

|                           |   |                          |          |
|---------------------------|---|--------------------------|----------|
| <b>Protokoll:</b>         | <b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b> | <b>Niederschrift Nr.</b> | 304      |
|                           |   | <b>TOP:</b>              | 12       |
|                           |   | <b>Drucksache:</b>       | 228/2017 |
|                           |   | <b>GZ:</b>               | T/StU    |
| <b>Sitzungstermin:</b>    | 11.07.2017  |                          |          |
| <b>Sitzungsart:</b>       | öffentlich  |                          |          |
| <b>Vorsitz:</b>           | BM Thürnau  |                          |          |
| <b>Berichterstattung:</b> | der Vorsitzende, BM Pätzold, Herr Hutt (TiefbA), Herr Köhnlein(ASS)                     |                          |          |
| <b>Protokollführung:</b>  | Frau Westhaus-Gloël / pö  |                          |          |
| <b>Betreff:</b>           | <b>Radverkehrsförderprogramm - Bericht 2017</b>   |                          |          |

Beratungsunterlage ist die gemeinsame Mitteilungsvorlage des Technischen Referats und des Referats Städtebau und Umwelt vom 05.07.2017, GRDRs 228/2017. Sie ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

StR Kotz (CDU) äußert Fragen zur Vorlage. In Kapitel 2. Vorschau auf den Doppelhaushalt 2018/2019 werde unter den ausgewählten Projekten die Hauptradroute 2 aufgeführt, zu der im Moment eine Alternativroute erarbeitet werde. Da der Ausbau der Hauptradroute 2 bereits im aktuellen Doppelhaushaltspan vorgesehen gewesen sei, wolle er wissen, ob mit den Mitteln etwas Anderes gebaut worden sei, und wenn ja, was. Zur geplanten Installierung von weiteren Fahrradzahlstellen bitte er um Auskunft, ob alle Zahlstellen dann auch auf der städtischen Website zu sehen sind.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) bemängelt, dass es bei der konkreten Umsetzung der Hauptradrouten immer wieder zu Verzögerungen kommt. Grundsätzlich gehe es aber in die richtige Richtung. Positiv sei, dass die Stadt jetzt einen Antrag beim Land zum Ausbau der Radschnellwege stellen werde. Auch bei den Fahrradzahlstellen gehe es voran. Viele habe sicher überrascht, wie stark der Radverkehr in Stuttgart zunehme, an der König-Karls-Brücke sogar trotz der widrigen Bedingungen durch die Baustelle. Umso wichtiger sei es, dass man beim Ausbau der Radwege Tempo aufnehme. In den nächsten Haushaltsplanberatungen müssten dafür mehr Mittel als bisher zur Verfügung gestellt werden. Mit einer langfristigen Planung müsse dann gezeigt werden, wie die Stadt bei den Mitteln für den Radverkehrsausbau das Niveau erreichen könne, das auch der

Nationale Radverkehrsplan empfehle in Höhe von 13 bis 18 €/Einwohner. Neben dem Ausbau der Hauptradrouten müsse man den Ausbau der Infrastruktur, wie z. B. Radabstellanlagen, betreiben.

Für StRin Kletzin (SPD) gilt es beim Radverkehrswegeförderprogramm "dicke Bretter zu bohren". Dass immer noch diskutiert werde, wenn es um den Ausbau gehe, zeige, dass alles nicht so einfach sei. Das habe nur zum Teil mit der topographischen Lage zu tun. Ein Problem liege sicherlich darin, dass nicht genügend Personal für die Aufgaben vorhanden sei. Bestehende Stellen müssten dringend entfristet und neue geschaffen werden. Im Luftreinhalteplan (LRP) werde unter dem Punkt M13 das Radverkehrskonzept aufgeführt. In der Stellungnahme zum LRP habe der Gemeinderat das Problem schon erkannt und sich für die Ergänzung ausgesprochen: "Das zur Umsetzung der Sachmittel benötigte Personal wird unbefristet beschäftigt bzw. eingestellt". Abschließend fragt StRin Kletzin nach genauen Zahlen zum Anstieg beim Radverkehr in Stuttgart.

Auch StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) erwähnt die geringen Mittel und die schlechte Personalausstattung für die Aufgaben der Radverkehrsförderung. Von den Zielen des Nationalen Rad-Aktionsplans für Investitionsmittel sei Stuttgart noch weit entfernt. Um das Ziel 12 % Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu erreichen, müssten spätestens im Haushaltsjahr 2019 10 Mio. € tatsächliche Investitionsmittel für den Radverkehr bereitgestellt werden. Positiv sei, dass BM Pätzold angekündigt habe, dass der Etat um 2 Mio. € aufgestockt werden solle und dass nun auch eine Beteiligung an der Ausschreibung des Landes zu den Radschnellwegen erfolgt. Die Fraktionsgemeinschaft habe einen entsprechenden Antrag dazu eingebracht.

Die vorhandenen Stellen müssten entfristet und zusätzliche Stellen geschaffen werden. In der Abwägung der Interessen zwischen den Verkehrsträgern spielten Rad- und Fußverkehr noch eine zu geringe Rolle gegenüber dem Autoverkehr. Befremdlich sei, dass immer noch mit Radschutzstreifen gearbeitet werde, eine Maßnahme, die in anderen Städten nur in absoluten Ausnahmefällen ergriffen werde. Gerade bei den Hauptradrouten, also den Routen erster Ordnung, sollten grundsätzlich keine Radschutzstreifen zur Anwendung kommen. Notfalls müssten Verkehrsflächen umverteilt werden.

StR Dr. Schertlen (STd) kritisiert ebenfalls den niedrigen Fahrradetat. Die Mittel und das Personal reichten für die Radwegeplanung und ihre Umsetzung nicht aus. Der Stadtrat spricht einzelne Punkte aus der Vorlage an. Bei der Hauptradroute 2 solle die Routenführung über die Nähterstraße gewählt werden, wie in der ersten Planung aus dem Jahr 2009 vorgesehen gewesen sei. Die Hauptradroute 5 an Nordbahnhof-/Friedhofstraße sei "halbherzig geplant" worden. Der Radweg komme von der Brücke, die die U12 über den Budapester Platz leite, gehe ein Stück weit parallel zu den Fahrstreifen und höre dann einfach auf. Der Bereich der Stadtbahnhaltestelle sei viel zu schmal, um Radfahrer auch noch unterzubringen. Ein flüssiges Fahrradfahren sei dort nicht möglich. In der Vorlage werde für die Hauptradroute 10 in Sillenbuch die Vollsignalisierung für die Knotenpunkte angesprochen. Er habe Zweifel, dass das notwendig sei. Zählstellen halte er grundsätzlich für sinnvoll, rege aber an, mit Hilfe von Heatmaps den Bedarf von zusätzlichen Fahrradrouten zu bestimmen.

Für die Zukunft sei geplant, die Ludwigsburger Straße stadteinwärts mit einem Radfahrstreifen zu versehen. Er schlage vor, diese Maßnahme zusammen mit dem Projekt "Hummelgraben" zu realisieren, damit vielleicht doch noch eine fahrradfreundlichere Variante als nur ein Radschutzstreifen zustande komme. Die geplante Erneuerung der

Radelthon-Wegweisung halte er für ein "Kürprogramm" angesichts der vielen Pflichtaufgaben beim Radverkehr in der Stadt. Die Schilder an Radwegen seien inzwischen schon größer, doch tue man sich schwer mit der Orientierung, wenn man fremd in der Stadt sei und mit einer gewissen Geschwindigkeit fahre. Für die Zukunft wünsche er sich, dass Bordsteinabsenkungen ohne 2cm-Schwelle ermöglicht würden. Da in der Vorlage angegeben sei, dass keine Anträge oder Anfragen vorliegen, erinnere er an die Anfrage Nr. 340/2016 der STAdTISTEN vom 18.10.2016, in der er um einen Bericht im Ausschuss für Umwelt und Technik zu den bisher erfolgten und geplanten Maßnahmen in Radverkehr gebeten habe.

BM Thürnau bittet Herrn Hutt (TiefbA), BM Pätzold und Herrn Köhnlein (ASS), auf die Fragen und Anregungen einzugehen.

Herr Hutt erläutert, die Hauptradroute 2 im Streckenabschnitt Wangen - Hedelfingen sei derzeit das größte Investitionsprojekt. Ursprünglich sei vorgesehen gewesen, mit dem Projekt in 2017 zu beginnen, mit einer Laufzeit von 2 bis 3 Jahren. Entsprechend sei auch nur ein Teil der benötigten Mittel in Höhe von 2 Mio. € im aktuellen Haushalt veranschlagt worden. Dieser Teil, der durch die Verzögerung frei geworden sei, werde verwendet, um im Herbst 2017, in Verbindung mit der dringenden Brückensanierung im oberen Abschnitt der Neuen Weinsteige, einen ersten Abschnitt eines Gehwegs herzustellen. BM Thürnau ergänzt, dass Fahrradfahrer den Gehweg nutzen dürfen.

BM Pätzold berichtet, die Verwaltung werde einen abgestimmten Verwaltungsvorschlag für ein "Haushaltspaket Nachhaltige Mobilität" vorlegen, in dem auch der Radverkehr enthalten sei. Auf die Kritik an Radschutzstreifen eingehend, führt er aus, Radschutzstreifen seien sicher, weil die Radfahrer mit dem Verkehr mitfahren könnten. Die Verwaltung beachte immer, dass der Radverkehr möglichst sicher geführt werde. Dafür brauche es ausreichend breite Radschutzstreifen, wie sie jetzt auch in der Silberburgstraße geplant würden. Bei der Radumfahrt im Stuttgarter Westen in der vergangenen Woche sei dargestellt worden, welche Bedürfnisse an manchen Stellen zusammenstießen. Es gehe nicht nur um die Interessen von Autoverkehr und Radverkehr, sondern z. B. auch um die der Fußgänger und der SSB. Wenn die Fläche knapp sei, müssten für alle Bereiche Kompromisse gefunden werden.

Der Radelthon, der einmal rund um die Stadt führe, sei eine nicht unwichtige Strecke, weil er als Ergänzung und als praktische Abkürzung dienen könne. Auf der Radelthon-Strecke könne man aber nur schnell vorankommen, wenn lesbare Schilder den Weg weisen. Zu den Radschnellwegen sei zu sagen, dass die Stadt kürzlich den Antrag gestellt habe, aber schon seit Wochen im Gespräch mit dem Land gewesen sei, wie die spezielle Situation in Stuttgart in den Antrag aufgenommen werden könne.

Herr Köhnlein ergänzt, die automatischen Fahrradzahlstellen auf der König-Karls-Brücke und an der Böblinger Straße seien online eingestellt, sodass jeder die Entwicklung seit Inbetriebnahme der Fahrradzahlstelle sehen könne. Wenn weitere Zahlstellen eingerichtet würden, wie gerade an der Waiblinger Straße/Taubenheimstraße, würden die Zahlen, sobald die notwendigen Nachjustierungen abgeschlossen seien, ebenfalls online gestellt. Der Vorlage sei zu entnehmen, dass weitere Zahlstellen geplant seien. Nicht alle würden aber mit einem teuren Terminal wie an der König-Karls-Brücke versehen. Alle Zahlen seien aber im Internet abrufbar. In den letzten Jahren habe es eine deutliche Zunahme beim Radverkehr an den beiden Zahlstellen gegeben. Im Durchschnitt gebe es an der König-Karls-Brücke etwa 800.000 Radfahrer pro Jahr, an der

Böblinger Straße etwa 230.000 Radfahrer pro Jahr. Bis zum gestrigen Tag seien an beiden Zählstellen bereits 10 % mehr Fahrradfahrer unterwegs gewesen, als im letzten Jahr. Das Radverkehrsaufkommen nehme zu, und die Radfahrer nutzten auch die verbesserte Infrastruktur. Es bestehe noch viel Nachholbedarf, aber aus den Anlagen 2 und 3 zur Vorlage werde deutlich, was in den nächsten Jahren alles geplant sei, nicht nur Radwege und Radschutzstreifen, sondern u. a. auch Fahrradabstellanlagen, ein neues Fahrradparkhaus an der Paulinenbrücke und Projekte zum Thema Öffentlichkeitsarbeit.

Bei der Fahrradwegweisung entspreche die Schildergröße bundesweiten Standards, fährt Herr Köhnlein fort. Mit den grünen Schildern, 1 m breit und ca. 30 cm hoch, werde auch der Radelthon ausgestattet werden. Was die Stadtbahnbrücke der U12 zwischen Milaneo und Nordbahnhofstraße angehe, so sei die Breite der Wege auf der Brücke im Ausschuss diskutiert worden. Aus finanziellen Gründen habe man sich in der Breite leider beschränkt. Bei der Abwägung der Interessen von Fußgängern und Radfahrern mache er immer darauf aufmerksam, dass die Stadtverwaltung bei Planungen für den Radverkehr im Grunde immer auch Fußgängerförderung betreibe, weil die Radfahrer von den Fußwegen genommen würden. Im Fahrradklimatest für Stuttgart habe die Stadt im Übrigen die schlechteste Bewertung für das Falschparken auf Fahrradwegen und für die Ampelschaltungen bekommen. Diese Fragen der Verkehrsüberwachung hätten das Fahrradklima in Stuttgart negativ beeinflusst.

BM Thürnau spricht die Entfristung von Stellen im Tiefbauamt an. Wenn die Mittel um 2 Mio. € angehoben würden, müssten 2 Stellen zusätzlich geschaffen werden.

StR Körner fragt nach, ob die Erhöhung des Rad-Etats um 2 Mio. € und die Entfristung von Stellen und die Einrichtung neuer unbefristeter Stellen von der Verwaltung in die grüne Liste aufgenommen werden. Der Gemeinderat habe im Zusammenhang mit der Stellungnahme zum Luftreinhalteplan auf Antrag seiner Fraktion die Entfristungen und die Schaffung neuer Stellen in der Vollversammlung ja bereits beschlossen. BM Pätzold antwortet, in dem Haushaltsvorschlag zum Thema Nachhaltige Mobilität, der momentan erarbeitet werde, würden verschiedene Positionen, sowohl was Finanzen als auch was Stellen angehe, zusammengefasst.

StR Conz (FDP) bemerkt, Fahrradfahrer hätten offensichtlich dasselbe Problem wie Autofahrer, nämlich die Behinderung im Fortkommen durch zu viele Ampeln. Er spricht sich dafür aus, "Drückerampeln" für Fußgänger abzuschaffen und der Integrierten Verkehrsleitzentrale auch die Steuerung des Fußgängerverkehrs zu übertragen.

BM Thürnau stellt abschließend Kenntnisnahme der GRDRs 228/2017 fest.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / pö

## Verteiler:

- I. Referat T  
zur Weiterbehandlung  
Tiefbauamt (5)  
Referat StU  
zur Weiterbehandlung  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (5)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
Strategische Planung  
S/OB-Mobil
  3. Rechnungsprüfungsamt
  4. Stadtkämmerei (2)
  5. L/OB-K
  6. Hauptaktei
  
- III.
  1. CDU-Fraktion
  2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
  5. Fraktion Freie Wähler
  6. AfD-Fraktion
  7. Gruppierung FDP
  8. Die STAdTISTEN