert werden.

Abstellen und Parken

Fahrradabstellanlagen (im Rahmen der Pauschale Radverkehr)

Im Rahmen der AG Radabstellanlagen wird eine weitere Verdichtung der Radabstellmöglichkeiten, vorrangig im Innenstadtbereich und an Stationen des Öffentlichen Nahverkehrs, geplant.

Durch weitere Optimierungen soll der Prozess zur Entfernung von Schrotträdern weiter verbessert werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass nicht mehr fahrtüchtige Fahrräder zeitnah entfernt werden und somit die bestehenden Radabstellmöglichkeiten schnell wieder verfügbar sind.

Fahrradgaragen

Mit der Einrichtung der ersten Fahrradgaragen unter der Paulinenbrücke soll auch das Buchungssystem hinsichtlich Benutzerfreundlichkeit geprüft werden. Sofern sich das Konzept als grundsätzlich positiv herausstellt kann eine Übertragung auf weitere Fahrradgaragen im Stadtgebiet stattfinden.

Fahrradgaragen sollen sowohl in dicht bebauten Wohnquartieren, wo wenig Platz zum sicheren Abstellen von Fahrrädern auf privaten Flächen zur Verfügung steht, als auch am Hauptbahnhof und an S-Bahnhöfen als P+R-Angebot eingerichtet werden. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Standorte werden in den jeweiligen Bezirken vorgestellt. Die oben erwähnten Standorte werden derzeit untersucht. Ziel ist es, im nächsten DHH wenigstens 15 weitere Fahrradgaragen zu errichten. Diese sollen vorrangig in Wohnquartieren aufgestellt werden, um ein sicheres Abstellen in Wohnortnähe zu gewährleisten.

Radstationen Neue Arbeit:

In Bad Cannstatt wird die Fahrradstation 2020 auf einen Interimsstandort umziehen, da am derzeitigen Platz nach Abriss der DB-Bunker ein neues Hotel gebaut wird. Im Zuge dessen wird die heutige Fahrradstation saniert, eventuell erweitert. Nach Ende der Bauphase wird die Station wieder an der alten Adresse die Kunden bedienen.

Sicher und entspannt ankommen

Verkehrssicherheit

Neben der Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Neuplanungen sind die Bestandsregelungen an den Streckenzügen unter dem Gesichtspunkt der gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Weiterentwicklungen der letzten Jahre sowie der zu erwartenden Aktualisierung der StVO zu überprüfen und anzupassen. Durch den Anstieg und die Bedeutung des Radverkehrs werden weitergehend neue Sicherheitsstandards zu erarbeiten sein, wie z. B. Querungsstellen von bedeutenden Radachsen und Schulwegen. Diese Revision der bestehenden Radverkehrsregelungen wurde begonnen; stellt aber einen längerfristigen und zentralen Aufgabenschwerpunkt im gesamtstädtischen Netz dar.

Bei der Verkehrsüberwachung zeigen die Erfahrungen mit dem City-Abschleppteam eine positive Signal- und Außenwirkung, auch im Bereich der Radverkehrsflächen. Mit dem weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes, der prognostizierten Zunahme des Radverkehrs, der Pedelcs/ E-Bike's und E-Scooter wird in den nächsten Jahren auch die Frequenz der potenziellen Nutzer auf Radverkehrsflächen signifikant steigen. Insbesondere in Fällen einer nicht zweckbestimmten Nutzung dieser Flächen, z. B. durch auf Radwegen parkende Fahrzeuge, wird das Sicherheitsrisiko weiter erhöht. Im Sinne der Verkehrssicherheit sind infolge mehr und konsequente Kontrollen erforderlich, die ausreichende personelle und sachliche Mittel erfordern.

Wegweisung

Im kommenden DHH sollen weitere Hauptradrouten gewegweist werden. Mit der Planung und Ausführung der Leistungen wurde ein Ingenieurbüro beauftragt. Das Leistungspaket umfasst die Wegweisung der kompletten HRR 3 (Umsetzung im 1. HJ 2020) sowie weitere Hauptradrouten und Ergänzungsrouten (darunter die HRR 4, 9, 22 und die Ergänzungsrouten entlang der Straße „Am Kräherwald“), welche im Laufe des DHH umgesetzt werden sollen.

Winterdienst

Baulich neu angelegte Abschnitte auf Hauptradrouten werden der AWS gemeldet und in den Winterdienst mitaufgenommen. Über die Auswirkungen auf die benötigten Mittel zur Erfüllung des Winterdienstes berichtet die AWS separat.

Fahrradverleihsystem

Das Stationsnetz des Verleihsystems RegioRad soll weiter verdichtet werden und zum Saisonstart 2020 auf 100 Stationen ausgebaut werden. Unter anderem sind Stationen im NeckarPark geplant.

Umdenken und Aufsteigen

Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sollen in den nächsten 2 Jahren intensiviert und erweitert werden. Neben zusätzlichen Aufgaben, wie die Fortführung der Sicherheitskampagne oder die Erarbeitung und Pflege einer Internetplattform, kommt noch die Information und Aktivierung zum Umstieg auf das Fahrrad durch Mitmachaktionen oder Events für verschiedene Zielgruppen hinzu.

RadKULTUR

Für 2020/21 ist geplant sich für das sog. große Förderpaket der Initiative RadKULTUR zu bewerben. Diese beinhaltet die gemeinsame Konzeption und Umsetzung von mehreren Kommunikationskampagnen und Aktionen (Bsp. Einweihungen Fahrradgaragen oder Eröffnung Fahrradstraße als Quartiersfest) sowie die kontinuierliche Beratung und Begleitung durch die Agenturen der Initiative RadKULTUR. Der Eigenanteil der Stadt beträgt für den zweijährigen Förderzeitraum mindestens 25.000 Euro brutto. Am Eigenanteil bemisst sich das Gesamtbudget für die beiden Förderjahre. Der Eigenanteil macht dabei ein Drittel des Gesamtbudgets aus.

Veranstaltungen

Die erfolgreichen Veranstaltungen Fahrradaktionstage und STADTRADELN sollen auch in den nächsten beiden Jahren fortgeführt werden. Für 2020 ist wieder ein Termin Mitte Mai anvisiert. Die RadSternfahrt BW des ADFC wird ebenfalls wieder mit den Fahrradaktionstagen gekoppelt. Weitere feste Veranstaltungen werden wieder das "Anradeln am 1. Mai" sein und voraussichtlich eine Veranstaltung im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche jeweils im September.

Kampagne Rad und Sicherheit – „Miteinander läuft's besser“

Die Kampagne Rad und Sicherheit war eines der Forderungen aus dem Ergänzungsantrag (Nr. 76/2019) zum Grundsatzbeschluss Stuttgart zur Fahrradstadt zu machen. Die Kampagne wurde bereits im September 2019 mit dem Thema Überholabstand gestartet und soll neben weiteren Themen zum Radverkehr, wie „Lichtkontrollen“ oder „Toter Winkel“ besonders den Umgang der verschiedenen Verkehrsteilnehmer beinhalten und Respekt und gegenseitige Rücksicht verbessern.

Neue Fahrradzählstellen –(barometer)

Im ersten Halbjahr 2020 sollen 10 zusätzliche Radzählstellen eingerichtet werden. Diese werden alle mit einem Infoterminal (Fahrradbarometer) ausgeführt. Die Standorte der neuen Zählstellen wurden dabei strategisch so gewählt, dass diese auch den überregionalen Verkehr in die bzw. aus den Nachbarkommunen erfassen und damit auch ein Bild über die Pendlerströme zulassen. Gleichzeitig dienen diese Fahrradbarometer auch als Motivation und Anerkennung für alle Radlerinnen und Radler, die täglich vorbeifahren.

Förderung und Unterstützung

Lastenradförderung für Stuttgarter Familien

Die Lastenradförderung für Stuttgarter soll im Doppelhaushalt 2020/2021 weitergeführt und um eine soziale Komponente ergänzt werden. Entsprechende Mittel sind in der Wunschliste angemeldet.

Das Projekt Rad und Schule

Für die nächsten zwei Jahre werden die Maßnahmenvorschläge an den Schulen, die sich 2018/19 gemeldet hatten, weiterverfolgt und neue Schulen, die sich bereits für 20/21 gemeldet haben, bearbeitet. Eine Reihe von Maßnahmen konnten aufgrund von anstehenden Sanierungen nicht umgesetzt werden. Durch die Vielzahl der Meldungen und des erhöhten Projektaufwandes in der Fahrradförderung allgemein, beschränkten sich viele Maßnahmen auf Abstellanlagen auf dem Schulgelände und kleineren Verbesserungen im Umfeld. Sofern sich die Personalsituation hinsichtlich des Themas Schulradwegepläne verbessert, kann im Zuge dessen auch die Umgebung wieder stärker mit einbezogen werden.

3. Perspektive 2022/23

Fahrradoffensive

Die Hauptradroute 2 zwischen Hedelfingen über Wangen bis Stuttgart-Ost soll bis zum Jahr 2023 vollständig realisiert sein. Gleichzeitig beginnen aktuell Planungen der Hauptradroute 2 zwischen der Innenstadt und Stuttgart-Ost, sodass die HRR 2 perspektivisch weiter vervollständigt werden kann.

Radschnellwege

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen und beginnenden Vorplanungen im DHH 20/21 kann das Thema im Jahr 2022 weiter forciert werden. Erste Abschnitte eines Radschnellwegs können ggf. bereits realisiert werden.

Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof und Nutzung der Klettpassage

Die durch die Fahrradgaragen angebotenen Stellplätze für Fahrräder am Hauptbahnhof reichen mittel- und langfristig nicht aus, um der Nachfrage am Hauptbahnhof der Stadt Stuttgart gerecht zu werden. Als Lösung für die Zukunft soll ein Fahrradparkhaus im Bahnhofsumfeld realisiert werden. Auch eine teilweise Nutzung der Arnulf-Klett-Passage wird angestrebt. Mit den Maßnahmen sollen hier sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten für ca. 1000 Fahrräder entstehen.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Keine

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

Keine

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Peter Pätzold
Bürgermeister

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Grafiken und Bilder

Anlage 2: Tabellen

<Anlagen>