

Stuttgart, 17.03.2022

Stuttgarter Qualitätsstandards für den Radverkehr

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik UA STA + AKU Mobilität	Einbringung	öffentlich	29.03.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beratung	öffentlich	29.03.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	05.04.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	03.05.2022

Bericht

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich vorgenommen, zu einer echten Fahrradstadt zu werden. Grundlage hierfür bildet der Zielbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ (GRDrs1120/2018 vom 21.02.2019).

Die Stärkung des Radverkehrs leistet nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Luftreinhaltung und der Erreichung der Umwelt- und Klimaschutzziele, sondern fördert die Gesundheit und unterstützt die stadtverträgliche Mobilität urbaner Räume. Für eine Veränderung des Modal Split mit einer Zunahme des Radverkehrs auf 25 % bis 2030 muss eine Radinfrastruktur für alle Altersgruppen geschaffen werden. Mit dem Fahrrad sicher und bequem von A nach B zu gelangen ist das oberste Ziel, dabei hat die Verkehrssicherheit Vorrang.

Ein Ausbau des Radverkehrs nach diesem Zielbeschluss hat unweigerlich eine Veränderung von Teilen des Straßennetzes und der Steuerung des gesamten Verkehrs zugunsten des Radverkehrs zur Folge. Das heißt, die oftmals knappen Flächen im Straßenraum müssen neu verteilt und der Radverkehr stärker in den Fokus gerückt werden. Da eine räumliche und zeitliche Einschränkung des ÖPNVs und des Fußverkehrs für die Stadt mit dem Ziel einer Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds in der Regel nicht kompatibel ist, muss verstärkt eine Nutzung der Flächen des ruhenden und fahrenden MIV in die Planungen einbezogen werden.

Die Landeshauptstadt Stuttgart plant Verkehrsanlagen grundsätzlich nach dem anerkannten Stand der Technik insbesondere gemäß den bundesweit angewendeten Rechtsgrundlagen und technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie den durch das Land Baden-Württemberg eingeführten Regelwerken. Für die Radverkehrsplanung besonders relevant sind:

- Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift StVO
- Die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt)
- Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
- Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
- Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Jede verkehrsrechtliche Entscheidung setzt die Rechtmäßigkeit voraus. Ergänzend hierzu hat die Stadt Stuttgart unter Einbezug der Sachkundigen Einwohner*innen Radverkehr die Stuttgarter Qualitätsstandards für den Radverkehr erarbeitet. Diese beinhalten:

- bevorzugte Führungsformen für den Radverkehr sowie Abwägungskriterien für die Wahl der geeigneten Führungsform.
- angestrebte Dimensionierungen, wenn möglich über den Mindest- und Regelmaßen von RASt und ERA liegen.
- Anforderungen an die Verkehrsqualität des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen.
- Vorgaben zur konkreten baulichen Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen.

Die Stuttgarter Qualitätsstandards sind eine Selbstbindung für die Planung und Gestaltung zukünftiger Radverkehrsanlagen in Stuttgart.

Rückblick

Im November 2018 hatte die Initiative Radentscheid Unterschriften zu einem Bürgerbegehren gesammelt. Das „Bürgerbegehren für ein fahrradfreundliches Stuttgart“ umfasste elf Forderungen, die den Radverkehr in der Stadt besser machen sollten. Die Stuttgarter sollten darüber in einem Bürgerentscheid befinden. Diese elf Forderungen beinhalteten bereits qualitative Ansprüche an die zukünftige Ausgestaltung des Radverkehrs.

Am 21.02.2019 hat der Gemeinderat (GRDs 1120/2018) den Antrag auf Zulassung des Bürgerbegehrens „Radentscheid – Stuttgart zu einer Fahrradfreundlichen Stadt zu machen“ zurückgewiesen. Vorausgegangen war ein Rechtsgutachten, bei dem festgestellt wurde, dass Teile des Bürgerbegehrens unzulässig waren. In der politischen Diskussion wurden die grundsätzlichen Ziele des Radentscheids unterstützt. Daher hat der Gemeinderat dem Ziel, Stuttgart zu einer echten Fahrradstadt zu machen, zugestimmt.

Weiterhin sollten die für 2019/2020 in der Umsetzung befindlichen Projekte und die dargestellten weiteren Projekte im Sinne der Ziele des Radentscheids unterstützt werden. Zur Konkretisierung des Zielbeschlusses wurde ein fraktionsübergreifender Ergänzungsbeschluss (GRDS 76/2019) mit 18 Unterpunkten gefasst, der den Beschlussantrag ergänzte: Dazu gehörte

Punkt 2:

„Die für 2019/2020 in der Umsetzung befindlichen Projekte und die dargestellten weiteren Projekte im Sinne der Ziele des Radentscheids werden unterstützt und dabei den Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids angepasst. Grundsätzlich kommen bei künftigen Planungen diese Qualitätsstandards zur Anwendung.“

Seit der ersten „Konkretisierung der Ziele des Radentscheids“ am 07.04.2019 fand bis Ende 2021 in verschiedenen Treffen und Besprechungen ein umfangreicher Austausch

statt. Größere Unterbrechungen gab es durch die coronabedingten Ausfall von Besprechungen im Frühjahr 2020 und die Sommerpausen.

In der Projektgruppe 1 des Stuttgarter Radforums fanden die ersten Besprechungen dazu statt. Im Verlaufe dieser Besprechungen wurde von Seiten der Stadtverwaltung eine Tabelle erstellt, um den Stand der Diskussion der einzelnen Verkehrsführungen aufzuzeichnen. Auf die Verwendung der Regelwerke wurde dabei hingewiesen. Der Ansatz, dass „jegliche Abweichung von den Qualitätsstandards mit den Sachkundigen Einwohner*innen geklärt werden müsse“ wurde kritisch hinterfragt.

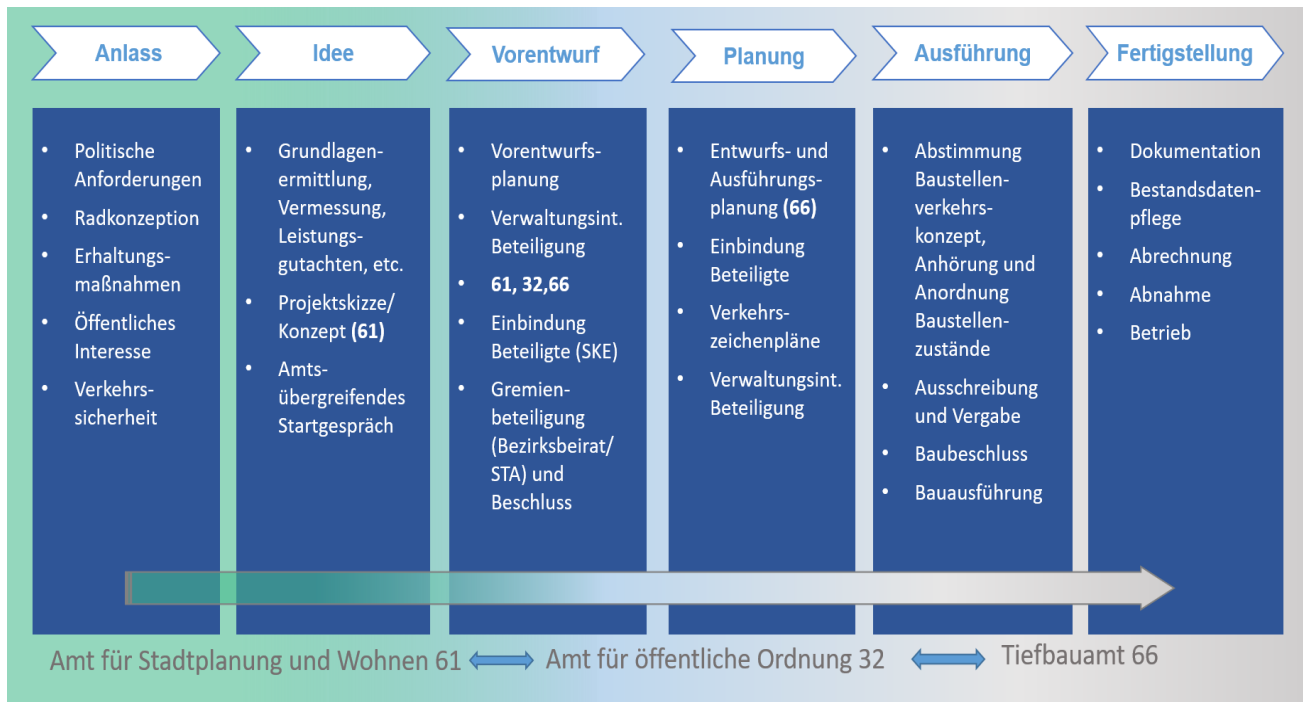
In der ersten Sitzung des Unterausschusses Mobilität zum Thema Radverkehr wurde auf die Auswirkungen der Qualitätsstandards hingewiesen und anhand von Beispielen erläutert. Die Ablehnung der Führungsform Schutzstreifen vom Radentscheiders wurde beispielsweise von der Stadtverwaltung nicht geteilt, da sie Teil des Regelwerks sind. Von der Stadtverwaltung wurde eine Selbstverpflichtung zur Planung mit Schutzstreifen als „Ausnahme“ vorgeschlagen.

Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, den Leitfaden für die Planung von Radverkehrsanlagen von 2011 (der Teil des Radkonzeptes ist) zu überarbeiten und mithilfe von Musterlösungen weitere Inhalte der Qualitätsstandards darzustellen und den Verkehrsplaner*innen eine Handreichung für den Einsatz der Qualitätsstandards zu geben. Dieser Vorschlag wurde den Sachkundigen Einwohner*innen und den Mitgliedern des Unterausschusses Mobilität am 20.10.2020 vorgestellt.

Um die Zusammenarbeit mit den Sachkundigen Einwohner*innen zu verstetigen und die hohe Nachfrage nach Transparenz und Beteiligung zu bedienen, wurden der Vorschlag gemacht, verschiedene Arbeitsgruppen einzurichten. Zusätzliche Informationsveranstaltungen und Abstimmungsrunden wurden und werden nach Bedarf durchgeführt. Am 25.01.2022 fand die letzte Veranstaltung statt, in der die Frage einer wissenschaftlichen Begleitung der Radverkehrsplanung diskutiert wurde.

Zwischenzeitlich sind die Qualitätsstandards weitgehend abgestimmt. Die Tabelle zeigt in farblicher Darstellung die Form der Übereinstimmung. Die Maßnahmen mit Übereinstimmung sind in grün markiert. Kritische und offene Maßnahmen wurden orange oder gelb, beziehungsweise weiß markiert.

Der Prozess und der Aufwand für Radverkehrsanlagen nach Stuttgarter Qualitätsstandards (SQS) ist länger und auch höher. Oftmals müssen mehrere Schritte wiederholt werden (Beratungsfolge, inhaltliche Abstimmung, Vor-Ort-Termine, Einbindung der Bezirke, Bürgerinnen und Bürger vor Ort), bis ein abgestimmtes Ergebnis erarbeitet wird. In einigen Fällen wird über Verkehrsversuche als Zwischenschritt eine Planung begutachtet und bewertet. Im weiteren Planungsprozess erhöhen sich durch den qualitativ höheren Ausbau ggf. auch Kosten und Bauzeiten, mit denen den gewünschten Standards Rechnung getragen wird.



Die Stuttgarter Qualitätsstandards kommen in der Ideenphase und im Vorentwurf zum Einsatz. Die Einbindung der Sachkundigen Einwohner*innen geschieht ebenfalls in der Vorentwurfsphase.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat SOS, Technisches Referat

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen
Tabelle der Stuttgarter Qualitätsstandards

<Anlagen>