

ENDBERICHT

BYPAD/WAPAD-VERFAHREN FÜR DIE LANDESHAUPTSTADT STUTTGART

Radverkehrs- und Fußverkehrsaudit



BYPAD/WAPAD-Verfahren für die Landeshauptstadt Stuttgart - Endbericht

Radverkehrs- und Fußverkehrsaudit

Projektgesamtkoordination:
Landeshauptstadt Stuttgart, Eva Adam, Marietta Wortmann

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Thomas Böhmer

Mitwirkende Jörg Thiemann-Linden
Thomas Möller

Berlin 2022

BILDNACHWEIS | Titelbild: Thomas Böhmer (Nürnberger Straße)

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	6
2.	Allgemeine Erläuterungen zum Fahrradpolitikaudit BYPAD	8
3.	Daten und Fakten zum Radverkehr in Stuttgart	17
3.1	Konzeptionelle und fachplanerische Grundlagen	17
3.2	Radverkehrsanteil / Modal Split und dessen Entwicklung	18
3.3	Radverkehrsinfrastruktur und Service	20
3.4	Subjektive Nutzerbewertung der Radverkehrsbedingungen	21
3.5	Unfallstatistik	23
4.	Grundlagen zum Fußverkehr in Stuttgart	27
4.1	Konzeptionelle und fachplanerische Grundlagen	27
4.2	Verkehrsteilnahme und Unfallrisiko zu Fuß	29
4.3	Fazit zu den Grundlagen der Fußverkehrspolitik in Stuttgart	30
5.	Das BYPAD/WAPAD-Verfahren in Stuttgart	31
5.1	Auditierung zum Fußverkehr und Abwandlung des BYPAD zum „WAPAD“ in Stuttgart	31
5.2	Überblick und Verlauf	33
6.	BYPAD/WAPAD-Bewertung: Ergebnisse des ersten Treffens	39
6.1	Bewertung und Handlungsansätze der Radverkehrsförderung	39
6.1.1	Zusammenfassung der BYPAD-Bewertung im ersten Treffen	39
6.1.2	Detaillierte Beschreibung der Bewertungsergebnisse	42
6.2	Bewertung und Handlungsansätze der Fußverkehrsförderung	54
6.2.1	Zusammenfassung der WAPAD-Bewertung im ersten Treffen	54
6.2.2	Detaillierte Beschreibung der Bewertungsergebnisse	56
7.	Stärken und Schwächen aus Auditorensicht	65
8.	Handlungsfelder und Maßnahmen: Ergebnisse des zweiten Treffens	68
9.	Textliche Formulierung als Leitlinien: Ergebnisse des dritten Treffens	71
9.1	Abgestimmter Textentwurf der „Stuttgarter Wege“	71
9.2	Änderungsvorschläge im Nachgang	79
10.	Zusammenfassung und Ausblick	80
	ANHÄNGE	81
	Anhang 1: Erwartungen, Befürchtungen und Hinweise der Teilnehmenden; Erfüllung der Erwartungen	81
	Anhang 2: Zusammensetzung der Evaluationsgruppe	84
	Anhang 3: Maßnahmen (Dokumentation des zweiten Treffens)	86
	Anhang 4: Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung	102

Verzeichnisse

Abkürzungsverzeichnis

AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen
ASW	Amt für Städtebau und Wohnen
AWS	Abfallwirtschaft
BYPAD	Bicycle Policy Audit (Fahrradpolitikaudit)
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
GIZ	Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit
LH	Landeshauptstadt
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
VWV	Verwaltungsvorschrift
WAPAD	Walking Policy Audit (Fußverkehrspolitikaudit)
WHO	World Health Organization

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Länge der Radverkehrsanlagen nach Führungsform, Stand 2022 (Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart)	21
Tabelle 2: Übersicht über die BYPAD Bewertungen zum Radverkehr	41
Tabelle 3: Übersicht über die WAPAD Bewertungen zum Fußverkehr	56

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: BYPAD Module für Städte und Gemeinden.....	9
Abbildung 2 Modal Split für Stuttgart 2017 (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017)	18
Abbildung 3: Entwicklung der Zählstellen König-Karls-Brücke und Böblinger Straße 2014-2021 (Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart).....	19
Abbildung 4: Fahrradnutzung und Zufriedenheit der Radverkehrssituation in ausgewählten Städten (Quelle: "Grafiken zum Radverkehr und Fußverkehr", Datenbasis: infas, DLR, IVT: Mobilität in Deutschland 2017, im Auftrag des BMVI)	20
Abbildung 5: Bewertungen von Stuttgart im ADFC-Fahrradklima-Test 2020 im Vergleich (Quelle: eigene Darstellung)	22
Abbildung 6: Bewertung und Wichtigkeit der Einzelaspekte des ADFC-Fahrradklima- Tests 2020 für Stuttgart (Quelle: eigene Darstellung)	23
Abbildung 7: Radverkehrsunfälle vs. Radverkehrsanteil in deutschen Großstädten (Quelle: eigene Darstellung)	24
Abbildung 8: Unfallentwicklung gesamt in Stuttgart seit 1970 (Quelle: Amt für öffentliche Ordnung).....	25
Abbildung 9: Unfallentwicklung der Fahrrad- sowie Pedelecunfälle in Stuttgart seit 1970 (Quelle: Amt für öffentliche Ordnung)	25
Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung in Stuttgart 1970-2021 (Quelle: Amt für öffentliche Ordnung)	29
Abbildung 11: Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung in Stuttgart im Trend 2008- 2017	30
Abbildung 12: gemeinsame Befahrung durch die Mitglieder der Evaluationsgruppe.....	36
Abbildung 13 Screenshot zum Beteiligungsverfahren über das Portal „Stuttgart meine Stadt“	36
Abbildung 14: Modulbewertung und Gesamtbewertung BYPAD-Audit zur Radverkehrsförderung Stuttgart.....	40
Abbildung 14: Modulbewertung und Gesamtbewertung WAPAD-Audit zur Fußverkehrsförderung Stuttgart	54
Abbildung 15: Stellwände zur Priorisierung der Handlungsfelder durch die Evaluationsgruppe (Foto: J. Thiemann-Linden)	68

1. Einführung

Stuttgart hat das Ziel definiert, eine Fahrradstadt zu werden und bis 2030 einen Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen von 25% zu erreichen. Die komplizierten topographischen Bedingungen stellen dabei eine besondere Herausforderung für Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung dar. Auf dem Weg zu einer Neuaufstellung des aus dem Jahr 2009 stammenden Radverkehrskonzeptes soll zunächst ein BYPAD-Verfahren für den Rad- und Fußverkehr durchgeführt werden, insbesondere um die Stärken- und Schwächen der Radverkehrsaktivitäten zu analysieren. Ziel ist weiterhin die Erarbeitung einer neuen Leitlinie mit einem entsprechenden Handlungsprogramm, das eine wichtige Grundlage für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes bilden soll.

Das im Rahmen von mehreren EU-Forschungsprojekten entwickelte und bereits in über 250 Städten angewandte Fahrradpolitikaudit BYPAD (Bicycle Policy Audit) gibt die Möglichkeit, den Status der Radverkehrspolitik in einem zertifizierten Verfahren zu überprüfen und die verschiedenen Elemente der Radverkehrsförderung systematisch zu sichten. In Kap 2 ist die Methode und der grundsätzliche Ablauf dargestellt. BYPAD dient in Vorbereitung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes gleichzeitig als Analyseinstrument für die Ermittlung von Stärken und Schwächen sowie als Input für Schwerpunktsetzungen in der künftigen Radverkehrsförderung. Der Auditprozess strebt dabei an, einen breiten gesellschaftlichen Konsens zu den zu implementierenden Zielen und Maßnahmen im Radverkehrsbereich zu erzielen.

Stuttgart ist insbesondere auch eine Fußgängerstadt. Parallel und verzahnt findet deshalb ein gleichartiges Audit für den Fußverkehr statt, das auf Basis von BYPAD und nach Erfahrungen in Karlsruhe speziell für Stuttgart als WAPAD (Walking Policy Audit) entwickelt und adaptiert wurde.

Der vorliegende Bericht umfasst die Ergebnisse des moderierten Verfahrens, in das unterschiedliche Sichtweisen auf die Rad- und Fußverkehrsplanung und -förderung in Stuttgart einfließen. Die BYPAD/WAPAD-Gruppe (Evaluationsgruppe) der Landeshauptstadt Stuttgart setzt sich aus Vertreter:innen der Fraktionen des Gemeinderates, unterschiedlicher Ressorts der Stadtverwaltung sowie verschiedener Nutzer:innenverbände und Interessenvertretungen zusammen.

Das Arbeitsprogramm entspricht dem BYPAD-Verfahren, wie es vom europäischen BYPAD-Konsortium entwickelt wurde. Dieser Bericht dokumentiert die vorhandenen Informationen zum Radverkehr in Stuttgart sowie die Ergebnisse der Treffen der Evaluationsgruppe am 14.3.2022, 8.4.2022 sowie am 4.5.2022.

Inhaltsübersicht

Ein Überblick zum BYPAD als methodische Grundlage für das Verfahren gibt **Kapitel 2**.

Kapitel 3 enthält eine Vorstellung von Grundlagen, Zahlen und Fakten zum Radverkehr in Stuttgart, **Kapitel 4** beschäftigt sich mit den entsprechenden Inhalten zum Fußverkehr. Die Darstellung basiert im Wesentlichen auf der Auswertung der von der Stadt zur Verfügung gestellten Informationen, der städtischen Internetseite und weiteren Recherchen sowie den Kenntnissen und Erfahrungen der Auditoren.

Im **Kapitel 5** werden die Grundlagen des Verfahrens für Stuttgart beschrieben. Kap. 5.1 beschäftigt sich dabei mit der Herleitung und den Besonderheiten des Fußgänger audits (WAPAD) in Stuttgart. Kap. 5.2 gibt einen Überblick über den Prozess und den zeitlichen Ablauf des BYPAD/WAPAD. In den weiteren Kapiteln sind dann die inhaltlichen Outputs des Verfahrens aufgeführt.

Dies betrifft im **Kapitel 6** die Bewertungsergebnisse zum Status Quo in Stuttgart, jeweils unterteilt in den Fußverkehrs- und Radverkehrsteil. Diese Ergebnisse beruhen auf der Diskussion beim ersten Treffen am 14.03.2022 sowie der vorangegangenen Befragung. Den Modulen werden für Stuttgart Handlungsmöglichkeiten zugeordnet, die sowohl von den Mitgliedern der Evaluationsgruppe stammen als auch aus Erfahrungen anderer Städte abgeleitet sind.

Während das Kapitel 5 die Einschätzungen und Bewertungen durch die Evaluationsgruppe behandelt, wird im **Kapitel 7** aus Sicht der Auditoren der Status Quo im Überblick der bisherigen Analysen zusammenfassend dargestellt. Dabei wird für den Rad- und Fußverkehr jeweils nach Stärken und Schwächen unterteilt.

Im **Kapitel 8** sind die von den Teilnehmenden beim zweiten Treffen am 8.4.22 eingebrachten und diskutierten Maßnahmen und Handlungsansätze aufgeführt.

Im **Kapitel 9** wird das wesentliche Ergebnis des BYPAD/WAPAD-Prozesses vorgestellt, das abgestimmte Leitlinienpapier zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung in Stuttgart.

Im **Kapitel 10** werden die wichtigsten Aussagen und Ergebnisse des BYPAD-WAPAD-Prozesses auf einer Seite dargestellt.

Die **Anhänge** enthalten die Erwartungen, Rückmeldungen und Bewertungen seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die Teilnahme an den Treffen, die Dokumentation des zweiten Treffens sowie die Ergebnisse der begleitenden Bürgerbeteiligung

2. Allgemeine Erläuterungen zum Fahrradpolitikaudit BYPAD

Im Folgenden werden die Elemente und der Ablauf eines Fahrradpolitikaudits BYPAD allgemein erläutert. In Stuttgart wird das Verfahren zum einen um einen um das Thema Fußverkehr ergänzt, zum anderen um ein weiteres Treffen und die Erarbeitung konkreter Leitlinien erweitert. Die entsprechenden Erweiterungen sind im Kap. 5 detailliert beschrieben.

Von Seiten des Auftragnehmers team red sind Thomas Böhmer und Thomas Möller vom europäischen BYPAD-Konsortium für die Durchführung des Audits zertifiziert und haben das Verfahren geleitet.

Überblick

Das BYPAD – Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Die Ergebnisse liefern einen Überblick über Maßnahmen und bestehende Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik und eröffnen die Möglichkeit, diese zu optimieren. Ziel ist es, zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen.

Das Verfahren des Audits wurde im Rahmen eines EU-Projekts in den Jahren 1999 bis 2001 von einem internationalen Experten-Konsortium entwickelt. Maßnahmen, die im BYPAD empfohlen werden, wurden in europäischen Städten erfolgreich angewandt. Die Nachfolgeprojekte BYPAD+ und BYPAD Plattform (2003-2008) haben weitere Anwendungsfälle mit einbezogen und das Audit verfeinert. Es wurde bereits in über 250 Städten und Regionen europaweit angewandt, davon 28¹ in Deutschland.

In einer Qualitätskette aus neun Modulen bewerten die beteiligten Akteure der jeweiligen Stadt im Rahmen eines BYPAD selbst, wie der Status Quo der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt ist. Jede Bewertung wird einer der vier BYPAD-Entwicklungsstufen zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen definieren die Akteure selbst verbindliche Qualitätsziele in einem Aktionsplan. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.

Es wird empfohlen, das Audit alle drei bis fünf Jahre zu wiederholen und so die Entwicklung in der Radverkehrspolitik deutlich zu machen. Auf diese Weise kann ein Prozess kontinuierlicher Radverkehrsförderung angeschoben und am Laufen gehalten werden. Da das BYPAD ein standardisiertes Audit ist, bietet es allen Gemeinden, Städten und Regionen, die bereits ein solches Audit durchgeführt haben, im Rahmen des BYPAD-Netzwerks die Möglichkeit innerhalb Europas zu vergleichen sowie Erkenntnisse und Erfahrungen auszutauschen.

¹ u.a. Troisdorf, Marl, Unna, Köln, Bünde, Ettlingen, Kiel, Lüneburg, Rostock, Karlsruhe, Münster, Leipzig, Dresden, Mannheim, Frankenthal

Die BYPAD-Methode

Methodentransfer des Qualitätsmanagements auf den Radverkehr

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Qualitätsmanagements, wie es in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken. Ziele sind hier Produktqualität, höherer Ertrag und größerer Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen Unternehmen von anderen Unternehmen lernen und so ihre eigene Leistung verbessern. Beispiele für solche QM-Modelle sind zum Beispiel die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

Im BYPAD wird der QM-Ansatz auf die Radverkehrspolitik übertragen, mit dem Ziel, den Radverkehr nach dem Stand der Technik auszubauen und seinen Anteil entsprechend der Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu stärken. Damit sollen die Bedingungen für den Radverkehr als wichtiger Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung nachhaltig verbessert werden.

Radverkehrspolitik als dynamischer Prozess

BYPAD betrachtet die kommunale und regionale Verankerung der Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden die Ergebnisse der Radverkehrspolitik und die Einbettung in die politischen und administrativen Strukturen. BYPAD unterscheidet neun Module, deren qualitative Einstufung einzeln bestimmt wird. In Abbildung 1: BYPAD Module für Städte und Gemeinden sind die Module dargestellt.

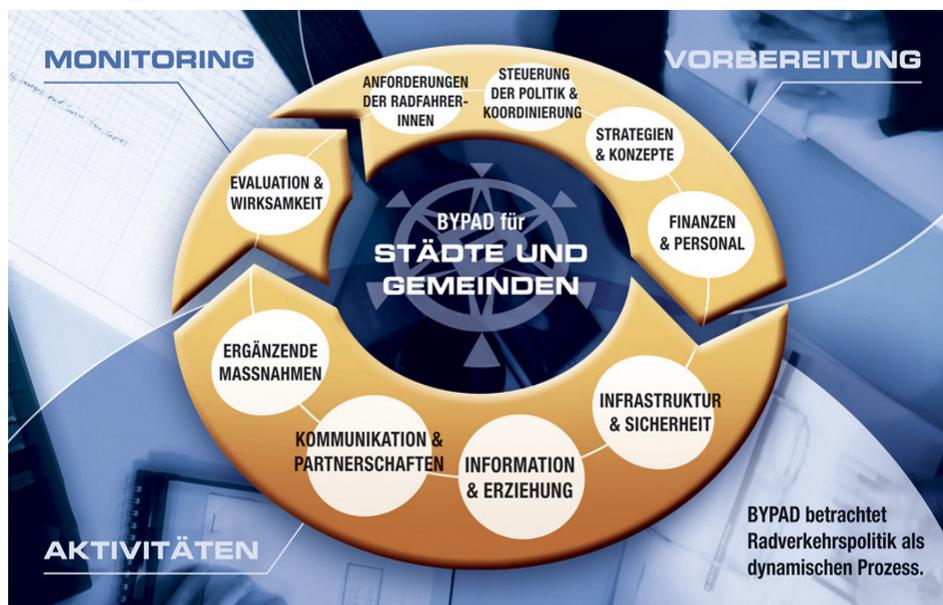


Abbildung 1: BYPAD Module für Städte und Gemeinden

Jedem Modul wird eine Entwicklungsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Anhand der Entwicklungsleiter können die Evaluatoren einer Stadt oder einer Region für jedes einzelne Modul verbindliche Qualitätsziele definieren. Dadurch wird es möglich, die Entwicklung in der Radverkehrspolitik systematisch zu beobachten und Veränderungen festzustellen. Den neun Modulen sind jeweils zwei bis sechs (insgesamt 28) Fragen zugeordnet.

Qualitative Bewertung durch die Evaluationsgruppe

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess von BYPAD wird von einer Evaluationsgruppe (BYPAD-Gruppe) unter Begleitung von zwei externen Beratern, den Auditorinnen und Auditoren, durchgeführt. Die Evaluationsgruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Die Evaluationsgruppe besteht aus Personen, die Politik, Stadtverwaltung/Verwaltungsspitze, örtliche Nutzergruppen oder Fahrradgruppen (zum Beispiel Fahrradinitiativen). Sie sollten aussagefähig zu Fragen des lokalen Radverkehrs sein, um den Fragebogen ausfüllen zu können und wesentlich zur Diskussion beizutragen. Die Gruppengröße sollte ein intensives Arbeiten ermöglichen, ideal sind acht bis zwölf Personen.

Die Evaluation beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Evaluationsgruppe, wobei eine Abstimmung innerhalb der Fraktion, des Verbandes oder Amtes möglich und wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensgespräch (erstes Treffen) zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Hier wird ein Konsens gesucht (und in der Regel auch gefunden), in welche Entwicklungsstufe bei den jeweiligen Fragen die eigene Stadt einzustufen ist. Auf Basis der im Zwischenbericht dokumentierten Ergebnisse dieses Konsensgesprächs wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt: Ziele werden definiert, wichtige Handlungsfelder und deren Prioritäten abgeleitet und erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

Vorabinformationen

Die Auditoren holen Vorabinformationen ein, wie Verkehrs- und Radverkehrskonzepte, quantitative Daten zum Verkehr allgemein und insbesondere zum Radverkehr (Modal Split, Unfalldaten etc.). Sie werden von einem Mitglied der Evaluationsgruppe (zum Beispiel einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter der Stadtverwaltung) zusammengestellt.

BYPAD-Fragebogen

Der BYPAD-Fragebogen wird von jedem Mitglied der Evaluationsgruppe separat ausgefüllt und bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Qualitätsplans. Der Fragebogen enthält Antworten, die nach Entwicklungsstufen (von Level 1 bis Level 4) geordnet sind und Aktivitäten und Maßnahmen enthalten, die bereits anderswo in Europa mit Erfolg durchgeführt werden. So gibt es für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Radverkehrspolitik.

Vier Entwicklungsstufen (Vier Level)

Level 1 – Ad hoc-Ansatz

Auf diesem Level wird nicht viel für den Radverkehr getan. Nur wenn es unbedingt sein muss, werden Maßnahmen und Aktivitäten durchgeführt.

Level 2 – Isolierter Ansatz

Auf diesem Level werden vereinzelte, sporadische, jedoch nicht regelmäßige oder systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr durchgeführt.

Level 3 – Systemorientierter Ansatz

Auf diesem Level werden regelmäßig und systematisch unterschiedliche Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr durchgeführt.

Level 4 – Integrierter Ansatz

Auf diesem Level werden integrierte, regelmäßige und systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr durchgeführt, die auch andere Verkehrsarten betreffen. Der Radverkehrspolitik wird von anderen Politikbereichen als gleichwertig anerkannt und hat entsprechende Priorität innerhalb der Verkehrspolitik.

Befahrung

Mit dem Fahrrad erkunden die Auditoren gemeinsam mit einem Mitglied oder mehreren Mitgliedern der Evaluationsgruppe die örtliche Radinfrastruktur, um einen persönlichen Eindruck zu erhalten und gegebenenfalls neue Planungsbereiche oder Schwachstellen im Radwegenetz aufzuspüren.

Zwei Treffen mit der Evaluationsgruppe

Beim Konsensgespräch (erstes Treffen) diskutiert die Evaluationsgruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in der Stadt und versucht, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen. Geleitet und moderiert wird das Treffen von den Auditoren, die die Ergebnisse zusammenfassen. Diese dienen beim zweiten Treffen als Grundlage zur gemeinsamen Entwicklung von Zielen und Maßnahmenvorschlägen (Qualitätsplan).

Endbericht: Bewertung der Fragen und Qualitätsplan

Der Endbericht besteht aus zwei Teilen: Der erste Teil bewertet jede Frage und gibt somit Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik. Der zweite Teil enthält den Qualitätsplan, der als Arbeitsgrundlage dient und die Vorschläge für Zielvorstellungen für die nächsten Jahre darstellt.

BYPAD-Zertifikat

Am Ende des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, in dem das aktive Bestreben bestätigt wird, die Qualität der Radverkehrspolitik langfristig zu verbessern.

BYPAD-Website: www.bypad.org

Die Website ist das Forum, in dem Städte und Regionen von den Erfahrungen anderer lernen können und sich miteinander austauschen können.

Module im Fragebogen und Bewertungsstufen

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu neun Modulen zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Vorbereitung, Aktivitäten und Überprüfung zuordnen.

Vorbereitung (Module 1 bis 4)

Modul 1: Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer

Dieses Modul prüft, wie Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie Beteiligungsprozesse ablaufen und wie sichergestellt wird, dass die Ergebnisse in politischen Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Das Modul orientiert sich an einem kundenorientierten Ansatz der Radverkehrspolitik.

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politik bezüglich der Qualität der Fahrradpolitik. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie willens, ihre Führungspositionen auch für Belange des Radverkehrs auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, managen sie Veränderungen oder sind sie eher desinteressiert und isoliert und nehmen keinen großen Einfluss?

Geklärt werden soll, wer die Leitlinien der Verkehrspolitik maßgeblich initiiert und festlegt: In welchem Ausmaß üben führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik aus? Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer Verantwortung auf sich zieht (eine einzelne Person, Einheiten oder der ganze Stadtrat). Auch das Vorhandensein von Lenkungsgruppen wird betrachtet, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzerinnen und Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

Ein weiterer Fokus liegt darauf, wie Radverkehrspolitik mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern kommuniziert wird. Besteht ein kontinuierlicher Austausch zwischen der für Radverkehr zuständigen Abteilung und den Stadträtinnen und Stadträten? In Agglomerationen wird die Koordination und Kommunikation zwischen den Gemeinden untersucht. Besteht ein gegenseitiger Austausch zwischen den Gemeinden und Verwaltungen? Gibt es ein ständiges Abstimmungsgremium, das verkehrspolitische Entscheidungen zum Radverkehr vorbereitet und empfiehlt?

Modul 3: Strategie und Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie in der Fahrradverkehrspolitik und die Schritte zu ihrer Umsetzung. Welche Inhalte hat die Fahrradpolitik und in welchem Ausmaß ist sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten sowie der Umgang mit Fach- oder Stadtgrenzen überschreitenden Problemen.

Modul 4: Finanzen und Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke, Vorbildung und Fortbildungsmöglichkeiten derer, die mit dem Radverkehr befasst sind. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Gibt es finanzielle Anreize, um innovative Fahrradprojekte zu initiieren? Welche Anstrengungen werden unternommen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik bereitzustellen?

Umsetzung (Module 5 bis 8)

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln in Bezug auf die städtische Fahrradpolitik. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier Module unterschieden.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

Welche Radverkehrs- bzw. radverkehrsfreundliche Infrastruktur ist vorhanden und wie ist ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Verhinderung von Fahrraddiebstahl und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein zentraler Bereich der Radverkehrspolitik, deshalb wird ihr in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV und zusätzliche Angebote wie Fahrradstationen sind weitere Inhalte dieses Moduls.

Modul 6: Information und Erziehung

Das Modul untersucht, wie die Kommune die Bürger über ihre Radverkehrspolitik informiert. Es geht darum, Daten und Fakten bekannt zu machen und Argumente zu sammeln, die helfen, neue Akteure zu finden und sie zu unterstützen, eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik zu liefern. Außerdem wird gefragt, was hinsichtlich (Verkehrs-)Erziehung und Radfahrtraining sowie zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrerinnen und Radfahrer getan wird.

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik Zielgruppen anspricht und erreicht. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Einbindung oder Zusammenarbeit der entsprechenden Partner. Welche Initiativen gibt es, um die Fahrradnutzung durch „Awareness-raising“ (Bewusstseinsbildung) zu steigern? Mit welchen Anreizen wird die Fahrt mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen gefördert? Wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Einzelhändler, Gebäudeeigentümer und andere potenzielle Radverkehrserzeuger (Tourismus, Sportstätten und -veranstalter etc.) beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um „lebenslanges Radfahren“ zu fördern? Wichtig ist auch die Frage, wie das Image des Radfahrens gepflegt wird.

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: Der erste betrifft das, was getan wird, um auf unreflektierte Kfz-Nutzung hinzuweisen und um zum Beispiel die Überschreitung von Immissionsgrenzwerten oder eine eingeschränkte Verkehrsqualität durch zu hohes Verkehrsaufkommen netzwirksam zu vermeiden. Der zweite betrifft die Frage, in wie weit die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Bemühungen um eine Verbesserung der Nahmobilität unterstützt.

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt den Modal Split und damit die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um Synergien zu erzeugen und kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden. Weiterhin wird untersucht, wie die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt werden, um zur Radnutzung zu ermuntern.

Überprüfung (Modul 9)

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit

Dieses Modul konzentriert sich auf die tatsächliche Wirksamkeit der Fahrradpolitik. Wie misst die Kommune die Wirkung ihrer Politik? Wie wird die Prozessqualität sichergestellt? Gibt es ein regelmäßiges Monitoring? Wie erfolgt die regelmäßige Erhebung der Verkehrskennndaten einschließlich der Fahrradnutzung und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

Stufen der Entwicklung

Bei jeder Frage und jedem Modul wird eine Punktzahl ermittelt, die auf den Befragungsergebnissen basiert (siehe unten). Im BYPAD werden vier Qualitätsstufen unterschieden. Jede höhere Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung zur integrierten städtischen Fahrradpolitik dar. Qualitätsverbesserung stellt sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter dar. Das bedeutet, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe erreichen kann.

Diese Entwicklungsleiter ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik zu einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar in Bezug auf einzelne Fragen und Module. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module schwerpunktmäßig verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen. Natürlich sind Verbesserungen immer und auf jedem Niveau gefragt, um Stagnation oder Rückschritt zu vermeiden.

BYPAD weist der städtischen Fahrradpolitik auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,0 bis 4,0 zu.

Ad hoc-Ansatz (Feuerwehr-Prinzip)	0,0-1,0
Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)	1,1-2,0
Systemorientierter Ansatz	
(Gesamtpolitische Ansatz der Radverkehrsförderung)	2,1-3,0
Integrierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik)	3,1-4,0

Die einzelnen Punktzahlen der Fragen ergeben zusammengerechnet die **Punktzahl der Module**. Die Punktzahl jedes einzelnen Moduls errechnet sich als nicht gewichteter Mittelwert aus der Summe der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind. Beispiel Frage 1 = 3,0, Frage 2 = 2,0 und Frage 3 = 4,0, die Gesamtpunktzahl des Moduls beträgt $3,0+2,0+4,0=9,0$, geteilt durch die Anzahl der Fragen (3): $9,0 / 3= 3,0$. Das Ergebnis wird auf zwei Stellen hinter dem Komma gerundet.

Die Gesamtbewertung ergibt sich aus den gewichteten Mittelwerten der einzelnen Module, wobei folgende Gewichtungen zunächst standardmäßig im BYPAD festgelegt sind:

Planung (35 %)	
Modul 1:	0,05
Modul 2:	0,1
Modul 3:	0,1
Modul 4:	0,1
Umsetzung (60 %)	
Modul 5:	0,2
Modul 6:	0,1
Modul 7:	0,1
Modul 8:	0,2
Evaluation (5 %)	
Modul 9:	0,05

Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Inhalts sinngemäß anzuwenden.

Stufe 1: Ad hoc-Ansatz (Feuerwehr-Prinzip) (0,0 bis 1,0)

Auf dieser Stufe gibt es Radverkehrspolitik, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen zu einzelnen, isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrspolitik werden Maßnahmen ausschließlich zur Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- Geringe, nicht regelmäßig fließende Finanzmittel
- Kaum politisches Engagement
- Wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit eher geringem Ausbildungsgrad und an wenig einflussreicher Position
- Kaum Öffentlichkeitsarbeit
- Unverbindliche Strukturen und Vereinbarungen
- Qualität ist eher zufällig und nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Falls einzelne Kriterien für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann überhaupt keine Qualitätsstufe vergeben werden.

Stufe 2: Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik) (1,1 bis 2,0)

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrspolitik, aber diese ist nicht in die allgemeine Verkehrsplanung integriert und von anderen Politikbereichen wie Flächennutzungsplanung, Gesundheit und Umwelt getrennt. Gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Gelegentliche Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer
- Allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung)
- Wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden auch kontraproduktive Entscheidungen getroffen
- Die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

Stufe 3: Systemorientierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik) (2,1 bis 3,0)

Radfahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Der politische Wille zur Radverkehrsförderung wird durch beständige Entscheidungen zugunsten einer Radverkehrspolitik sowie der Bereitstellung von genügenden personellen und finanziellen Mitteln demonstriert. Es gibt Unterstützung von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung, aber noch projektorientiert
- Die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer werden systematisch berücksichtigt
- Eine gute Datenverfügbarkeit als solide Grundlage der Radverkehrspolitik
- Es gibt erhebliche Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Gemeinsame Projekte generieren eine förmliche Partnerschaft zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. anderen Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber, Gesundheitsorganisationen).

**Stufe 4: Integrierter Ansatz (gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung)
(3,1 bis 4,0)**

Fahrradpolitik wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung). Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung unreflektierter und substituierbarer Autonutzung. Qualitätsindikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen und verwendet. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergieeffekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- Sehr gute Datenverfügbarkeit und vertiefte Kenntnis der Nutzerbedürfnisse
- Maßnahmen nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik auf der Basis von abgestimmten Qualitätsstandards in jedem Maßnahmenbereich (Belange des Radverkehrs werden bei jeder Maßnahme automatisch mitgedacht und abgewogen)
- Systematische Wirkungskontrollen (Evaluation und Monitoring von Strategien, Programmen und Projekten)
- Instrumente, die eine Kontinuität der Radverkehrspolitik sicher stellen
- Eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- Systematische Arbeit in Netzwerken, die das Umland einschließen
- Strategische Partnerschaften.

3. Daten und Fakten zum Radverkehr in Stuttgart

3.1 Konzeptionelle und fachplanerische Grundlagen

Die folgenden Konzepte, Pläne und Beschlüsse sind die wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Radverkehrsförderung in Stuttgart:

Die **Rahmenkonzepte des Landes**: RadSTRATEGIE, RadNETZ Baden-Württemberg, RadKULTUR und die Konzepte für Radschnellverbindungen (Potenzialanalyse, Pilotstrecken, Musterlösungen etc.) sowie die entsprechenden Förderinstrumente bilden die Grundlage für eine passende Einbettung der Stuttgarter Radverkehrsförderung. Die (Gründungs-) Mitgliedschaft von Stuttgart in der AG Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) Baden-Württemberg ermöglicht dabei den fachlichen Austausch und die Bündelung von Aktivitäten.

Das **Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (2014)** beschreibt als übergeordnete Planung einen Handlungsrahmen und Strategien für die Verkehrsplanung der Stadt Stuttgart. Zielhorizont ist das Jahr 2030. Es soll als integriertes und integratives Konzept eine Leitlinie der städtischen Verkehrsplanung sein und zielt auf Verbesserungen für alle Verkehrsarten ab. Für die Radverkehrsentwicklung werden ein Mindestziel von 12% Radverkehrsanteil bis 2020 sowie konkrete Maßnahmen und Anforderungen an Hauptradrouten benannt.

Der **Aktionsplan „Nachhaltig mobil“ (2013/2017)** ist seit 2013 gemeinsam mit dem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 planerische und strategische Grundlage des Verwaltungshandelns, wurde jedoch im Jahr 2017 fortgeschrieben. Er dockt an die Begriffe Lebensqualität und Entschleunigung an und orientiert über ein besseres Miteinander im Verkehr auf verbesserte Rahmenbedingungen für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr sowie Anreize für weniger Fahrten des motorisierten Individualverkehrs. Für den Radverkehr wird ein Set an Maßnahmen benannt, u.a. der beschleunigte Ausbau der Hauptradrouten.

Das **Radverkehrskonzept (2010)** detailliert das Verkehrsentwicklungskonzept, ist aber vom Zeitrahmen weniger aktuell. Wichtig ist insbesondere die darin enthaltene Planung für das Radverkehrsnetz, die sukzessive umgesetzt wird. Im Jahr 2023 ist die Fortschreibung geplant. Bereits 2020 ist eine Machbarkeitsstudie für 14 Radschnellverbindungen fertiggestellt worden, die wesentliche Grundlage für das fortzuschreibende Radverkehrskonzept ist, aber auch schon aktiv in weitere Umsetzungsschritte überführt wurde.

Der Zielbeschluss und der Ergänzungsbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ (2019) des Gemeinderates, der dabei Forderungen der Initiative "Radentscheid Stuttgart" aufgriff, beschleunigt den Auftrag zur Radverkehrsförderung in Stuttgart durch eine Reihe von konkreten Ziel- und Maßnahmenvorgaben. Festgelegt wurde u. a. das Hauptradroutennetzes bis 2030 fertigzustellen und die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr auf 20 EUR/EW aufzustocken sowie langfristig 40 EUR/EW anzuvisieren. Neben der Fortsetzung der Lastenradförderung und die Umsetzung von Radgaragen in Wohngebieten soll in allen Stadtvierteln mindestens eine Fahrradstraße auf Nebenstraßen ausgewiesen werden. Wesentlich ist auch eine neue Qualität der Bürgerbeteiligung, indem Sachkundige Einwohner:innen benannt werden, die mit Rederecht zwei Mal im Jahr an Sitzungen des Unterausschusses Mobilität mit Schwerpunkt Radverkehr teilnehmen und diese Sitzungen gemeinsam mit der Verwaltung vorbereiten. Im Beschluss wird festgelegt, dass der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, bis 2030 auf 25 Prozent der Wege ansteigen soll. Im Gegensatz zu den in Kap. 3.2 dargestellten Daten der Wohnbevölkerung bezieht dieser Zielwert auch die überörtlichen Pendlerverkehre mit ein, die u.a. 60% der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Stuttgart betreffen.

3.2 Radverkehrsanteil / Modal Split und dessen Entwicklung

Bedingt durch die stadtstrukturellen und insbesondere topographischen Besonderheiten mit zu überwindenden Höhendifferenzen von bis zu 350 m hat der Radverkehr in Stuttgart einen schwierigen Startpunkt, der durch den Trend zur Pedelecausstattung jedoch möglicherweise an Bedeutung verliert.

Von allen Wegen der Stuttgarter Wohnbevölkerung wurden im Jahr 2009 26% zu Fuß, 5% mit dem Fahrrad, 24% mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und 45% mit dem Auto zurückgelegt². Dieser Wert hat sich innerhalb von 8 Jahren bis zum Jahr 2017 sowohl für den Radverkehrs als auch für den Fußverkehr um drei Prozentpunkte erhöht (Fahrrad 8%, Fuß 29%, vgl. Abbildung 2) und belegt so die Entwicklung zu einer fuß- und radverkehrsfreundlicheren Stadt.

Für den Radverkehr bedeutet die Entwicklung eine prozentuale Steigerung von ca. 7,5% pro Jahr.

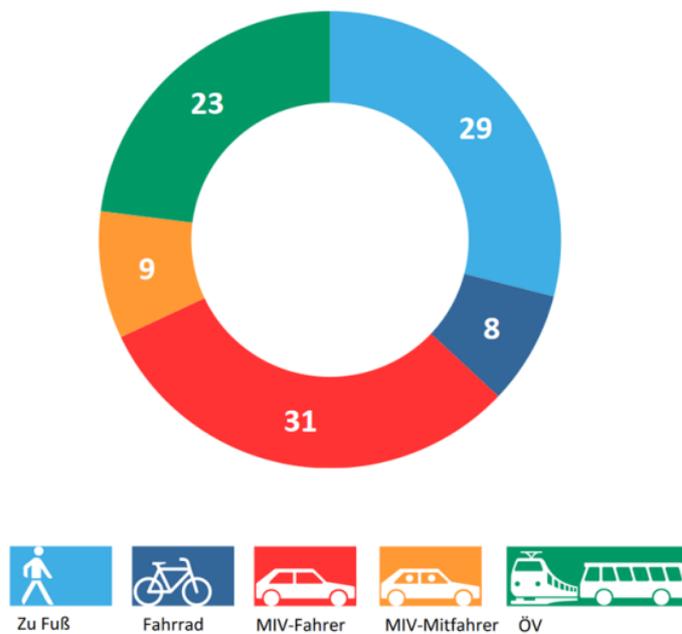


Abbildung 2 Modal Split für Stuttgart 2017 (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017)

² Verband Region Stuttgart, *Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010, Schriftenreihe, März 2011, Heft Nr. 29*

Zwischen den Jahren mit Haushaltsbefragungen ermöglichen Dauerzählstellen eine Abschätzung der Radverkehrsentwicklung. Auch hier lässt sich eine ähnliche Größenordnung der Steigerungen ablesen, im Pandemiejahr 2020 sogar deutlich darüber (vgl. Abbildung 3).

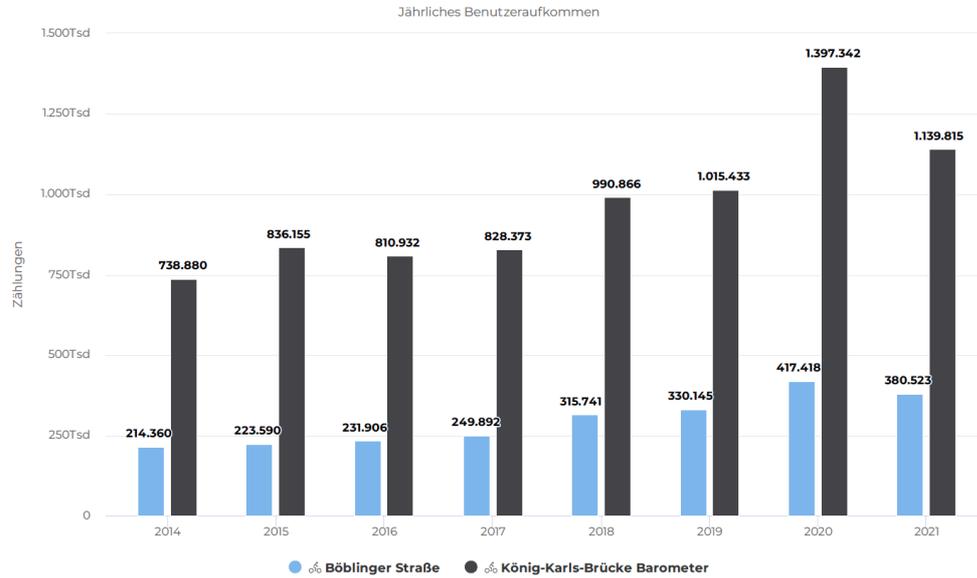


Abbildung 3: Entwicklung der Zählstellen König-Karls-Brücke und Böblinger Straße 2014-2021 (Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart)

Angesichts der vorliegenden Zahlenwerte würde die Zielstellung für den Radverkehr von 25% Radverkehrsanteil bis 2030 jedoch eine deutlich höhere Dynamik erfordern.

Im Zusammenhang mit Stadtstruktur/Topographie ist im Vergleich mit anderen großen Städten in Deutschland der Radverkehrsanteil in Stuttgart eher unterdurchschnittlich. Dies betrifft auch die gleichzeitig im Rahmen der Erhebung Mobilität in Deutschland repräsentativ erhobenen Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für das Fahrrad (siehe Abbildung 4).

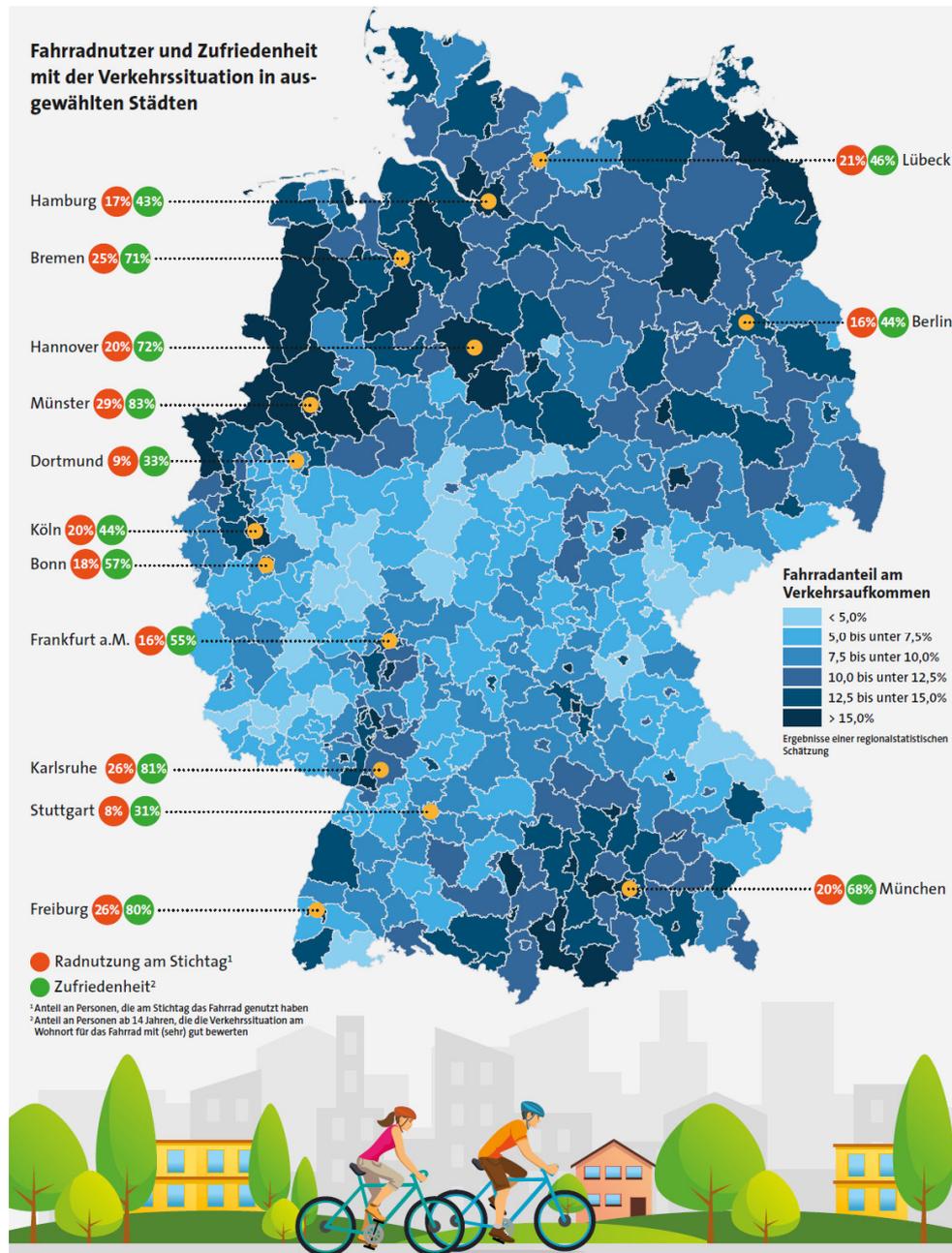


Abbildung 4: Fahrradnutzung und Zufriedenheit der Radverkehrssituation in ausgewählten Städten (Quelle: "Grafiken zum Radverkehr und Fußverkehr", Datenbasis: infas, DLR, IVT: Mobilität in Deutschland 2017, im Auftrag des BMVI)

3.3 Radverkehrsinfrastruktur und Service

Im Stuttgart stehen 363 Kilometer **Radverkehrsanlagen** zur Verfügung (Stand 2022, vgl. Tabelle 1). Hinzu kommen 257 für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sowie der Anteil von ca. 70% des Straßennetzes in Stuttgart, der mit Tempo 30 verkehrsberuhigt ist und somit eine für die Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kfz verträgliche Geschwindigkeit aufweist.

Eigens für den Radverkehr		206,4 km
(1) Führung auf der Fahrbahn		66,5 km
Schutzstreifen		22,9 km
Radfahrstreifen		37,9 km
Fahrradstraße		1,2 km
Busspur für Radfahrer freigegeben		2,3 km
Umweltspur (Radfahrstreifen für Bus freigegeben)		1,0 km
Piktogrammspur		1,2 km
(2) Baulich angelegte Radwege		139,9 km
Radweg		5,1 km
straßenbegleitend - eine Richtung	0,6 km	
straßenbegleitend - zwei Richtungen	3,4 km	
eigenständig - eine Richtung	0,1 km	
eigenständig - zwei Richtungen	0,9 km	
nicht benutzungspflichtiger Radweg		0,4 km
Getrennter Geh- und Radweg		14,9 km
straßenbegleitend - eine Richtung	6,1 km	
straßenbegleitend - zwei Richtungen	8,6 km	
eigenständig - eine Richtung	0,0 km	
eigenständig - zwei Richtungen	0,2 km	
Gemeinsamer Geh- und Radweg		119,5 km
straßenbegleitend - eine Richtung	10,9 km	
straßenbegleitend - zwei Richtungen	76,1 km	
eigenständig - eine Richtung	3,4 km	
eigenständig - zwei Richtungen	29,1 km	
Gehweg / Rad frei		146,2 km
Gehweg / Rad frei		
straßenbegleitend - eine Richtung	34,8 km	
straßenbegleitend - zwei Richtungen	76,1 km	
eigenständig - eine Richtung	4,3 km	
eigenständig - zwei Richtungen	31,0 km	

Tabelle 1: Länge der Radverkehrsanlagen nach Führungsform, Stand 2022 (Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart)

Zum **Fahrradparken** in Stuttgart stehen über 10.000 öffentliche Fahrradbügel zur Verfügung. Hinzu kommen 200 Abstellplätze in online buchbaren Fahrradgaragen sowie vier Fahrrad-Service-Stationen mit Radparkhaus und Reparaturservice an den Bahnhöfen in Möhringen, Vaihingen, Bad Cannstatt und Feuerbach.

Das **Fahrradverleihsystem** RegioRad Stuttgart ist in Stuttgart mittlerweile mit über 110 Ausleihstationen flächendeckend verfügbar und auch auf die Kommunen im Umland ausgedehnt. Insgesamt stehen an 220 Stationen 1500 Fahrräder, darunter 650 Pedelecs und 10 Lastenpedelecs, zur Verfügung³.

Als weiteres **Serviceangebot** gibt es in Stuttgart neun Rad-Reparatursäulen.

3.4 Subjektive Nutzerbewertung der Radverkehrsbedingungen

Für die (subjektive) Bewertung der Radverkehrsbedingungen aus Nutzersicht bietet der ADFC-Fahrradklima-Test eine solide Datengrundlage. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine Online-Befragung mit 27 Fragen zum Fahrradklima bzw. der Fahrradfreundlichkeit in Städten, bei der die Beteiligung freiwillig ist. Bewertungen werden dabei zwischen 1 (sehr gut) und 6 (sehr schlecht) abgegeben und können vereinfacht als Schulnotenskala interpretiert werden. Seit 2012 und zuletzt 2020 wird der ADFC-Fahrradklima-Test im Abstand von 2 Jahren durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

³ <https://www.regioradstuttgart.de/de>

aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert. Durch die Freiwilligkeit der Beteiligung handelt es sich zwar um eine ungesteuerte (selbstselektive) Stichprobe, die Teilnehmerschaft ist aber in den meisten Parametern repräsentativ für die Radfahrenden in Stuttgart und die Ergebnisse decken sich mit Repräsentativbefragungen zur Zufriedenheit mit der Radverkehrssituation (vgl. Abbildung 2). Ähnlich dem ÖPNV-Kundenbarometer geben die Werte einen Anhaltspunkt über die subjektive Wahrnehmung der Radverkehrsbedingungen aus Kundensicht.

Abbildung 5 zeigt die **Gesamtbewertung** von Stuttgart im ADFC-Fahrradklima-Test 2020 im Ranking der Stadtgrößengruppe "> 500.000 Einwohner" (rechts) und die Entwicklung der Bewertung seit 1991 im Vergleich zum Mittelwert der Stadtgrößengruppen. Stuttgart rangiert in der Bewertung unterdurchschnittlich, hat sich aber seit 2016 im Gegensatz zum Trend der anderen Städte leicht verbessert⁴.

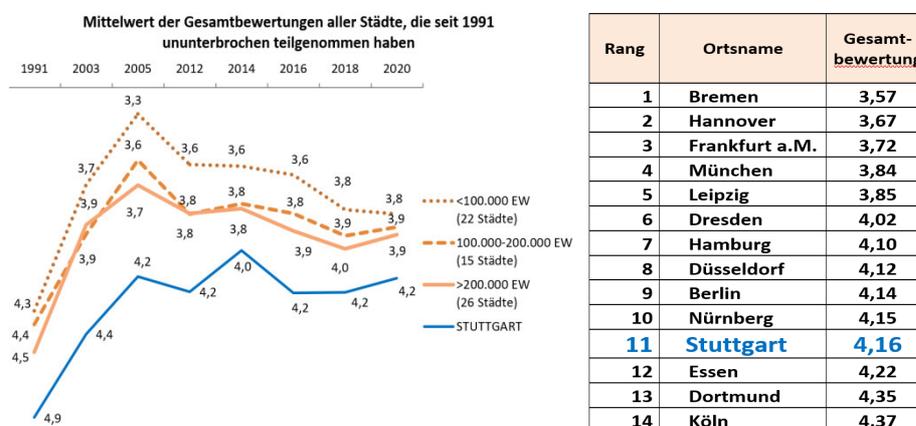


Abbildung 5: Bewertungen von Stuttgart im ADFC-Fahrradklima-Test 2020 im Vergleich (Quelle: eigene Darstellung)

Für eine **Stärken-Schwächen-Analyse** ist die Betrachtung der Einzelbewertungen interessant. Besonders gut im Vergleich zu den anderen Städten der Stadtgrößengruppe wird in Stuttgart der geringe Fahrraddiebstahl (+1,0 Notenstufen besser als der Durchschnitt) bewertet, ebenso die Fahrradmitnahme im ÖV (+0,6) sowie der Winterdienst (-+0,1). Besonders schlecht im Vergleich zu anderen Städten wird das (nicht) zügige und direkte Erreichen von Zielen (-0,7) bewertet sowie dass nur bestimmte Bevölkerungsgruppen Rad fahren (-0,7)⁵.

Abbildung 6 zeigt die absoluten Bewertungen der Einzelfragen im ADFC-Fahrradklima-Test vs. der ebenfalls erhobenen Wichtigkeit dieser Fragen. Die besten Bewertungen wurden für Öffentliche Räder ("Note" 2,5), geöffnete Einbahnstraßen (2,7) und Fahrradmitnahme im ÖV (3,3) vergeben. Jeweils mit 5,0 relativ schlecht bewertet wurden die Aspekte Baustellenführung, Ampelschaltungen, Radwegbreite und Falschparkerkontrolle. Die schlechter bewerteten Aspekte werden tendenziell auch als wichtiger betrachtet. Gleichzeitig sehr wichtig und sehr schlecht bewertet werden die Konflikte mit Kfz und das Sicherheitsgefühl (rot markiert). Diese Themen kommen deshalb auch Schwerpunkt von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Stuttgart in Frage.

⁴ Aufgrund der statistischen Unsicherheit von ca. ±0,05 Notenstufen sind die Ergebnisse in der Grafik nur mit einer Nachkommastelle angegeben, zur Einordnung im Ranking aus pragmatischen Gründen jedoch mit zwei Nachkommastellen. Die Veränderung von 4,23 im Jahr 2016 auf 4,16 im Jahr 2020 weist auf eine signifikante Verbesserung hin.

⁵ https://fkt.object-manager.com/data/2020/Stuttgart_8111000_FKT2020.pdf

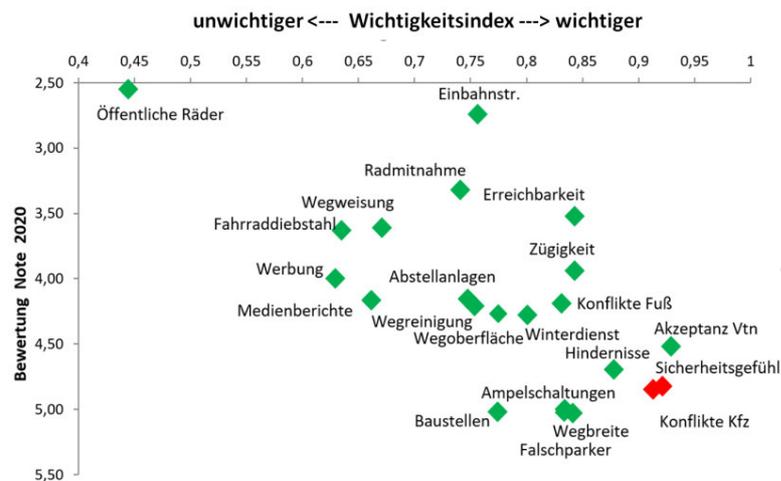


Abbildung 6: Bewertung und Wichtigkeit der Einzelaspekte des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 für Stuttgart (Quelle: eigene Darstellung)

3.5 Unfallstatistik

Nach dem Ansatz "safety in numbers" ist bei steigender Radverkehrsnutzung mit unterproportionaler Zunahme der Unfallhäufigkeit zu rechnen, insbesondere da Autofahrende stärker mit Radverkehr rechnen und ihr Verhalten sowie Aufmerksamkeit anpassen. Schon allgemeine Maßnahmen der Radverkehrsförderung reduzieren demzufolge das individuelle Unfallrisiko einer Fahrt mit dem Rad. Abbildung 7 zeigt diesen Sachverhalt anhand einer Stichprobe großer deutscher Städte (>200.000 EW). Dargestellt ist der Radverkehrsanteil am Modal Split im Vergleich zur durchschnittlichen Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeeteiligung und Personenschäden über den für Unfallanalysen üblichen Zeitraum von 3 Jahren, jeweils bezogen auf 10.000 EW. Stuttgart ordnet sich hier im Vergleich zu anderen Städten unauffällig ein, mit einer dem geringen Radverkehrsanteil entsprechenden geringen Unfallrate. Zu beachten ist allerdings die besonders hohe Zahl an Einpendelnden⁶ in Stuttgart, die das Verkehrs- und Unfallgeschehen signifikant mitbestimmen, während die Bezugsbasis für die Unfallrate und den Radverkehrsanteil in der Abbildung nur die Wohnbevölkerung darstellt.

⁶ Laut Daten der Arbeitsagentur für das Jahr 2021 sind in Stuttgart ca. 262.000 Einpendler und 99.000 Auspendler verzeichnet: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>.

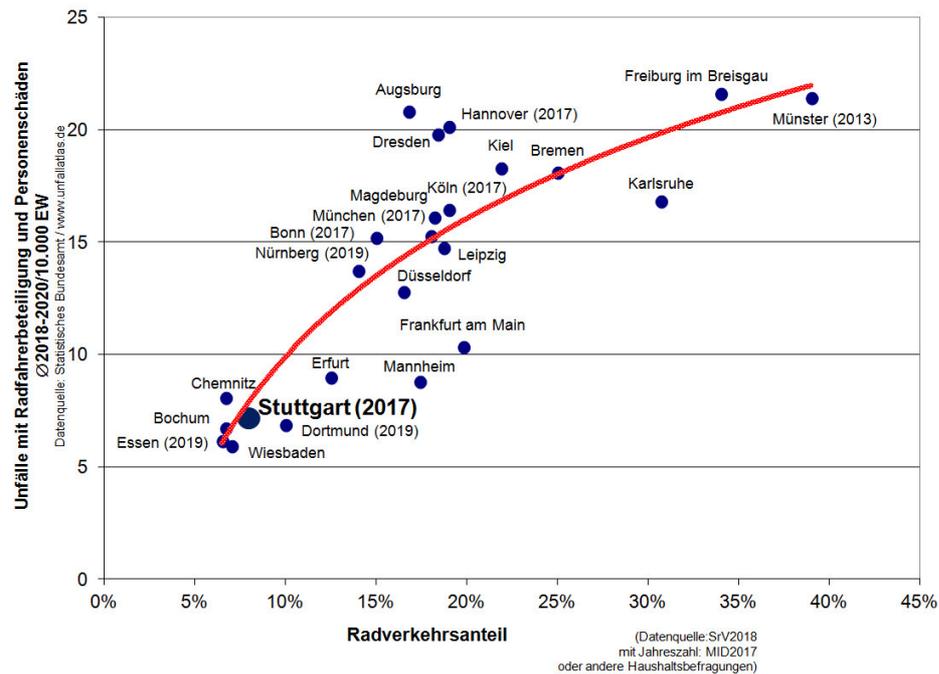


Abbildung 7: Radverkehrsunfälle vs. Radverkehrsanteil in deutschen Großstädten (Quelle: eigene Darstellung)

Abbildung 8 und Abbildung 9 zeigen die Entwicklung der gesamten Unfallzahlen sowie speziell der Radverkehrsunfälle (unterteilt in Fahrrad und Pedelec) seit 1970. Die Gesamtunfallzahlen sind zunächst in der 1990er Jahren deutlich gefallen und dann in den folgenden Jahrzehnten im Zuge des weiter kontinuierlich zunehmenden Kfz-Verkehrsaufkommens leicht gestiegen. Erst ab ca. 2017 lässt sich eine leichte Tendenz zur Reduzierung der Gesamtunfallzahlen erkennen, welche dann in den Jahren der Corona-Pandemie 2020 und 2021 deutlich sinken, allerdings im Zusammenhang mit den staatlich verhängten Lockdowns und auch einer stark verringerten Kfz-Nutzung.

Vom Polizeipräsidium Stuttgart werden bereits seit 2010 Unfälle mit Pedelecs und Unfälle mit konventionellen Fahrrädern getrennt erfasst. Allerdings sind in Abbildung 9 keine aggregierten Werte aus Fahrrad und Pedelec angegeben und eine einfache Addition ist nicht sachgerecht, weil einzelne Unfälle zwischen Pedelec und konventionellem Fahrrad bei beiden Kategorien enthalten sind und so doppelt gezählt werden. Für eine Betrachtung der Größenordnung von Radverkehrsunfällen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Unfälle relativ selten sind und durch die Doppelzählung keine signifikante Verzerrung auftritt. Betrachtet man so die Entwicklung der Fahrrad- und Pedelecunfälle der letzten acht Jahre im Überblick, liegt der Anstieg bei ca. 6,5% pro Jahr und ist damit leicht geringer als der jährliche Anstieg des Radverkehrsaufkommens (vgl. Kapitel 3.2).

Im Vergleich zu den Gesamtunfallzahlen in Stuttgart ist keine deutliche Delle in den speziellen Corona-Jahren zu erkennen, weil der Radverkehr von den Verkehrsreduzierungen weniger betroffen war und teilweise sogar von der Wiederentdeckung der Nähe profitiert hat. So zeigen die Radverkehrszahlen entlang der Hauptradroute 1 (Zählstelle König-Karls-Brücke) 2017-2019 in Abbildung 9 nicht nur eine allgemein rasante Steigerung der Radnutzung, sondern sogar eine weitere Steigerung im Jahr 2020.

Stark ansteigend ist der Anteil der Unfälle mit Pedelecbeteiligung in Stuttgart. Da allerdings keine Informationen über die Entwicklung des Pedelecanteils an den Fahrten oder der Fahrleistung mit Pedelecs vorliegen, lassen sich keine sinnvollen Aussagen zum Unfallrisiko

durch Pedelecs in Stuttgart ableiten. Dennoch ist die getrennte Erfassung von Pedelecunfällen für die Unfallprävention sinnvoll.

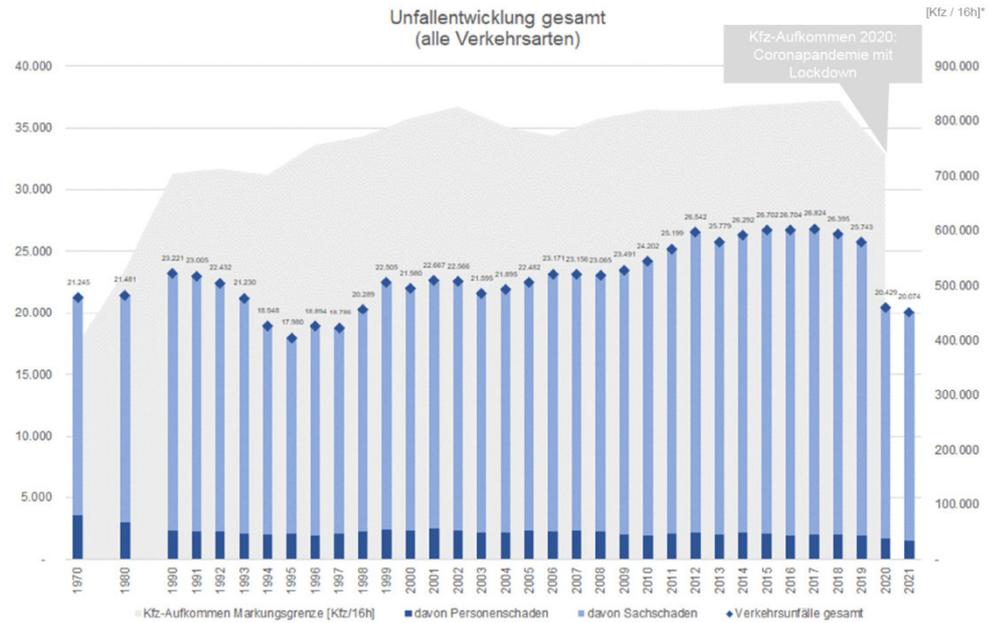


Abbildung 8: Unfallentwicklung gesamt in Stuttgart seit 1970 (Quelle: Amt für öffentliche Ordnung)⁷

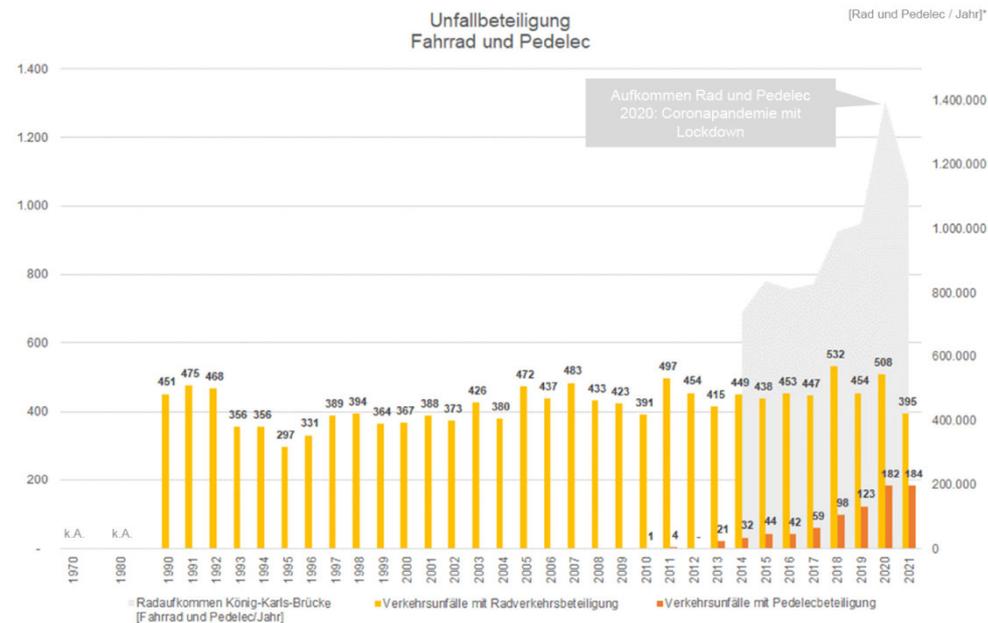


Abbildung 9: Unfallentwicklung der Fahrrad- sowie Pedelecunfälle in Stuttgart seit 1970 (Quelle: Amt für öffentliche Ordnung)⁸

⁷ Datenquellen: Unfalldaten: Polizeipräsidium Stuttgart, jährliche Unfallberichte
Verkehrsaufkommen Kfz: Stadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Kfz-Aufkommen Markungsgrenze

⁸ Datenquellen: Unfalldaten: Polizeipräsidium Stuttgart, jährliche Unfallberichte
Verkehrsaufkommen Rad und Pedelec: Stadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Radaufkommen König-Karls-Brücke

Inklusive der ca. 12% Alleinunfälle wurde in etwa die Hälfte der Unfälle von den Radfahrenden verursacht. Dabei sind Hauptunfallursachen das Missachten der Vorfahrt, eine nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen und Alkoholbeeinflussung.

Werden Unfälle von anderen Beteiligten verursacht, sind Hauptunfallursachen das Missachten der Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen, Fehlern beim Einfahren in den fließenden Verkehr und Fehler beim Ein- und Aussteigen (Dooringunfälle)⁹.

⁹ Quelle: Verkehrsunfalllage 2019, Polizeipräsidium Stuttgart

4. Grundlagen zum Fußverkehr in Stuttgart

4.1 Konzeptionelle und fachplanerische Grundlagen

Explizite Fußverkehrskonzepte in Stuttgart

Im Abschnitt zur Diskussion der einzelnen Module der Befragung werden eine Reihe von Planwerken, Programmen und Verkehrsversuchen behandelt, die hier nur kurz aufgezählt werden. Dabei wird unterschieden, ob sie explizit den Fußverkehr zum Ziel haben oder aber den Fußverkehr nur implizit adressieren – was nicht heißen muss, dass sie für die konkrete Umsetzung weniger wichtig wären.

Wie in anderen Städten gibt es ein beschlossenes Fußverkehrskonzept mit Strategie und Handlungsansätzen bzw. Aktionen, dazu eine Reihe von weiterführenden Dokumenten:

- Fußverkehrskonzept Stuttgart (2017) als Grundlagendokument mit Investitionsprogramm für Flanier Routen & Hauptfußwegverbindungen
- Vertiefungsstudie zum Fußverkehrskonzept für eine erste Hauptfußwegverbindung (2021)
- Schulwegpläne zu allen Grundschulen
dazu Aktionen (Sicher zu Fuß zur Schule, „Healthy Schools“)
- Leitfaden für Barrierefreiheit mit Dachverband Integratives Planen und Bauen
- Unterzeichnung der Internationalen Charta für das Gehen (2011)
- Zwei Fußverkehrchecks in Stadtteilen nach dem landesweiten Muster
- Information der Öffentlichkeit über die städtische Webseite „Gut zu Fuß in Stuttgart“¹⁰
u.a. auch mit Links zum Wandern in Stuttgart,
- Filme der Stadt zum Fußverkehr anlässlich des Kongresses FUKO#3 zu den Themen ¹¹
 - Fußgängerstadt
 - Stäffele
 - Fußbürger
 - Kinder
 - Handicap
 - moderne Stadtplanung

Landesweite Rahmenbedingungen für Fußverkehrsförderung in Stuttgart

Die kommunalen Fußverkehrspolitikern sind in vielen Fällen verbunden mit den jeweiligen Landespolitiken zum Fußverkehr – über die Förderkulisse und fachliche Anstöße bei der interkommunalen Vernetzung. Bemerkenswert ist die im Ländervergleich aktive Landespolitik in Baden-Württemberg zum Rad- und Fußverkehr (siehe unter www.aktiv-mobil-bw.de). Nicht in jedem Bundesland gibt es bereits eine klare Programmatik wie im Grundlagenpapier Fußverkehr¹². Schließlich besteht auch in der AGFK-Baden-Württemberg ein expliziter intermodaler Arbeitskreis zur Fußverkehrspolitik.

Neben den jährlichen Programmen für Fußverkehrchecks gibt es nun auch landesweite Fußverkehrskongresse. Landesspezifische Hinweise gibt es zur Fußgängerfreundlichkeit insgesamt¹³ oder für Einzelfragen wie die Interpretation des Ordnungsrahmens für Fuß-

¹⁰ www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/fussgaenger/

¹¹ <https://www.fussverkehrskongress.de/rueckblick-2020/>

¹² „Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle“ (VM-BW 2017), Bausteine für FV-Förderung, Beispiele aus Baden-Württemberg

¹³ „Auf die Füße, fertig, los! Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit“ (VM-BW 2020)

gängerüberwege (R-FgÜ der FGSV), die deren Umsetzung in größerer Anzahl erleichtern sollen. Nach der Initiative für eine fahrradfreundlichere StVO vor einigen Jahren ist Baden-Württemberg auch am VMK-Vorschlag zur Novellierung StVO und VwV (2021) zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs beteiligt gewesen.

Zu den Querschnittsthemen der kommunalen Verkehrspolitik bietet das Kompetenznetz Klimamobil der NVBW, u.a. mit dem Ortsmitten-Programm, Hilfestellung für Kommunen (die in der LH Stuttgart vielleicht nicht so nötig ist wie in kleineren Kommunen).

Implizite Berücksichtigung des Fußverkehrs in Fachplanungen

Implizit ist die Liste der relevanten Quellen und Fachplanungen noch länger als beim Radverkehr – entsprechend dem Querschnittscharakter der Fußverkehrspolitik (nach der Jan Gehl zugeschriebenen Formulierung, dass Fußverkehr „...kein Verkehrsmittel ist, sondern eine städtische Lebensform...“). Auch die AGFS-NRW hat analog zu „Radverkehr als System“ (nach dem ersten NRVP) später „Fußverkehr als System“ in seiner Vielfalt dargestellt. Dabei wird deutlich, dass Fußverkehrspolitik kein Selbstzweck ist (oder nur der Unfallverhütung dient), sondern gesellschaftliche Ziele umsetzen soll.

Als Datenquellen kommen in Frage: neben der Mobilitätsempirie MID 2017/2023 (Vertiefung für Stuttgart und Region) und den regelmäßigen Bürgerbefragungen die regelmäßige Unfallanalyse mit Fußgängerbeteiligung, Verkehrszählungen, Gemeinderatsvorlagen mit den Budgets usw. Im Folgenden werden wiederum – wahrscheinlich nicht vollständig - nur stichwortartig die relevanten Stuttgarter Planwerke und Programme aufgelistet und nach Handlungsfeldern sortiert:

Zentral für die Fußverkehrspolitik sind die **Regulierung des Kfz-Verkehrs im Straßenraum** und die **Ziele der Mobilitätsentwicklung**:

- VEK 2030 als Gesamtstrategie (2014)
Aktionsplan Nachhaltig mobil (2013/2017)
Greencityplan
- Komplex Parken auf Gehwegen, als Sichthindernisse zum Queren (als Frage der „Flächengerechtigkeit“)
- Komplex Zufahrtsregulierung / Kfz-Frequenz, zur Fahrbahnmitbenutzung, auch das Warten an den LSA nach LSA-Steuerung (als Frage der „Zeitgerechtigkeit“)
- Komplex Fahrgeschwindigkeit zum Queren zu Fuß und als Risiko für Unfälle und Unfallschwere (aktueller Stand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts mit Tempo 40);
- „Stuttgart lauft nai“, Bürgerbündnis zur autofreien Innenstadt, Ratsbeschluss "Lebenswerte Stadt für alle“, Grundlagenuntersuchung 2019
- Reallabore mit der Uni Stuttgart z.B. in der Tübinger Straße und Augustenstraße, temporäre Spielstraßen, Parklets für Stuttgart, die Stäffele-Galerie; Stuttgarter Mobilitätswoche oder auch frühere Events wie „Theo autofrei“ etc.

Stadtentwicklung und Qualität öffentlicher Räume, gute Nahversorgung und einladende Begegnungsorte in den Stadtteilen

- Der Komplex aus STEP, Städtebauförderung, Sozialer Stadt, Stadtsanierung, Stadtlücken-Programm etc.
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stuttgart; Stadtteilmanagement
- Diverse verbindliche Bauleitplanung (z.B. Durchwegungen), Grünflächen
- „Blaue Infrastruktur“ mit Programm Trinkbrunnen, Programm Neues Grün
- einzelne städtebauliche Wettbewerbe (Neuer Stadtraum B14)
- Programm „sauberes Stuttgart“, Außengastronomie-Gestaltungssatzung, und das Gelbe Karten-System

Gesundheitsförderung; Mobilitätssicherung

- Konzept kinderfreundliches Stuttgart (2015), Spielflächenplan
- „bewegt 50“ Aktion; Stuttgarter Netzwerk zur Bewegungsförderung Älterer und „Sport im Park“, „S läuft“, Programm des Sportamts für Bewegungszonen, ...
- Stuttgarter Masterplan für Urbane Bewegungsräume (2021); Planungen, erste Umsetzungen; Stäffele-Aktionen¹⁴.

4.2 Verkehrsteilnahme und Unfallrisiko zu Fuß

Mit 29% Modal Share des Fußverkehrs als Hauptverkehrsmittel eines Weges der Bewohnerschaft hat sich in der LHS der Fußverkehr bis heute in einem hohen Anteil erhalten (MiD 2017, siehe Abbildung 2). Auch im starken ÖPNV-Anteil von 28% ist Fußverkehr in nicht geringem Maß mit enthalten.

Im Städtevergleich ist es interessant, jeweils die Summe von Fuß- und Radverkehrsanteilen auf Basis Wege in der Summe zu betrachten, da beide Mobilitätsarten verhaltensmäßig stark verbunden sind. Mit 37% „Nahmobilitätsanteil“ liegt die Stadt deutlich über der Region Stuttgart (ohne die LHS 27%), über Landes- und Bundesdurchschnitt (31% bzw. 33%). Stuttgart liegt damit im Durchschnitt der Großstädte in Deutschland, jedoch unterhalb der Nahmobilitätsanteile der Metropolen (36% bzw. 42%¹⁵). Aus dem gleichen Städtevergleich kommen Mannheim auf 41%, Karlsruhe auf 48%, Freiburg i.Br. auf 50% und Heidelberg auf 53%. Zum gesamten „Umweltverbund“ wäre noch der ÖPNV-Anteil hinzu zu rechnen, jedoch ist der Nahmobilitätsanteil an den Wegen der Einwohner:innen bereits ein interessantes Mobilitätsmaß.

Zu den Unfallrisiken liegen die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Fußgängerbeteiligung vor und werden regelmäßig ausgewertet. Abbildung 10 zeigt, dass sich diese Unfälle Zeitverlauf seit 1970 deutlich verringert haben.

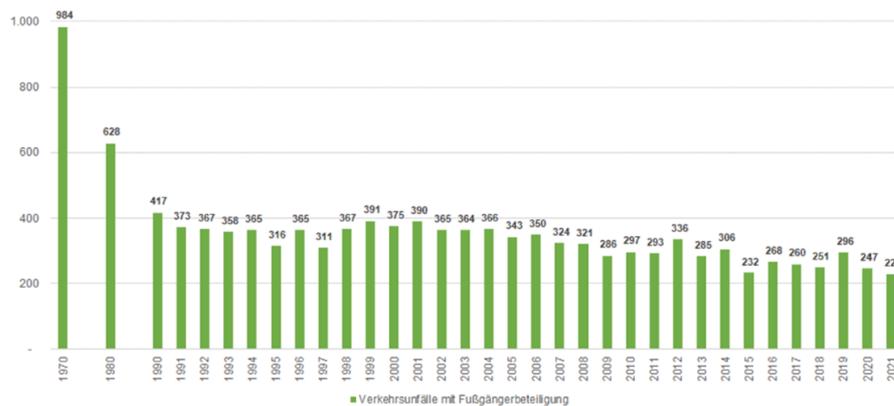


Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung in Stuttgart 1970-2021 (Quelle: Amt für öffentliche Ordnung)¹⁶

Für die relativ konstante Unfallentwicklung 2008-2017 gibt es eine anschauliche Darstellung, welche auch die Gesamtzahl der Unfälle mit einbezieht (siehe Abbildung 11).

In den drei Folgejahren 2018 bis 2020 war die Entwicklung mit im Schnitt 265 Unfällen konstant. Die längerfristig leicht abnehmende Tendenz des Unfallrisikos wäre in Relation

¹⁴ www.stuttgart-bewegt-sich.de/bewegungsraeume/staeffele/

¹⁵ MiD-2017-Werte nach Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. Berlin

¹⁶ Datenquellen: Unfalldaten: Polizeipräsidium Stuttgart, jährliche Unfallberichte

zur Verkehrsbeteiligung zu Fuß zu beurteilen. Anzuregen wäre eine Studie zur Bewertung der individuellen Exposition, gerade der von Kindern, im Städtevergleich (z.B. nach Unfallzeitraten, d.h. in Relation zur Aufenthaltszeit der Bevölkerungsgruppen zu Fuß als Bezugsgröße).

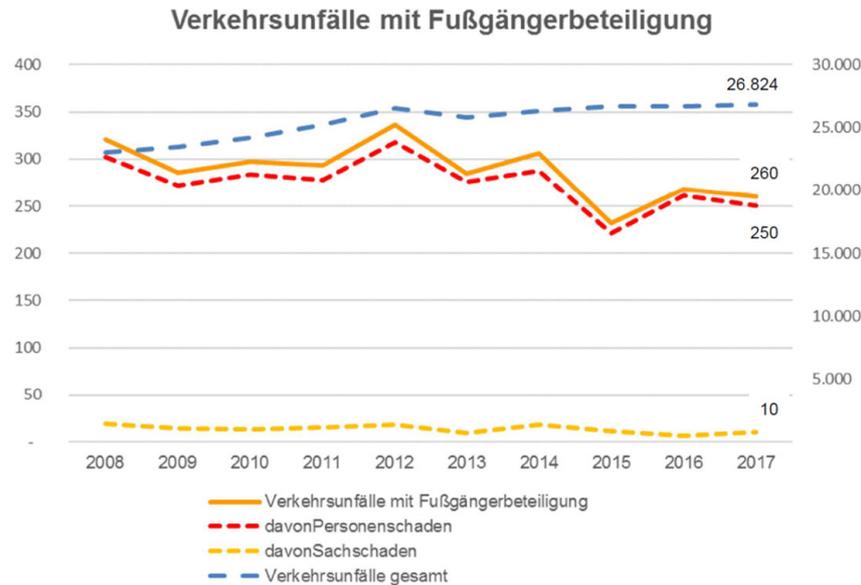


Abbildung 11: Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung in Stuttgart im Trend 2008-2017¹⁷

4.3 Fazit zu den Grundlagen der Fußverkehrspolitik in Stuttgart

Stärken und Schwächen sowie die künftigen Entwicklungschancen und –risiken für den Fußverkehr werden im zweiten Gespräch zu den Maßnahmenvorschlägen zusammenfassend bewertet. Als ausgesprochene und traditionelle Fußgängerstadt hat die LHS in Bezug auf die verschiedenen Felder mit Fußverkehrsrelevanz eine viel versprechende konzeptionelle Grundlage. Dank der relativ guten Ressourcenausstattung der Verwaltung in mehreren Handlungsfeldern hat die Stadt in Deutschland eine Vorreiterrolle, auch bei den temporären Aktionen zur Straßenraumgestaltung. Früh hat sich die Stadt mit der internationalen Fußverkehrscharta, mit Cities for Mobility und als Veranstalterin des bundesweiten Fußverkehrskongresses zu einer führenden Rolle beim Fußverkehr bekannt. Wie in anderen Städten sind jedoch die Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr, z.B. beim Straßenrandparken, den LSA-Schaltungen und auf gemeinsamen Gehwegen auch mit dem Radverkehr) sehr ausgeprägt, sodass eine zeit- und flächengerechte Gestaltung für die Mobilität zu Fuß noch am Anfang steht.

¹⁷ Quelle: Daten des Polizeipräsidiums Stuttgart und der Stadt Stuttgart, Darstellung von Susann e Scherz, DVWG-Vortrag vom 26.11.2018 „Von kleinen und großen Schritten: Fußverkehrsplanung und Fußverkehrsförderung in der Landeshauptstadt Stuttgart“

5. Das BYPAD/WAPAD-Verfahren in Stuttgart

5.1 Auditierung zum Fußverkehr und Abwandlung des BYPAD zum „WAPAD“ in Stuttgart

Bevor der Ablauf und die Ergebnisse des Audits im Detail beschrieben werden, soll zunächst auf die Besonderheit des Verfahrens in Stuttgart eingegangen werden, die Ergänzung um den Fußverkehr.

Neuentwicklung einer Auditierung zum Fußverkehr

Während das BYPAD-Verfahren schon auf langjährige Erfahrungen in zahlreichen Städten beruht, ist eine entsprechende Auditierung der Fußverkehrspolitik eine Neuentwicklung.

Die Bezeichnung WAPAD für Walking Policy Audit einer Gesamtstadt oder regionalen Gebietskörperschaft sowie erste Inhaltsgespräche tauchen jedoch schon seit mehreren Jahren in den internationalen Fachforen „Measuring Walking“ auf, die regelmäßig Teil der globalen WALK21-Fußverkehrskonferenzen sind und die vernachlässigte quantitative Seite des Fußverkehrs methodisch weiterbringen. Im deutschen Sprachraum hat die WALK21 2013 in München und 2015 in Wien stattgefunden.

Inspirationsgeber sind bei Measuring Walking dabei der Zürcher Stadtsoziologe Daniel Sauter und der niederländische Ministerialexperte Rob Methorst. Der Ansatz geht dahin, dass so etwas Alltägliches wie der Fußverkehr bei politischen Entscheidungen Relevanz gewinnt, wenn es sich (wie bei anderen Verkehrsmitteln auch) quantitativ beschreiben lässt. Wichtige Grundlage der Arbeit ist das breite Wissenskompendium aus dem europäischen Projekt „PQN – Pedestrian Quality Needs“¹⁸, an dem mehrere Dutzend Forschende aus ganz Europa teilgenommen haben.

Örtliche Fußverkehrschecks als eine andere kleinräumige Auditform zur Sensibilisierung kommunaler Akteure anhand von Merkmalen einer Begehungsroute sind in Baden-Württemberg seit Jahren mit jährlichen Landesprogrammen bereits Praxis¹⁹. Sie finden sich in ähnlicher Form in NRW und in Hessen (dort als Nahmobilitätschecks inklusive Radverkehr). Begehungen in ähnlicher Form sind auch Analyse- und Beteiligungsform in meist stadtteilbezogenen Fußverkehrskonzepten²⁰.

Fußverkehrschecks gehen methodisch zurück auf das EU-Projekt „Active Access“²¹ von 2009 bis 2021, in dem Walking Audits nach den Erfahrungen der britischen Fachorganisation Walk21 gemeinsam mit Partnern (darunter die LH Stuttgart für Cities for Mobility) in verschiedenen europäischen Städten weiterentwickelt wurden. Ziel war es die körperlich aktive Mobilität (Fuß und Rad) und den Nahbereich mit den energetischen Aspekten der Substituierung von (fossilen) Kfz-Fahrten stärker ins öffentliche Bewusstsein zu bringen.

„Walking & Cycling Benchmarking Tools“ sind international verbreitet, auch für regionale und nationale Fußverkehrsstrategien (u.a. in den USA und in Neuseeland). Die Erstellung einer Nationalen Fußverkehrsstrategie – analog zum NRVP – ist Gegenstand des Koalitions-

¹⁸ Methorst, Rob; Daniel Sauter et al. (2010) Pedestrians' Quality Needs. Part C Executive Summary. COST Action 358, PQN Final Report. Cheltenham (Walk21), <http://www.measuring-walking.org>

¹⁹ „Fußverkehrschecks in Baden-Württemberg“, Abschlussbericht (2016) und Leitfaden-Broschüre zu Fußgängerchecks

²⁰ Dazu ein Schweizer Leitfaden: „Qualität von öffentlichen Räumen Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität“ vom Fachverband Fussverkehr Schweiz (2015): Download: www.fussverkehr.ch

²¹ „Active Access“ mit den Partnern Edinburgh Napier University, FGM-AMOR, difu, Walk21 und Stadt Stuttgart, <http://www.active-access.eu>

vertrags 2021 auf Bundesebene und ist im Difu bereits in Vorbereitung. In internationaler Zusammenarbeit spielen Bewertungen der Fußverkehrsqualität eine wichtige Rolle, u.a. bei der Arbeit der GIZ von Deutschland aus²² – oder in Hinblick auf die Verkehrssicherheit (Pedestrian Safety Manual der WHO²³) oder in Hinblick auf die Bewegungsförderung zur Prävention vor nicht-übertragbaren Zivilisationskrankheiten nach der UN-Konvention (NCD – Non-Communicable Diseases).

Die Bewertung von Wohnumfeldern nach der Fußgängerqualität über Walkability Indices ist somit ein wichtiges Instrument von Public Health²⁴. Aber auch bei der Immobilienwirtschaft sowie der Außenwerbewirtschaft ist die Bewertung von Standorten nach Fußverkehrsqualität und Fußverkehrsfrequenz ein ökonomisch relevanter Indikator.

Zum WAPAD-Fragebogen für die LH Stuttgart

All dies sind wesentliche Hintergrundüberlegungen, wenn es darum geht, Fußverkehr und Fußverkehrspolitik in adäquater Qualität mit der BYPAD-Methode zu verbinden. Dabei wurden die BYPAD-Module in den Überschriften als übertragbar beibehalten, jedoch die einzelnen Fragen Fußverkehrs-spezifischer formuliert. Bereits beim BYPAD für die Stadt Karlsruhe gab es einen Versuch, die Fußverkehrsfragen möglichst eng mit den Radverkehrsfragen zu verbinden. Die Überlegungen zu Stuttgart als ausgesprochener Fußgängerstadt ermutigen jedoch, die Schwerpunkte zu verschieben – weg von Fußverkehr als „technisch geprägtes Verkehrsmittel“ ähnlich dem Fahrrad – hin zu spezifischen Querschnittsthemen wie Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Zentren / Stadtentwicklung sowie Bewegungsförderung / Sport. Dabei war klar, dass es im Gegensatz zum Radverkehr in Deutschland beim Fußverkehr noch stärker um Querschnittsfragen der Stadt- und Verkehrsplanung geht, außerdem die Nutzerperspektive nicht so stark wie beim Radverkehr durch explizite und starke Nutzerorganisationen vertreten wird (bzw. nur für einen engen Teil des Themenspektrums wie bei Menschen mit Behinderung).

Die einzelnen Module wurden (zugleich auch als Methodentest) mit 20 Hauptfragen sowie mit mehreren Einzelaussagen als Kriterien für die Level 1-4 untersetzt, um die für viele neuen Fragestellungen plausibler zu machen. Dabei wurden die Fragen so formuliert, dass sie nicht nur für die LH Stuttgart zugeschnitten sind, sondern für einen späteren Städtevergleich mit dienen können.

²² Meeting The Needs of People Walking, iNUA #8: Walking: Implementing the New Urban Agenda, (GIZ/SUTP 2018)

²³ Pedestrian Safety Manual is a Good Practice. Guide for decision makers and practitioners. Genf. www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian

²⁴ Buksch, Jens; Sven Schneider (Hrsg.)(2014): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern

5.2 Überblick und Verlauf

Zur Dokumentation des Zeit- und Arbeitsablaufs dient der folgende Ablaufplan. Bedingt durch die Covid 19 Pandemie mussten dabei der Beginn des Verfahrens und insbesondere der schon fixierte Termin des ersten Treffens verschoben werden. In Ergänzung zum Standard-BYPAD Audit wurde parallel der Fußverkehr behandelt (WAPAD) sowie ein drittes Treffen zur Diskussion von Leitlinien der Radverkehrsförderung durchgeführt.

Ablauf des Verfahrens in Stuttgart				
Schritt	Datum	Aktivität	Involvierte Akteure	OK
1	ab 1.8. 21	Zusammenstellung der Evaluationsgruppe sowie Zusammenstellung und Aufbereitung der erforderlichen Unterlagen (Hintergrundinformationen)	Kontaktpersonen Stadtverwaltung und BYPAD-Auditoren	✓
2	ab 14.1. 21	Versand WAPAD-Fragebögen und Login für BYPAD -Fragebogen per E-Mail	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
3	bis 21.2.22	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen	Evaluationsgruppe	✓
4		Auswertung der Fragebögen	BYPAD-Auditoren	✓
5	14.3.22	1. Audit-Meeting (Konsensgespräch) kompilierter Fragebogen mit den Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
	15.3.22	Befahrung/Begehung	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
6		Auswertung des Konsensgesprächs , Auswertung Hintergrundinformationen , Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditoren	✓
7	30.3.22	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der Evaluationsgruppe per E-Mail	BYPAD-Auditoren	✓
8		Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	Evaluationsgruppe	✓
9	8.4.22	2. Audit-Meeting (Ziele und Maßnahmen)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
10	27.4.22	Versand Entwurf Eckpunkte/Leitlinien		✓
11	4.5.22	3. Audit-Meeting (Eckpunkte/Leitlinien)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
12	16.7.22	Versand Entwurf Schlussbericht	BYPAD-Auditoren	✓
13	15.8.22	Lesen und Stellungnahme Schlussbericht	Evaluationsgruppe	✓
14	15.9.22	Erstellung überarbeiteter Schlussbericht	BYPAD-Auditoren	✓

Evaluationsgruppe

Zur Teilnahme beim BYPAD/WAPAD in Stuttgart wurden alle wesentlichen Akteure aus Verwaltung, Politik und weiteren Institutionen bzw. Verbänden eingeladen, unterteilt nach ihrer jeweiligen Zuständigkeit für den Radverkehrs- und Fußverkehrsbereich. Sie bilden die Evaluationsgruppe zum BYPAD/WAPAD-Verfahren:

Fraktionen Gemeinderat

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CDU, FDP, Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION, Fraktionsgemeinschaft PULS, Freie Wähler, SPD

Verwaltung

Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Umweltschutz, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Tiefbauamt, Amt für Sport und Bewegung, Abfallwirtschaft Stuttgart, Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität, Behindertenbeauftragte, Polizei Stuttgart (Fahrradstaffel), Verkehrsministerium und Liegenschaftsamt des Landes Baden-Württemberg

Verbände/ Interessenvertretung

Jugendrat Stuttgart, Fuß e.V., VCD Stuttgart, SSB Nahverkehrsbetrieb

nur Radaudit BYPAD: Radentscheid Stuttgart, ADFC Stuttgart, ADAC Stuttgart,

nur Fußaudit WAPAD: StadtSeniorenRat Stuttgart e.V.,

Die konkreten Mitglieder der Evaluationsgruppe und ihre Funktionen in Stuttgart sowie ihre Teilnahme an den Treffen sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

Fragebogenrückläufe

Die beantworteten Fragebögen dienen dazu, Ansatzpunkte für die Bewertung des Status Quo der in Stuttgart bezüglich der BYPAD-Themenblöcke im ersten Treffen zu finden.

Zum BYPAD-Audit der Radverkehrsförderung sind insgesamt 22 Fragebögen eingegangen. Zu beachten ist, dass nicht jede Frage von jedem beantwortet werden konnte, der Online-Fragebogen jedoch eine obligatorische Antwort erforderte. In Konsequenz sind die nicht beantworteten Fragen zumeist unter "keine Aktivität" erfasst, diese Kategorie zeigt also kein reales Abbild der Meinungen.

Zum WAPAD-Audit der Fußverkehrsförderung sind 15 Fragebögen per E-Mail eingegangen. Dabei war auffällig, dass nicht alle Fragen gleichermaßen beantwortet wurden, vermutlich da mehrere Fragen sehr spezifische Verwaltungsaufgaben betreffen, die in der Öffentlichkeit nur selten in Bezug auf die Mobilität im Zusammenhang diskutiert werden. So gab es teilweise nur wenige zustimmende Rückmeldungen auf die Einzelaussagen in den Hauptfragen.

1. Meeting (Konsensmeeting)

Während des ersten Treffens am 14.03.2022 wurden alle BYPAD- bzw. WAPAD-Module und Fragen gemeinsam durchgegangen. Dazu lag eine Zusammenstellung der Antworten und Einträge aller ausgefüllten Fragebögen als Präsentation sowie als Ausdruck vor. Im Sinne einer Bewertung für Stuttgart wurde durch die Gruppe für jede Frage einer Qualitätsstufe auf einer Skala der Entwicklungsleiter von Level 1 bis Level 4 (Ad hoc-Ansatz/ Isolierter Ansatz/Systemorientierter Ansatz/Integrierter Ansatz, Beschreibung siehe Kap 2) zugeordnet. Aufgrund des qualitativen Charakters der Bewertungsmethode sind die Ergebnisse nicht als exakte Bewertung zu sehen. Sie sollen jedoch als Anhaltspunkt für den Entwick-

lungsstand dienen, um die Identifikation von Handlungsschwerpunkten zu erleichtern. Wesentlich für den Prozess ist auch der allgemeine Erkenntnisprozess bei der Analyse und Diskussion der Antworten des Fragebogens.

Insbesondere bei einer starken Streuung der vorab gesammelten Antworten oder besonderer Bedeutung des Themas wurden die Fragen ausführlich diskutiert. Bei der weiteren Dokumentation des ersten Treffens wurden zu jedem Modul die zur jeweiligen Bewertung führenden Sachverhalte und Argumente aufgeführt und daraus abgeleitete Handlungsansätze vorgeschlagen, zum Teil ergänzt durch die Auditoren. Basis dafür sind die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens sowie die ausgefüllten Fragebögen (einschließlich der Bemerkungen und Vorschläge) der Evaluationsgruppe.

Oft wurden auch Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung von einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe geäußert, ohne dass diese direkt beraten oder ausdiskutiert werden konnten oder in allen Punkten ein Konsens der Gruppe erzielt werden konnte. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils mit dokumentiert.

Einige Handlungsmöglichkeiten tauchen bei verschiedenen Modulen auf. Sie sind nicht nach Prioritäten oder anderen Merkmalen gelistet, sondern nur grob thematisch sortiert.

Bei allen diskutierten Fragen wurde vermerkt, auf welchen Konsens zur Bewertung sich die Gruppe nach Durchsicht der Fragebogenergebnisse und vertiefter Diskussion der Inhalte geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie zum Beispiel „besser als 1, aber noch keine richtige 2“, die dann als 1,5 in die Berechnung eingehen. In Stuttgart wurde einige Fragen so intensiv und kontrovers diskutiert, dass vereinzelt auch Zwischenwerte in Schritten von 0,25 vergeben wurden. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei bei der Zusammenfassung der Einzelbewertungen jeweils auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle 2 (Seite 41) zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module.

Im Kapitel 5 wird die beim ersten Treffen erreichte Bewertung dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Selbstevaluation durch die Evaluationsgruppe, bei der bis auf eine Ausnahme ein Konsens zu den Fragestellungen gefunden werden konnte.

Beim ersten Treffen wurden die Teilnehmenden gebeten, zu Beginn schriftlich die Erwartungen und Befürchtungen sowie am Ende weitere Kommentare zum Verfahren abzugeben. Das Ergebnis ist im Anhang 1 protokolliert.

Befahrung/Begehung

An der Befahrung am 15.3.2022, die vor allem den externen Auditoren ein Gefühl des Stuttgarter Radverkehrs vermitteln sollte, nahmen darüber hinaus auch viele Mitglieder der Evaluationsgruppe teil. Die Streckenführung folgte im Wesentlichen dem Verlauf der Hauptradroute 1 nach Bad Cannstatt und zurück. Parallel dazu erfolgte für den Schwerpunkt Fußverkehr eine Begehung fußrelevanter Punkte in der Innenstadt.



(Foto: Thomas Böhmer)

Abbildung 12: gemeinsame Befahrung durch die Mitglieder der Evaluationsgruppe

Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum BYPAD/WAPAD Verfahren wurde die Plattform „Stuttgart meine Stadt“ genutzt, um über das Projekt als Bestandteil der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu informieren und die Meinungen der Stuttgarterinnen und Stuttgarter für das Projekt einzuholen (siehe Abbildung 13).

Die Information betraf die Fragen, was das BYPAD-Audit ist, wie es abläuft und wie es in die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes eingebunden ist. Dazu wurde auch die Beschlusslage des Gemeinderates erläutert.

Im Rahmen einer Online-Umfrage wurden vom 14.03.2022 bis 04.04.2022 an den Themen des BYPAD-Audits angelegte Fragen gestellt, die darüber hinaus auch das Potenzial für Verhaltensänderungen und die Beteiligungsmöglichkeiten thematisieren. Dies betraf 16 Fragen, davon eine offene Frage, für die mit 517 Teilnahmen ein außergewöhnlich hohes Interesse verzeichnet werden konnte. Die Auswertung der Ergebnisse ist im Anhang 4 aufgeführt.



Abbildung 13 Screenshot zum Beteiligungsverfahren über das Portal „Stuttgart meine Stadt“

Die Ergebnisse sind als Input für das zweite und dritte Treffen genutzt worden. Die Antworten decken sich qualitativ im Wesentlichen mit den anderen Analysen des Audits, sind jedoch deutlich kritischer. Hervorzuheben ist der besondere Handlungsbedarf in den Themenbereichen Infrastruktur und Sicherheit (siehe Anhang 4).

2. Meeting (Maßnahmen)

Das zweiten Treffen der Evaluationsgruppe am 8. April 2022 diente der Sammlung und Diskussion von Maßnahmenideen und Handlungsschwerpunkten. Anders als beim ersten Treffen wurden nun Rad- und Fußverkehr gemeinsam behandelt.

Neben einem kurzen Rückblick auf das erste Treffen und die bisherigen Rückmeldungen zum Zwischenbericht wurden einige Ergebnisse der zwischenzeitlichen Online-Bürgerbefragung vorgestellt. Außerdem erläuterten die Auditoren ihren eigenen Eindruck von den Stärken und Schwächen jeweils der Radverkehrs- und Fußverkehrspolitik in Stuttgart. Bei den von ihnen ausgewählten Maßnahmenideen ging es darum, mit welchem Qualitätssprung der angestrebte enorme Modal-Shift beim Radverkehr denkbar wäre (Beispiel Kopenhagen) und welche besondere Herausforderung die „Vision Zero“ (null Verkehrstote) beim Fußverkehr erfordern würde.

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer konnte Karten mit Handlungsoptionen beschriften (von konzeptionell bis zum Detail). Die Ideensammlung mittels Karten wurde von einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe, die dafür in drei zufällig gemischt zusammengesetzte Teilgruppen aufteilt worden war, vorgestellt. Die Auditoren gruppieren die Karten nach Handlungsfeldern. Dabei wurde deutlich, dass nicht alle der Module aus dem Fragebogen gleichermaßen als wichtige zukünftige Handlungsfelder gesehen wurden. Bemerkenswerterweise füllten Handlungsfelder, die sowohl Radverkehr als auch Fußverkehr betreffen, mit der Hälfte der Karten zwei Stellwände, die spezifischen radverkehrspolitischen bzw. fußverkehrspolitischen Themen jeweils eine Stellwand.

Gemeinsam wurde die Reihenfolge der Diskussion der einzelnen Handlungsfelder (d. h. Oberthema mit mehreren Karten an Maßnahmenideen) danach bestimmt, welche Anzahl blauer Punkte das jeweilige Handlungsfeld auf sich vereinigte. Alle Personen hatten acht blaue Punkte zur persönlichen Priorisierung zu vergeben; zusätzliche Punkte in Orange kennzeichneten Karten mit Maßnahmenideen, die auf Widerspruch oder besonderen Diskussionsbedarf stießen. In der folgenden Diskussionszeit gelang es, sich zu allen als prioritär bepunkteten Handlungsfeldern in der Evaluationsgruppe auszutauschen

In Kap. 8 sind die Hauptergebnisse des zweiten Treffens aufgeführt. Die exakten Inhalte der Karten und der Diskussion zu den Handlungsfeldern sind in der Dokumentation des zweiten Treffens in Anhang 3 wiedergegeben.

Alle Karten von den Stellwänden sind mit der Anzahl der blauen und orangen Punkte in einer Dokumentation im Anhang festgehalten. Nicht dokumentiert sind hier einige Listen an Maßnahmen und Anforderungen, die vorab oder im Nachgang versandt waren. Der Inhalt ist jedoch in die weitere Arbeit eingeflossen.

Wie beim ersten Treffen wurde deutlich, dass die unterschiedlichen Sichtweisen entweder von Input-Sicht (was die Stadt alles tut) oder von der Output-Sicht (was an Wandel draußen im Bestand erlebbar ist) bestimmt sind. Eine „Fraktionierung“ der Evaluationsgruppe in Verwaltung / Politik / Verbände der Nutzergruppen wurde im zweiten Treffen durch eine vorgegebene gemischte Sitzordnung vermieden.

3. Meeting (Textfassung der Leitlinien)

Die im zweiten Treffen diskutierten Handlungsfelder und Maßnahmen waren die Grundlage für den dritten Termin zur Diskussion und textlichen Fixierung von Leitlinien mit Qualitätszielen und ausgewählten Maßnahmen. Dafür war der Evaluationsgruppe ein konkreter Textentwurf der Leitlinien vorab zugestellt worden. Für einzelne Themen wie die politischen Ziele der Verkehrsentwicklung bei Fuß- und Radverkehr, die zum zweiten Treffen

nicht explizit diskutiert worden waren, enthielt der Entwurf vorformulierte Vorschläge der Auditoren, die teilweise als textliche Alternativen dargestellt waren.

Beim dritten Treffen wurden die textlichen Formulierungen der Leitlinien in der Entwurfsfassung Zeile für Zeile aufgerufen, diskutiert und abgestimmt. Dabei waren in die Entwurfsfassung vorab eingegangene Änderungsvorschläge der Evaluationsgruppe bereits als Alternativen im Text eingearbeitet.

Im Ergebnis des dritten Treffens liegt ein abgestimmter Textentwurf vor, der „Stuttgarter Wege zu einer zu einer fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt“ überschrieben ist.

6. BYPAD/WAPAD-Bewertung: Ergebnisse des ersten Treffens

6.1 Bewertung und Handlungsansätze der Radverkehrsförderung

6.1.1 Zusammenfassung der BYPAD-Bewertung im ersten Treffen

Vorbemerkung

Das gemäß der BYPAD-Methodik durchgeführte erste Treffen fand in einer sehr konstruktiven und fairen Atmosphäre statt. Zu fast allen Fragen konnte trotz unterschiedlicher Positionen eine gemeinsame Bewertung für die Einordnung der Stadt gefunden werden.

Als Besonderheiten im Auditprozess in Stuttgart ist jedoch ein teilweises Unverständnis bzw. eine Skepsis gegenüber dem Prozess und der methodischen Herangehensweise festzustellen, die insbesondere auch die Seite der Politik betrifft. Ein möglicher Grund könnte sein, dass die ursprünglich geplante Vorab-Vorstellung der BYPAD-Methodik durch team red auf zwei Präsenzveranstaltungen coronabedingt nicht durchgeführt werden konnte und durch kurze Präsentationen der Verwaltung ersetzt worden war. Insbesondere wurde festgestellt, dass die Themen und Fragen des BYPAD-Fragebogens zum großen Teil verwaltungsgeführte Prozesse betreffen, zu denen bei Politik und Verbänden nur begrenzt Informationen vorliegen.

Diese beiden Gruppen fühlten sich dadurch teilweise benachteiligt, hätten auch eine getrennte Auswertung der Fragebögen nach Teilnehmergruppen präferiert. Dass das erste Treffen (Konsensmeeting) zwar weitgehend, aber nicht vollständig und vorurteilsfrei zur Klärung dieser Wissenslücken genutzt werden konnte, liegt möglicherweise in der besonderen Konstellation begründet: Während von Seiten der Nutzerverbände und teilweise der Politik eine viel zu geringe Geschwindigkeit und Schlagkraft der Radverkehrsförderung ausgemacht wird, die objektiv den Zielen und Plänen hinterherhinkt, wird von der Verwaltung dargestellt, die Grenze des Machbaren strukturell, organisatorisch und inhaltlich ausgereizt zu haben. Sie kann das durch Fakten der eigenen Aktivitäten belegen und so die Diskussion und Bewertung dominieren, die „andere Seite“ aber nicht unbedingt überzeugen. Diskutiert wurde deshalb u.a. das Vertrauen in die jeweiligen Aussagen. Als Fazit ist der Bedarf zur besonderen Transparenz, weiteren Intensivierung des gegenseitigen Informationsflusses und für weitere vertrauensbildende Maßnahmen festzustellen. Hierzu konnte der weitere BYPAD/WAPAD-Prozess möglicherweise seinen Anteil leisten.

Im Ergebnis steht eine verhältnismäßig gute BYPAD-Bewertung für Stuttgart, die im starken Gegensatz zu dem im Kapitel 2 dargestellten objektiven Nutzungsverhalten und der gemessenen subjektiven Zufriedenheit der Radfahrenden steht. Dabei ist zu beachten, dass das BYPAD-Verfahren im Sinne eines Qualitätsmanagementansatzes vor allem den aktuellen und zukünftigen Prozess betrachtet und weniger das bisherige Ergebnis in den Mittelpunkt stellt. In einem sehr dynamischen Umfeld wie in Stuttgart wäre eine solche Diskrepanz zwischen dem (anlaufenden) Prozess der Radverkehrsförderung als Input und Nutzungsverhalten/Nutzerzufriedenheit als (aktuell kaum) sichtbaren Output durchaus erklärbar.

Systematisch muss beachtet werden, dass von Seiten der Verwaltung mehr Personen anwesend waren als von Initiativen und somit "die Mehrheiten ungleich verteilt waren"

Bewertung

Abbildung 14 zeigt die Einzelergebnisse der Selbstevaluation für Stuttgart durch die Mitglieder der Evaluationsgruppe für alle Module des standardisierten BYPAD-Audits zum Radverkehr einschließlich der Gesamtbewertung. Zusätzlich zur Einstufung über Bewertungsstufen (Level) sind die Angaben zur besseren Veranschaulichung auch als Prozentwerte angegeben.

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0. Stuttgart ist mit einer **Gesamtbewertung von 2,8 in der Stufe 3 (Systemorientierter Ansatz / systematische Radverkehrspolitik)** einzuordnen. Eine genauere Definition der Bewertungsstufen, die Inhalte der Bewertungsmodule sowie die Gewichtung der einzelnen Module werden im Kap. 2 beschrieben.

Die Module 3 (Strategien & Konzepte) und 4 (Finanzen & Personal) erhalten nahezu Maximalbewertungen. Besonders gering werden die Module 7 (Kommunikation und Partnerschaften) sowie 5 (Infrastruktur und Sicherheit) bewertet.

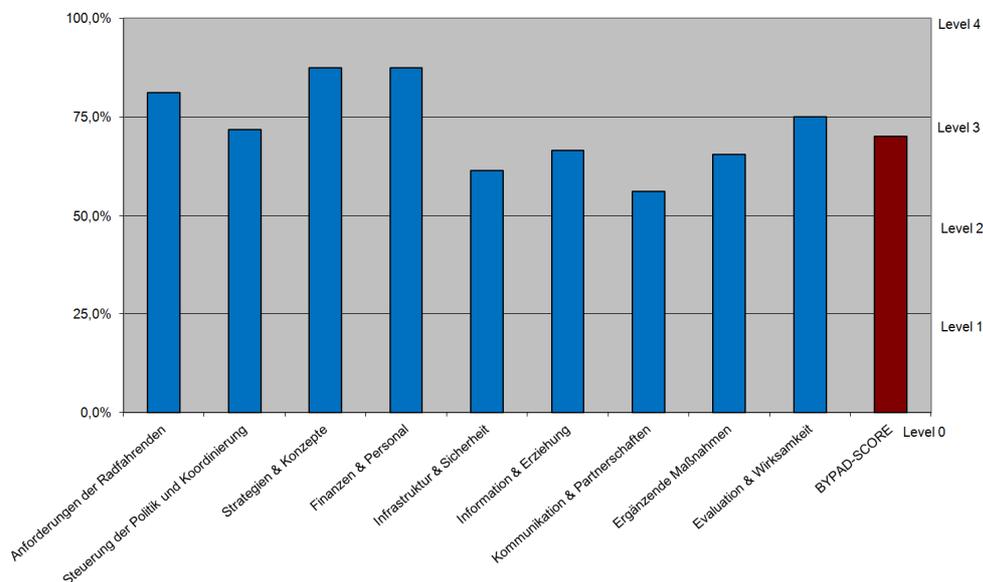


Abbildung 14: Modulbewertung und Gesamtbewertung BYPAD-Audit zur Radverkehrsförderung Stuttgart

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die Einzelbewertungen für jede Frage aufgeführt sowie die gemäß Kap. 2 zu Modulbewertungen und einer Gesamtbewertung aggregierten Bewertungen.

BYPAD-Audit zur Radverkehrspolitik in der Stadt Stuttgart	BYPAD Bewertungen	Bewertung	%
M1: Anforderungen der RadfahrerInnen		3,3	81%
Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Radfahrenden?		3,5	88%
Frage 2: Wie werden Radfahrende in die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs einbezogen?		3,0	75%
M2: Steuerung der Politik und Koordinierung		2,9	72%
Frage 3: Welchen Einfluss haben die für den Radverkehr zuständigen Personen (aus Politik und Verwaltung) auf den Entscheidungsprozess?		2,5	63%
Frage 4: Welche Lenkungs-gremien/Arbeitsgruppen gibt es für die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs?		3,5	88%
Frage 5: Wie werden Radverkehrsthemen zwischen den Abteilungen (der Verwaltung) und an die Politik kommuniziert?		2,5	63%

Frage 6: Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration organisiert?	3,0	75%
M3: Strategien & Konzepte	3,5	88%
Frage 7: Was beinhalten die städtischen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs?	3,5	88%
Frage 8: Wie wird die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sichergestellt?	3,5	88%
M4: Finanzen & Personal	3,5	88%
Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen sichergestellt?	3,5	88%
Frage 10: Wer bereitet die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs vor und setzt diese um?	3,5	88%
Frage 11: Wie sieht die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute des Radverkehrs aus?	3,5	88%
M5: Infrastruktur & Sicherheit	2,5	61%
Frage 12: Wie hoch sind Qualität und Dichte des bestehenden Radverkehrsnetzes?	2,0	50%
Frage 13: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr und physischen Barrieren radverkehrsgerecht gestaltet worden?	1,5	38%
Frage 14: Wie ist die Instandhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	3,0	75%
Frage 15: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?	3,25	81%
Frage 16: Wie wird die Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten verbessert?	3,0	75%
Frage 17: Was wird zur Verbesserung der Qualität des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl unternommen?	2,0	50%
M6: Information & Erziehung	2,7	67%
Frage 18: Wie wird die Bevölkerung über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs informiert?	2,5	63%
Frage 19: Was wird in den Bereichen Verkehrserziehung und Radfahrtraining getan?	2,5	63%
Frage 20: Welche Implementierungen gibt es für eine bessere Orientierung der Radfahrenden im Stadtgebiet?	3,0	75%
M7: Kommunikation & Partnerschaften	2,4	59%
Frage 21: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Fahrradnutzung durch Öffentlichkeitsarbeit zu steigern?	3,0	75%
Frage 22: Welche Maßnahmen werden zur Förderung von Alltagsradverkehr (Schule, Beruf, Einkauf) gesetzt?	2,5	63%
Frage 23: Welche Angebote gibt es in der Stadt, um Radfahren in allen Lebensphasen zu ermöglichen?	2,5	63%
Frage 24: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrsförderung nutzbar gemacht?	1,5	38%
M8: Ergänzende Maßnahmen	2,6	66%
Frage 25: Was wird zur Eingrenzung bzw. Reduzierung der Autonutzung getan?	2,25	56%
Frage 26: Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung den Radverkehr?	3,0	75%
M9: Evaluation & Wirksamkeit	3,0	75%
Frage 27: In welchem Ausmaß werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	3,0	75%
Frage 28: In welchem Ausmaß werden Daten zur Sicherheit des Radverkehrs erhoben und genutzt?	3,0	75%
BYPAD-Gesamtbewertung	2,8	71%

Tabelle 2: Übersicht über die BYPAD Bewertungen zum Radverkehr

6.1.2 Detaillierte Beschreibung der Bewertungsergebnisse

Die Module werden im Folgenden differenziert dargestellt. Basis für die Ausführungen sind die Inhalte der eingereichten Fragebögen sowie die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens. Unter dem Punkt Verbesserungsvorschläge sind jeweils die Inhalte der im Fragebogen in dem entsprechenden Feld eingetragenen Kommentare aufgeführt. Dabei handelt es sich explizit um nicht überprüfte Einzelmeinungen.

Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Frage 1 und 2)

Bewertung:	3,5 (87%)
-------------------	------------------

Die **Bedürfnisse** und Probleme der Radfahrenden werden auf unterschiedlichen Wegen sowohl in Bezug auf Verkehrsüberwachung als auch Planung und Tiefbau ermittelt: Über das Beschwerdemanagementsystem der "Gelben Karten", Mails an Oberbürgermeister, Bürgermeister oder Mitarbeiter, telefonische Meldungen. Allen Anfragen wird nachgegangen und das Ergebnis aktenkundig protokolliert. Das bedeutet aber nicht, dass alle Anliegen positiv beschieden werden. Die Entscheidung erfolgt u.a. nach Relevanz und Objektivität der Eindrücke. Weiterhin dient die Datenerhebung von Verkehrszählungen (insbesondere die Radverkehrs-Dauerzählstellen) sowie Bürgerumfragen der Erfassung der Bedürfnisse der Radfahrenden. Der ADFC-Fahrradklima-Test wird von der Stadt unterstützt und über die städtischen Kanäle gestreut. Er liefert von externer Seite wichtige Daten zur subjektiven Wahrnehmung des Radfahrens durch die Nutzer:innen.

Zur **Einbeziehung der Radfahrenden** können auch Ideen und Projektvorschläge über die o.g. Kommunikationskanäle von außen eingebracht werden. Eine besondere Qualität der Einbeziehung wird über die Sachkundigen Einwohner:innen erzielt. Sie werden aus Vertreter:innen wichtiger Radfahrinitiativen (ADFC, Naturfreundegruppe Rad, Radentscheid, Initiative Zweirat, Radforum, VCD) gebildet. Diese nehmen zwei Mal jährlich an den Sitzungen des Unterausschusses Mobilität zum Schwerpunkt Radverkehr teil, haben dort Rede- und Vorschlagsrecht und sollen die Sitzungen mit vorbereiten können. Dazu gehört ein reger Austausch mit der Verwaltung. So wurden vier Arbeitsgruppen (Vorplanung, Sicherheit, Infrastruktur, Qualitätsstandards) gebildet, die allein im Jahr 2021 über 15 Sitzungen abgehalten haben. Auch über Bezirksbeiräte werden die Radfahrinteressen direkt vorgebracht. Ein konkretes Beispiel für die Aufnahme von Bürgervorschlägen ist die Einrichtung der ersten Pop-up-Bike Lane nach dem Vorbild von Berlin. Weitere Modellprojekte sind Piktogramm Spuren sowie Schutzstreifen außerorts, auch eine Machbarkeitsstudie für Rad-schnellverbindungen wurde durchgeführt.

Dennoch wird bemängelt, dass sowohl die gesammelten Daten als auch Projektideen zu wenig in die Umsetzung von radfahrfreundlichen Maßnahmen münden, oft auch in der Abwägung gegenüber dem Bestreben nach ausreichender Kapazität für den Kfz-Verkehr weggewogen werden. Zu beachten ist, dass für die Realisierung von Maßnahmen über die nötigen Abstimmungen ein längerer Zeithorizont eingeplant werden muss.

Planungen, die sich als schwierig oder komplex erweisen, werden mit den Sachkundigen Einwohner:innen bereits in der Ideenphase besprochen (Bsp. Osterbronnstraße). Dennoch wird kritisiert, dass teilweise die jeweiligen Themen von der Verwaltung festgelegt werden, die Gespräche bei unvereinbaren Standpunkten der Sicherheit ins Stocken geraten und teilweise persönliche Animositäten empfunden werden.

Das Radforum als bisher zentrale offene Austauschplattform von Verwaltung und Radfahrenden (Sitzungen 1-2x jährlich) erfährt durch das Konzept der Sachkundigen Einwohner:innen einen Bedeutungswandel. Es soll zu einem Plenum entwickelt werden, das mit jährlichen Sitzungen der Information und dem Austausch mit der breiten Öffentlichkeit (im Gegensatz zu den Ausschusssitzungen zu einer bürgerfreundlichen Abendzeit) dient.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Beim Stadtradeln: Die RADar!-App richtig nutzen und auswerten, um Problemstellen zu erfassen
- Mehr Modellprojekte und Verkehrsversuche wagen, auch wenn sie den Kfz-Verkehr einschränken.
- Ausbau von Fahrradwegen, Separierung zu Straßen und Fußgängerwegen
- Für die Bürger sichtbare Ermittlung der Bedürfnisse.
- Eine Angebotsplanung für den Radverkehr machen (an jeder Straße, wo schneller als 50 km/h gefahren wird muss ein Radstreifen hin), die davon ausgeht, dass sich der Autoverkehr verringert bzw. verringert werden soll. Der Rad- und Fußverkehr muss flüssig gehalten werden (keine minutenlangen Wartezeiten an Fahrradampeln), nicht der Autoverkehr.
- Eine Mediation der Gesprächsrunden zwischen Verwaltung und Sachkundigen
- Einbeziehung der sachkundigen Einwohner und des Radforums zur Beratung bei Verkehrsplanung generell und zu strategischen Fragen für den Radverkehr
- Der gelegentliche Austausch mit den Sachkundigen Einwohner:innen für Radverkehr und den Teilnehmer:innen im Radforum könnte intensiviert werden. Bisher werden selten Pläne vorab gezeigt und auch nicht stringent bei allen Besprechungen zur Verfügung gestellt.

Hinweise der Auditoren:

- Bei Verkehrsversuchen und Modellprojekten durch Befragungen (Nutzende und nicht Nutzende) konkrete Bedürfnisse zu Führungsformen ermitteln.

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 3 bis 6)

Bewertung:	2,9 (72%)
-------------------	------------------

Im Sinne einer integrierten Planung werden die Belange des Radverkehrs in Stuttgart immer mitberücksichtigt, wenn auch nicht immer zugunsten des Radverkehrs abwogen. Im Ergebnis des allseitigen verwaltungsseitigen Abstimmungsprozesses bestimmen teilweise Kfz-Dichte oder Topografie das Abwägungsergebnis. Keine Einigkeit besteht, inwieweit dabei eine Gleichwertigkeit der Verkehrsarten zu verzeichnen ist und wie diese zu interpretieren ist, d.h. ob ggf. eine Gleichwertigkeit erst durch einen Nachholprozess mit besonderer Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs zu gewährleisten ist. Derzeit wird diskutiert, wie hoch die Priorität der Radwege in Stuttgart im Bereich Winterdienst im Vergleich zu den Straßen anzusehen sind. Bezüglich des **Einflusses der zuständigen Personen** für den Radverkehr in der Politik ist eine differenzierte Betrachtung nötig. Als Prämisse der Zukunftsgestaltung hat der Radverkehr im Vergleich zum Kfz-Verkehr in großen Teilen der Politik tendenziell höheres Gewicht. So hat der Gemeinderat richtungsweisende und ambitioniertere Beschlüsse auf der strategischen Ebene gefällt. Im Detail gibt es jedoch keine sichere Mehrheit für Radverkehrsmaßnahmen, für die der Autoverkehr Raum hergeben muss (Parkplätze, Fahrspuren). Die Vorschläge der Verwaltung, die da oft weiter gehen, scheitern in den Bezirksbeiräten und an Anwohner:innen-Initiativen, die ihre Parkplätze retten wollen, so dass im Gemeinderat dann keine Mehrheit zustande kommt.

In Stuttgart gibt es zwei **Lenkungsgremien** für die Aktivitäten der Radverkehrsförderung. Zum Radforum wird die Bürgerschaft in mittlerweile unregelmäßigen Abständen eingeladen. Teilnehmer:innen sind ähnlich der BYPAD-Evaluationsgruppe neben den Verwaltungsmitarbeiter:innen und Gemeinderatsmitgliedern auch Bürger:innen, die vor allem in Initiativen organisiert sind. Zum anderen wurde der Radverkehr als ständiges Gremium im Unterausschuss Mobilität etabliert, der sich zwei Mal im Jahr öffentlich mit sachkundigen Einwohner:innen zu Radverkehrsthemen berät. Kritisiert wird, dass im Rahmen der Arbeit

zumeist Berichte vorgelegt und diskutiert, aber keine Entscheidungen vorabgestimmt oder zukunftsweisende Empfehlungen abgegeben werden.

Auf Arbeitsebene innerhalb der Verwaltung existieren Arbeitsgruppen (Amtsradroutine, Hauptradroutensitzung), in dem verkehrsplanerische Entscheidungen ämterübergreifend mit allen Beteiligten besprochen und optimiert werden. Nutzerverbände sind daran nicht beteiligt.

Als Gründungsmitglied der AGFK Baden-Württemberg findet auch eine regelmäßige Zusammenarbeit mit anderen Städten und mit den übergeordneten Behörden statt, z.B. bei der Planung der Radschnellverbindungen. Weitere Beispiele sind die Mitarbeit in der Koko Rad (Kommunalen Koordinierungsstelle Radverkehr), KAF (Kommunale Arbeitsgemeinschaft Filder). Die Zusammenarbeit mit dem Land ist auch anderweitig essentiell, da bedeutende Liegenschaften des Landes große Bedeutung für das Radverkehrsnetz haben. Darüber hinaus gibt es eine ständige Zusammenarbeit mit der Polizei, die eine Fahrradstaffel aufgebaut hat.

Zur **Kommunikation von Radverkehrsthemen zwischen den Ämtern und an die Politik** dienen u.a. der aller zwei Jahre zu erstellende Radverkehrsbericht sowie Berichte über Planungen im ASW bzw. Radverkehrsvorlagen als regelmäßige Information des Gemeinderates, auch Verkehrsversuche werden in strukturierter Form dokumentiert und kommuniziert (z.B. Hofener Straße, Popup Bike-Lanes, Forschungsprojekt Piktogrammspur, Kfz-Sperrung Wilhelmsbrücke). Zum kontinuierlichen Austausch dient der Unterausschuss Mobilität.

Die Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration ist aufgrund der Größe von Stuttgart weniger bedeutsam, da der Großteil der nötigen Zusammenarbeit innerhalb der Stadtgrenzen stattfindet. Abstimmung mit den Nachbarkommunen erfolgen regelmäßig und überall wo nötig (Radschnellwege, Netzschnittstellen).

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Der Kenntnisstand müsste gerade bei denen verbessert werden, die glauben, es sei sozial, wenn man das Autofahren nicht verteuert (Parkplatzgebühren etc.) und zwar generell den Radverkehr fördern wollen, aber eben nicht an dieser konkrete Stelle im Konfliktfeld, billiges Straßenrandparken contra Radfahrstreifen.
- Stärkere Förderung des Radverkehrs von oberen Verwaltungsebenen (z.B. durch die Fachbürgermeister)
- Politik und Verwaltung sollten das Rad als gleichwertiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel bei Entscheidungsprozessen behandeln. Dabei sollte die Verkehrssicherheit aller Altersgruppen vor den Belangen eines leistungsfähigen Kfz-Netzes stehen.
- Es müsste eine echte Taskforce für den schnellen Aufbau einer Radinfrastruktur geben.
- Die externe Projektsteuerung für Radinfrastrukturmaßnahmen muss transparenter werden. Die Priorisierung von Vorhaben ist kaum nachvollziehbar.
- Offizielle Arbeitsgruppen mit allen Nachbargemeinden und -verbänden und interessierten Bürgern.

Hinweise der Auditoren:

- Mehr Transparenz und Kommunikation des Verwaltungshandelns würde Vertrauen schaffen und über den Abbau von Widerständen ggf. auch Ressourcen sparen. Ein wichtiger Baustein dafür ist die städtische Webseite zum Radverkehr, die entsprechend erweitert werden sollte.
- Mit zunehmender Dichte des Radverkehrsnetzes werden Vorhaben kleinteiliger und verlagern sich in die Bezirke. Damit kommt der Bezirksebene und ihrer Selbstorganisation über Ortsbeiräte eine zunehmend höhere Bedeutung zu. Ein dezentrales Beteili-

gungsformat auf bezirklicher Ebene sollte die Umsetzung der Pläne begleiten und könnte Widerstände vor Ort abbauen.

Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 7 und 8)

Bewertung:	3,5 (87%)
-------------------	------------------

Die konzeptionellen **Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs** sind innerhalb des Verkehrsentwicklungskonzeptes und des Radverkehrskonzeptes definiert. Durch den Zielbeschluss 2019 "Stuttgart zur Fahrradstadt machen" wurden ein messbares Ziel (25% Radverkehrsanteil) und ein klarer Zeithorizont dafür (2030) etabliert. Weiterhin wurde gemeinsam mit den Sachkundigen Einwohner:innen ein Stuttgarter Qualitätsstandard für Radverkehr erarbeitet, der aus praktischen Gründen (Einschränkung von Lösungen für beengte Verhältnisse) noch nicht beschlossen worden ist, jedoch Eingang in einen Planungsleitfaden im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes finden soll. Die festgeschriebenen Aktivitäten betreffen teilweise auch Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs, z.B. durch Tempolimit, Wegnahme von Stellplätzen und Fahrspuren.

Für die **Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs** existiert durch den Zielbeschluss 2019 ein ambitioniertes Set von Maßnahmen, das für die Verwaltung verbindlich ist. Ein für die Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen wesentlicher Bestandteil ist die deutschlandweit einzigartige Festschreibung einer externen Projektsteuerung nach Prioritäten und nach Zeitplan. Dafür existiert eine Projektkoordinierungsliste aller geplanten und umgesetzten Radmaßnahmen (Infrastruktur) mit Budgetplanung und Zeithorizont.

Bemängelt wurde, dass bei der Detaillierung der Aktivitäten das hoch gesteckte Ziel nicht stringent im Auge behalten wird, zum einen hinsichtlich des Tempos der Umsetzung aber auch bei der Art der Entscheidungen, z.B. wenn infrastrukturelle Nadelöhre wie Brückenbauwerke geschaffen werden, die das Erreichen der Qualitätsziele verhindern. Nötig für die Umsetzung der Ziele ist auch eine proaktive Verkehrsüberwachung.

Es werden systematisch Projekte in Angriff genommen, die ein über die politisch-administrativen Grenzen hinaus gehendes Vorgehen erfordern. Beispiele dafür sind das interkommunales Radverleihsystem RegioRad, die geplanten Radschnellverbindungen, Wegweisung Filderradrunde, Städtebauliche Verträge, übergeordnete Projektkoordinierung des Projektes Rad und Schule und das Pilotprojekt Radschulwege.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Stärkere Bereitschaft zur Einschränkung des fließenden und ruhenden Autoverkehrs Klarer Zeithorizont für Konzeptumsetzung. Mehr leichtgewichtige, einfache Maßnahmen umsetzen (Popup Bike-Lanes, Piktogrammspuren).
- Maßnahmen zur Realisierung der Hauptradrouten sollten konsequenter umgesetzt werden. Bisher wird das Ziel zur Umsetzung der Hauptradrouten deutlich verfehlt.

Hinweise der Auditoren:

- Die Ziele für den Modal Split sollten über alle Verkehrsträger definiert werden. Es muss klar werden, auf Kosten welcher Verkehrsart der Radverkehrsanteil wachsen soll. Die Modal-Split-Ziele können stärker konkretisiert werden bezüglich Wegelängengebieten, Wegzwecken oder Zielgruppen.
- Ein Umdenken könnte durch die regelmäßige Erlebbarkeit der angestrebten Qualitäten gefördert werden (sonntägliche Straßensperrungen für Kfz etc.)

Modul 4: Finanzen und Personal (Fragen 9 bis 11)

Bewertung:	3,5 (87 %)
-------------------	-------------------

Hinsichtlich der **Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen** ist ein mehrjähriges Radverkehrsbudget (Doppelhaushalt) mit einer herausragenden Mittelausstattung von ca. 20 € pro Einwohner:in jährlich vorhanden, das zukünftig auf 40€ noch verdoppelt werden soll. Dies ermöglicht auch die finanzielle Unterstützung von Radservicestationen als soziales Projekt oder des RegioRad Radverleihsystems.

Hinsichtlich der **Personalsituation** arbeitet die Verwaltung bei Verkehrsprojekten grundsätzlich integrativ. Da Planung nicht sektoral sein kann, sind auch Personalanteile nicht sinnvoll nur einer Verkehrsart zuzurechnen. Mitarbeiter:innen der Bezirke oder anderer Themenfelder (Bsp. Stadtgestaltung) haben bei ihren Aufgaben ebenfalls die Umsetzung von Radverkehrsaktivitäten im Blick. Mit dem Zielbeschluss zur Radförderung wurden zusätzlich Radteams z.B. in der Verkehrsbehörde und Verkehrsüberwachung aufgestockt, um Radverkehrsprojekte gezielter umzusetzen. Ämterübergreifend existiert eine Fachgruppe Radverkehr aus Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt. Darüber hinaus gibt es eine enge Zusammenarbeit mit der Polizei als weiteren Fachbereich. Laut Radbericht 2021 werden im Amt für Stadtplanung und Wohnen 8,5 Stellen dem Radverkehr zugeordnet, im Amt für Öffentliche Ordnung 22,0 Stellen (davon allerdings die Hälfte, insbes. zur Verkehrsüberwachung, derzeit unbesetzt), im Tiefbauamt 5,5 Stellen. Hinzu kommen zwei Stellen im Rahmen des Aktionsprogrammes "Saubere Luft". Insgesamt kann eine befriedigende Personalsituation konstatiert werden.

Hinsichtlich der **fachspezifischen Fortbildung der Verwaltungsfachleute** gibt es kein Fortbildungshemmnis. Obwohl kein separat für den Radverkehr vorgesehenes Fortbildungsbudget existiert, wurden bisher alle gewünschten Fortbildungen gewährt. Dies wird zur Teilnahme an Konferenzen wie auch für Fortbildungsveranstaltungen (z.B. Fahrradakademie) genutzt. Die Fortbildung wird ergänzt durch interne Schulung für Mitarbeiter:innen zum Thema Radverkehr. Wichtig ist der Fakt, dass auch ein ausreichendes Zeitbudget zur Fortbildung vorhanden ist, ebenso Zeit bleibt für die Erlangung der Ortskenntnis bei der jeweiligen Planung. Von außen empfundene Defizite z.B. bei der Überwachung des Parkens (z.B. in Einmündungen) sind keine Frage der Qualifizierung oder Motivation der Mitarbeitenden, sondern dem Kapazitätsproblem bei der Verkehrsüberwachung geschuldet.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Mehr Personal für die Radverkehrsentwicklung in Stadtplanungs-, Ordnungs- und Tiefbauamt.
- Für eine konsequente Umsetzung der Radverkehrsziele wird ein größeres Bewusstsein für Radverkehr in allen Verkehrsabteilungen benötigt. Nur so kann erreicht werden, dass auch bei Großprojekten (wie die Kreuzung Friedrichswahl) oder z.B. bei Baustellen der Radverkehr immer mit im Blick ist. Es sollte auch außerhalb des dedizierten Fachpersonals generell mehr bzgl. Radverkehr geschult werden.

Hinweise der Auditoren:

- Das Radfahren der Mitarbeitenden sollte auch aus dem Grund stärker gefördert werden, dass es dem Verständnis für die Belange der Radfahrenden sehr dient.
- Die AGFK Baden-Württemberg hat einen Leitfaden zur Radverkehrsführung an Baustellen²⁵ erstellt. Dieser könnte bei Antragstellung an die Bauunternehmen geben werden und generell Anwendung durch die Straßenverkehrsbehörde finden.

²⁵ <https://www.agfk->

[bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/Baustellenleitfaden/AGFK_BW_Baustellenleitfaden.pdf](https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Projekte/Baustellenleitfaden/AGFK_BW_Baustellenleitfaden.pdf)

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Fragen 12 bis 17)

Bewertung:	2,5 (61%)
-------------------	------------------

Das **Radverkehrsnetz** in Stuttgart ist mit einigen Ausnahmen (Eberhardstraße, Tübinger Straße) noch gering bzw. mit geringem Ausbaustandard entwickelt. Neben Netzlücken sind auch eine Reihe von Radverkehrsanlagen nach veraltetem Standard charakteristisch, z.B. ohne Sicherheitstrennstreifen zum Parken. Auch viele für den Radverkehr freigegebene Gehwege mit entsprechenden Komforteinbußen und Sicherheitsproblemen sind typisch. Das Hauptradroutennetz, welches 2009 definiert wurde, besteht aus 12 Hauptradrouten. Davon ist bislang nur die Hauptradroute1 größtenteils komfortabel und nach den gültigen Standards umgesetzt. Das vollständige Netz an Hauptradrouten soll bis zum Jahr 2030 umgesetzt sein. Planungen erfolgen mit dem vorrangigen Ziel, ein durchgängiges Netz zu erhalten. Ältere Radwege werden bei anstehenden Umbaumaßnahmen angepasst

Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr, insbesondere wenn auch ÖPNV- und Fußverkehrsanforderungen mit berücksichtigt werden müssen, stellen eine besondere verkehrsplanerische Herausforderung dar. Wirklich radverkehrsgerecht umgestaltete Kreuzungen gibt es nur vereinzelt. Bei vielen Kreuzungen in Stuttgart sind die Belange des Radverkehrs nicht berücksichtigt oder unterliegen den Belangen des Kfz-Verkehrs (z.B. Neckartor, Charlottenplatz, Staatsgalerie). Dies betrifft besonders eine oft zeitraubende Führung des Rad- und Fußverkehrs über Stopps auf Verkehrsinseln und für diese Verkehrsarten unkomfortablen Lichtsignalsteuerungen.

Für die **Instandhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur** gibt es ein standardisiertes Instandhaltungs- und Beschwerdemanagement, das über das System der "Gelben Karten" mit Schadensmeldungen gespeist wird. Die Unterhaltung und Reinigung ist gut organisiert, Schwachstellen gibt es jedoch beim Grünschnitt an Radwegen und dem Winterdienst, für den ein Konzept erst in Arbeit ist. Bezüglich Winterdienst sind insbesondere Beräumungen von Radverbindungen außerhalb der Ortschaften und in Tempo 30 Zonen noch nicht gelöst. Für Radwege angepasste Spezialfahrzeuge sind wenig vorhanden. Beschilderte Radumleitungen, die jedoch nur bei größeren Maßnahmen per Pressemitteilung kommuniziert werden, sind Standard.

Die **Sicherheit der Radfahrenden** liegt stark im Fokus der Verwaltungstätigkeit. Zu nennen sind z.B. Unfallanalysen über 3 Jahre aller Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung (nicht nur der Häufungsstellen), externes Sicherheitsaudits, Bewusstseinsbildungskampagnen (z.B. zum Abstand 1,5m); Tempo 30 in 70% des Straßennetzes seit 20 Jahren; dazu 100 km des Hauptstraßennetzes mit Tempo 40 (aus Gründen der Luftreinhaltung, hohe Akzeptanz und Kontrolldichte), Pilotprojekte mit der Autoindustrie und Gemeinderatsbeschluss zu innovativen Lösungen, Beteiligung an Landeskampagnen. Der Sportkreis Stuttgart e.V., die Organisation Radspaß und die Polizei veranstalten Fahrradsicherheitskurse für Kinder oder Pedelecnutzer:innen sowie Fahrradlernkurse. Auch der Fahrradführerschein für Schüler:innen in der Grundschule unterstützt sicheres Radfahren. Im Rahmen eines Sonderauftrags des Oberbürgermeisters wurde ein „Sonderbericht Radverkehrsunfälle“ mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen erstellt, der die hohe Bedeutung des Sicherheitsthemas unterstreicht.

Große Diskrepanzen gab es jedoch zu der Frage, ob sichere Radverkehrsanlagen in Kreuzungsbereichen und Straßenabschnitten angelegt sind. Dies hat auch zu der im BYPAD-Verfahren eigentlich nicht vorgesehenen Zwischeneinstufung von Level 3,25 geführt. Während verwaltungsseitig ein Ausschöpfen von StVO und Technik für sichere und komfortable Radverkehrsführung betont wird, sehen andere die Lösungen in Stuttgart nur als formal sicher an, da sie Radfahrende sowie Autofahrende zur Regelübertretung und gefährlichem Verhalten animieren sowie Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr provozieren

würden (z. B. lange Ampelphasen, Gehweg Rad frei). Eine subjektiv sichere Führung, die z. B. auch Eltern und Kinder für den Schulweg zum Radfahren einlädt, wäre kaum gegeben.

Für das topografisch bewegte Stuttgart ist die **Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten**, insbesondere dem öffentlichen Verkehr, besonders wichtig. Dazu sind an vielen Haltestellen bis hin zum Busverkehr B+R Fahrradabstellanlagen vorhanden. Speziell gesichertes Fahrradparken ist dabei selten und nur pilothaft eingeführt. Für eine komfortable Lösung am Hauptbahnhof wird aktuell eine Bedarfsermittlung und Machbarkeitsstudie durchgeführt. Durch das stationsgebundene Radverleihsystem RegioRad (ergänzt um E-Bikes und Lastenräder) ist meist auch eine einfache Anbindung der Haltestellen ohne eigenes Rad möglich. Allerdings ist RegioRad nicht in allen Stadtteilen gleich gut platziert. Beispielsweise gibt es im Stuttgarter Osten deutlich weniger Stationen, sodass hier das Verleihsystem für Alltagswege nur begrenzt genutzt werden kann. Die Fahrradmitnahme ist in den Stadtbahnen (außerhalb der Kernzeiten) kostenlos möglich. Mit Ausnahme einer speziellen Verbindung ("Rad-Tourer" mit Fahrradhänger) ist in Bussen aus Kapazitätsgründen die Fahrradmitnahme nicht erlaubt. Die Zahnradbahn "Zacke" als besonderes Element des öffentlichen Verkehrs in Stuttgart ist für den Radverkehr wichtig und wurde deshalb mit einem neuen Vorstellwagen für 20 Fahrräder und ein Lastenrad versehen.

Zur Verbesserung der **Qualität des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl** sind an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen installiert worden, die zumeist qualitativ hochwertig sind. Ein flächendeckendes Konzept zum Fahrradparken inkl. Bedarfsanalyse (Bügel, geschützte Abstellanlagen, Lastenradstellplätze, usw.) existiert nicht. Dennoch richtet die AG Abstellanlagen laufend weitere Fahrradabstellplätze ein, bei Um- und Neuplanungen werden von Beginn an Fahrradabstellplätze mitberücksichtigt. Im Doppelhaushalt 2020/2021 wurden in Stuttgart ca. 300 Bügel vom Tiefbauamt geplant. Mit Personal besetzte Rad-Service-Stationen mit Radabstellmöglichkeit gibt es an vier Stellen im Stadtgebiet. Der Gemeinderat hat zudem den Aufbau von Fahrradgaragen im öffentlichen Raum beschlossen, der bislang an vier Pilotstandorten umgesetzt ist²⁶. Fahrradcodierungen erfolgen in begrenzter Anzahl durch den ADFC.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Die Umsetzung des Hauptradroutennetzes erfolgt anlassbezogen auf kurzen Abschnitten. Nicht einmal die Hauptradroute 1 entspricht aktuell einem akzeptablen Standard in der Tallängsachse.
- Hauptradrouten konsequent umbauen, auch wenn andere Interessen berührt werden; Schutzstreifen und Radfahrstreifen entsprechend den Standards realisieren (Sicherheitstrennstreifen, ausreichende Breite); Netzlücken zeitnah schließen
- Ampelschaltungen anpassen, Radverkehr getrennt vom Fußverkehr führen.
- Verbesserung der Schaltungen der Lichtzeichenanlagen (z. B. eine Richtung komplett synchron, für besseren Verkehrsfluss). Umsetzbarkeit der "grünen Welle für Fahrrad-fahrende" an Hauptkreuzungen prüfen. Wartezeiten auf engen Verkehrsinseln minimieren.
- Es gab ein erstes Treffen für ein Forschungsprojekt zusammen mit dem BW Institut für nachhaltige Mobilität und den sachkundigen Einwohnern. Darauf sollte aufgebaut werden, um die Planung und Umsetzung von Kreuzungsprojekten zu verbessern, zu beschleunigen und den politisch-demokratischen Dialog für die Prioritäten an Kreuzungen voranzubringen.
- Bessere Koordinierung der verschiedenen Informationsquellen bei Beschwerden oder Hinweisen. Beschwerden kommen z.B. per E-Mail und Gelbe Karte und verursachen so doppelte Bearbeitung.

²⁶ <https://stuttgart.bike-and-park.de>

- In unseren Augen beginnen die Probleme der Instandhaltung schon in der Planung. Es ist für uns kein Konzept ersichtlich, das z.B. die Oberflächen der Radinfrastruktur gegen Baumwurzelschäden absichert. Es fehlen auch Mindestanforderungen/Standards an die Oberflächengüte. Das führt dazu, dass Fuß- und Radwege bereits ab Fertigstellung so wellig und rau sind, dass sie eigentlich überarbeitet werden müssen. Qualitätsstandard sollte hier sein, dass man mit Rennrad mit T30 genauso gut fahren kann wie mit einem Kinderrad mit kleinen Rädern und kleinem Radstand oder einem vollgefederten Mountainbike. Auch die Schräge der Fahrbahnen muss für zweispurige Räder, Lastenräder, Dreiräder etc., eben und waagrecht sein. Auch das ist nicht immer gegeben.
- Es sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Tempo 30 anzuordnen. Die Sicherheit von Radfahrenden sollte gegenüber dem Erhalt von Parkplätzen höher priorisiert werden.
- Fahrradmitnahme Linienbusse zumindest auf Steigungsstrecken, und an Tunnelabschnitten (z.B. Wagenburgtunnel) in den Randzeiten wird seit Jahren nicht umgesetzt.
- Förderung und Umsetzung von sicheren Fahrradabstellplätzen, bspw. Fahrrad-Parkhäusern an sinnvollen Örtlichkeiten. Beschilderung und öffentlich wirksame Publikation dieser Abstellmöglichkeiten.
- Fahrradparken: Potenziale von Initiativen aus der Bürgerschaft wie dem freien lastenrad e.V. und verfügbare digitale Konzepte zur Bedarfsermittlung nutzen.

Hinweise der Auditoren:

- Die Modal-Split-Ziele sollten sich möglichst schnell auch in einer Neuaufteilung des Straßenraumes widerspiegeln. Mit der Herstellung der Hauptradrouten ergibt sich die Chance, dies konsequent umzusetzen.
- Da Stuttgart derzeit noch über einen sehr hohen Anteil an gemeinsamen Geh- und Radwegen (bzw. Gehweg Rad frei) verfügt, ist die Organisation von Reinigung und Winterdienst auf diesen Wegen besonders wichtig, um z. B. im Winter Netzlücken zu vermeiden. Angebracht ist u.a. die Anpassung der Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart an die Erfordernisse des Radverkehrs.
- In den Wohngebieten und Quartierszentren kann der Radverkehr häufig Vorrang auf der Fahrbahn (Fahrradstraßen, Tempo 20-Zonen) und durch modale Filter Komfort- und Erreichbarkeitsvorteile bekommen.
- Eine weitere Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit (Tempo 30 statt 40 oder 50) vermindert die Unfallgefahr und kann schnellen Radfahrenden ein Mitfließen ermöglichen.
- In den Stadtbezirken sollten Radverkehrsnetze entwickelt und umgesetzt werden, die das bisherige Radnetz verdichten und alle Ziele und Quellen anbinden.

Modul 6: Information und Erziehung (Fragen 18 bis 20)

Bewertung:	2,7 (67%)
-------------------	------------------

Zur **Information der Bevölkerung** über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs wird der Baubeginn von Radprojekten in Presse und als Anliegerinformation angekündigt, gelegentlich erfolgt die Bekanntmachung über die Sozialen Medien (z.B. Twitteraccount der Stadt). Darüber hinaus erfolgt eine umfangreichere Kommunikation einzelner Projekte, die sich an die gesamte Einwohnerschaft richten (Bsp. Eberhardstraße Autofrei). Dabei wird auch das Beteiligungsportal StuttgartMeineStadt.de genutzt. Eine Kommunikationsstrategie ist in Entwicklung und in Teilen bereits umgesetzt. Radzählsäulen dienen als Information vor Ort und gleichzeitig als Werbung für den Radverkehr.

Hinsichtlich **Verkehrserziehung und Radfahrtraining** ist zunächst die Radfahrausbildung im Grundschulalter zu nennen, die in Stuttgart durch Polizei und Jugendverkehrsschulen

durchgeführt wird. Die Ausbildung ist nicht bis zur Realumgebung ausgedehnt und findet ausschließlich im Schonraum statt, spezielle Verkehrssituationen sind jedoch in Parcours integriert. Mit dem Projekt Fahr Rad und Schule, einem Informationsordner der Stadt Stuttgart für alle Stuttgarter Schulen, hat Stuttgart eine Vorreiterrolle eingenommen und wurde 2007 mit dem deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet. In Folge wurden weitere besondere Projekte wie Laufräder in Jugendverkehrsschule, betreute Radtouren mit Kindern (soz. schwache Bevölkerungsgruppen) oder Pumptracks zur Förderung von Motorik und Spaß am Radfahren auf den Weg gebracht. Die Erstellung von Radschulwegeplänen ist in Erprobung. Angesichts hoher Unfallzahlen mit Pedelecs werden in Kooperation mit Radspaß.org über das normale Maß hinaus Sicherheitstrainings mit Pedelecs angeboten. Weiterhin gibt es eine Kampagne zur Querung der Stadtbahngleise. Spezielle Radfahrkurse für Migrantinnen wurden durch die VHS durchgeführt. Viele Projekte, u.a. zum Projekt Schulradler der AGFK, wurden durch die Corona-Pandemie beschränkt und eingestellt.

Zur **Orientierung der Radfahrenden** sind die bisher umgesetzten Hauptradrouten, das RadNETZ BW und die Rundstrecken RadelThon und FilderRadrunde ausgeschildert. Eine regelmäßige Instandhaltung der Wegweisung ist in Planung. Ein regelmäßig aktualisierter Radfahrstadtplan der Stadt steht analog und digital zur Verfügung. Der VVS Radroutenplaner kann als Besonderheit auch intermodale Wege mit Rad- und ÖPNV-Nutzung routen. Eine Problemfeld stellt die Ausschilderung von Umleitungen für Radfahrende bei Baustellen dar.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Verbesserung Schulwegsicherheit, prüfen/angehen von Kritikpunkten: 1. Bei der Fahrradprüfung an Grundschulen wird unzureichend über die Rechte der Radfahrenden gesprochen. 2. In Kampagnen zur KiTa- und Schulwegsicherheit werden die potenziellen Unfallverursachenden im Auto nicht oder viel zu defensiv angesprochen. 3. Selbst nach Unfällen an zugeparkten Übergängen werden nicht die Sichtbehinderungen beseitigt, sondern Warntafeln ins Sichtfeld der Kinder gestellt.

Hinweise der Auditoren:

- Information zu Radverkehrsmaßnahmen sollte für interessierte Bürger und Akteure bereits im Planungsstadium zur Verfügung gestellt werden (Projektsteuerung)
- Verkehrserziehung sollte auch im Straßenraum unter realen Bedingungen stattfinden, damit auf die konkreten Probleme im Umfeld der Schule eingegangen werden kann.
- Der Fahrradstadtplan oder ein anderes digitales Kartenmedium kann genutzt werden, um den aktuellen Stand der Planung und des Fortschritts von Baumaßnahmen zu kommunizieren. Auch Umleitungen können kenntlich gemacht werden oder die Erarbeitung von Radschulwegeplänen integriert werden.

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften (Fragen 21 bis 24)

Bewertung:	2,4 (59%)
-------------------	------------------

In Stuttgart wird systematisch die **Fahrradnutzung durch Öffentlichkeitsarbeit** unterstützt. Dazu gibt es eine Strategie übers Jahr für alle Themen und Zielgruppen. Bis zur Pandemie wurden 15 Jahre lang Radaktionstage durchgeführt, weitere Veranstaltungen sind die Stuttgarter Mobilitätswoche, ein Cargobike Day / -Roadshows sowie weitere verkehrsmittelübergreifende Veranstaltungen Im Rahmen der Kampagne „Stuttgart steigt um“. Die Stadt Stuttgart nimmt regelmäßig bei der Aktion STADTRADELN des Klimabündnis teil. Im Rahmen der Kampagne werden z.B. Schulen gesondert angesprochen und erhalten Sonderpreise um das Radfahren an Schulen zu unterstützen. Ebenfalls im Rahmen der Kam-

pagne STADTRADELN gibt es über die Sozialen Medien lokale Persönlichkeiten, die zum Radfahren und mitmachen aufrufen (z.B. Dodokay). Informationsmaterial gibt es über die betriebliche Mobilitätsberatung, den RadGEBER und die Homepage. Verschiedene Gewinnspiele und Aktionen bewerben auch das RegioRad Stuttgart. Die Stadt nimmt selbst eine Vorbildrolle zur Förderung der Fahrradnutzung ein, z.B. bei der Anschaffung und dem Einsatz von Diensträdern.

Die **Förderung von Alltagsradverkehr (Schule, Beruf, Einkauf)** ist im Umweltamt im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Personal verankert, darüber hinaus wird auch allgemeine Mobilitätsberatung für Privatpersonen betrieben. Die Kommunikation der Vorteile des Radfahrens werden dabei in die allgemeine Kommunikation (Bsp. beim STADTRADELN) integriert. Über einen Zuschuss für Lastenräder für Familien arbeitet die Stadt auch mit finanziellen Anreizen und betont die soziale Komponente. Über das Projekt Lebenswerte Innenstadt wird die Fahrraderreichbarkeit und Aufenthaltsqualität u.a. durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs gesteigert. So gilt auf den Erschließungsstraßen innerhalb des Cityrings künftig maximal Tempo 20.

Die umfangreichen Aktivitäten zur Förderung der Schulmobilität sind bereits im Modul 6 beschrieben. Darüber hinaus wird durch Tempo 30 dafür gesorgt, dass Schulumgebungen verkehrssicher und attraktiv sind. Das Infrastrukturprojekt Rad und Schule kümmert sich zudem um Abstellanlagen, sichere Wege und andere Verbesserungen auf dem Schulweg.

Die bisher beschriebenen Programme helfen auch dabei, **Radfahren in allen Lebensphasen** zu ermöglichen. Speziell zu erwähnen sind das Fahrradtraining für Menschen mit Migrationshintergrund (ehrenamtlich durch den Verein 'Bike Bridge' organisiert), die Maßnahmen zur Schulmobilität, die Lastenradförderung für Familien und eine Förderung zum Erwerb von Trikes für Mobilitätseingeschränkte, RadGEBER und Mobilitätskarte für Neubürger in den Bezirksämtern, die Radausleihe "Fahrradbox" für Schulen und Familien (von Kinderstiftung Stuttgart e.V.) sowie neun Reparatursäulen in unterschiedlichen Bezirken. Die Radmitnahme in der Zacke und die Radmitnahme im RadTourer unterstützt auch die Raderreichbarkeit für Ältere.

Die **positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens** für die Radverkehrsförderung nutzbar zu machen, steht weniger im Fokus der Aktivitäten in Stuttgart. Kommunikation und Argumentation mit dem Thema Gesundheit sind in Stuttgart schwieriger, da sie teilweise negativ besetzt sind (nicht fit sein, Krankheiten usw.) und die Topografie in Stuttgart früher Fitness vorausgesetzt hat. Im Rahmen des RadelThon²⁷, in Zusammenarbeit der Landeshauptstadt Stuttgart mit der AOK Stuttgart-Böblingen, der Stuttgarter Radsportgemeinschaft und dem ADFC wurde eine Radtour um Stuttgart unter Gesundheitsaspekten promotet. Die Route wurde 2021 neu instandgesetzt, beschildert und feierlich (wieder)eröffnet. Auch STADTRADELN als deutschlandweite Mitmachkampagne, der sich Stuttgart regelmäßig anschließt, thematisiert Gesundheit.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Es könnte viel mehr Werbung für den Radverkehr als gesunde, schnelle und umweltfreundliche Mobilität gemacht werden
- Gezieltere Förderung des Schulradverkehrs (z.B. über Schulwegpläne)

Hinweise der Auditoren:

- Ein Kommunikationskonzept, das Ziele, Zielgruppen, strategische Ansätze, Kernbotschaften, Medien, Maßnahmen etc. definiert, kann zu einer systematischen Verbesserung der Kommunikation und ihrer Wirkung sowie die Einbindung von weiteren Akteuren sorgen.

²⁷ <https://www.radelthon.info/gesundheit/gesundheit.html>

- Eine identitätsstiftende Kampagne zur Bewerbung des Radfahrens sollte die Einwohner:innen auch emotional erreichen. In Verbindung mit dem spürbaren Ausbau der Infrastruktur wird so die Lust am Radfahren geweckt und gestärkt.

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 25 und 26)

Bewertung:	2,6 (66%)
-------------------	------------------

Für eine wirksame Radverkehrsförderung, die gleichzeitig auch Flächen für den Radverkehr nutzbar macht, ist eine **Eingrenzung bzw. Reduzierung der Autonutzung** ein sehr wichtiges Element. Hinsichtlich der Bewertung gab es innerhalb der Evaluationsgruppe deutliche Unterschiede, die zu einer in der BYPAD-Methodik unüblichen Einstufung im Level 2,25 geführt hat. Einerseits wird eine traditionell hohe Bedeutung/Stellenwert des Kfz-Verkehrs herausgestellt, die sich immer noch in verkehrsplanerischen Abwägungen niederschlägt und teilweise selbst Fahrradstraßen dominiert. Modale Filter fehlen auf Rad-Parallelrouten, wegen geringer Kfz-Einschränkung belastet der Parksuchverkehr. Andererseits wird auf viele auch im deutschen Städtevergleich herausragende Fakten verwiesen: Parkgebühren / Parkpolitik, Durchgangsverkehrsreduzierung im Stadtzentrum, Tempo 20 im Rahmen der "Lebenswerten Innenstadt", Parkraummanagement mit 50.000 Parkausweisen. Dies ist umso bemerkenswerter, da in Stuttgart kein mittlerer und äußerer Ring wie in anderen Städten vorhanden ist. Dennoch ist die Innenstadt für den Kfz-Verkehr weiterhin sehr gut erreichbar. Mit dem Rad kann sie nur begrenzt erreicht und nur an wenigen Stellen gequert werden. Im Stadtzentrum gibt es Fußgängerbereiche mit "Rad frei", aber nicht flächendeckend.

Generell muss zwischen der Innenstadt, auf die sich viele Maßnahmen konzentrieren, und den Außenbezirken unterschieden werden. In Wohngebieten und Stadtbezirken werden Strategien situativ erarbeitet. Als Fazit kann herausgestellt werden, dass die Arbeit der Verwaltung nicht immer bzw. nur mit Zeitverzögerung dem politischen Willen entspricht, d.h. das Ergebnis oft nicht im Straßenbild erkennbar ist.

Die **Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung** unterstützt den Radverkehr, indem Fahrradparken bei allen neuen Siedlungsentwicklungsprojekten mitberücksichtigt wird. Die Landesbauordnung schreibt Radabstellplätze bei Neubauten vor. Der Flächennutzungsplan betont Innenentwicklung und eine Stadt der kurzen Wege, auch in Sanierungsgebieten. Dies wird auch im Rahmen von Städtebaulichen Verträgen realisiert.

Verbesserungsvorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe:

- Die Reduktion des Autoverkehrs muss stärker forciert werden, auch an Hauptverkehrsstraßen (Bsp. Friedrichswahl). Hier gibt es vielfältige Möglichkeiten die nicht voll ausgenutzt werden:
 - Zuflussdosierung
 - Infrastruktur wie Super-Blocks oder das Prinzip Houten²⁸, letzteres ließe sich z.B. in Wangen und Obertürkheim gut umsetzen
 - Stärkere Förderung für Carsharing (mehr Stellplätze)
 - Teureres Anwohnerparken
 - Höhere Taktung des ÖPNV ...
- Autofreie Zonen in der Innenstadt sowie in den innerstädtischen Wohngebieten deutlich ausweiten.

²⁸ S.3 https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-o-03.pdf

Hinweise der Auditoren:

- Maßnahmen, die den Qualitätsgewinn im öffentlichen Raum durch weniger (fahrende und parkende) Autos erlebbar machen, sollten systematisch gefördert und schrittweise verstetigt werden (Parking Day, Living Streets, Autofreier Tag), um ein Umdenken in der Bevölkerung zu erleichtern.
- Die Abhängigkeit vom privaten Kraftfahrzeug sollte auch durch eine besondere Unterstützung der Ausweitung von Carsharing reduziert werden.

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 27 und 28)

Bewertung:	3,0 (75%)
-------------------	------------------

Daten zur Fahrradnutzung werden unter anderem über ein systematisches Monitoring mit mittlerweile 15 Dauerzählstellen (davon 12 Radzählsäulen mit Display, Daten öffentlich im Internet abrufbar, auch mobile Schlauchzählstelle) erhoben. Daten zum Radverkehrsanteil an den Wegen der Einwohner auf Basis einer repräsentativen Haushaltsbefragung wurden in der Vergangenheit nur sporadisch erhoben. Sie liegen aktuell für das Jahr 2017 aus der Erhebung Mobilität in Deutschland mit hoher Qualität vor. Durch den Beschluss des Gemeinderates zu 5-jährlichen Modals-Split-Erhebungen ist in Zukunft eine stabile Zeitreihe sichergestellt. Auch in den Bürgerbefragungen durch das statistische Amt wird regelmäßig der Radverkehr thematisiert.

Daten zur Sicherheit des Radverkehrs werden auf Basis der polizeilichen Unfallanzeigen u.a. im Rahmen der Arbeit der Unfallkommission intensiv ausgewertet (Detail-Unfallanalysen an Unfallhäufungspunkten, Sonderberichte zum Radverkehr) und fließen in die Maßnahmenplanung des Tiefbauamtes ein. Zudem werden Sicherheitsaudits bei neuen Projekten durchgeführt. Verkehrsversuche werden von den Fachämtern und der Polizei begleitet und evaluiert.

Hinweise der Auditoren:

- Eine intensivere Erhebung und Befragung der Bevölkerung zum Radfahren, z.B. nach dem Vorbild des Bicycle Accounts in Kopenhagen, die mindestens alle zwei Jahre stattfindet, würde wertvolle Erkenntnisse bringen, um die Radverkehrsförderung bedarfsgerecht nachsteuern zu können.
- Ein Monitoring, das sich auf die Stadtbezirke bezieht, könnte einen Wettbewerb um mehr Fahrradfreundlichkeit und die schnellere Umsetzung von Maßnahmen vor Ort bewirken.
- Der amtliche Katalog der Unfalltypen und Unfallursachen ist wenig auf Rad- und Fußverkehrsunfälle optimiert. Eine Detailanalyse der schriftlichen Unfallberichte kann hier noch spezifische Ansätze für die Unfallprävention herausarbeiten, ebenso eine Auswertung nach bestimmten Zielgruppen wie Kindern.

6.2 Bewertung und Handlungsansätze der Fußverkehrsförderung

6.2.1 Zusammenfassung der WAPAD-Bewertung im ersten Treffen

Abbildung 15 zeigt die Einzelergebnisse der WAPAD-Bewertung für alle Module zum Fußverkehr einschließlich der Gesamtbewertung. Wie beim BYPAD festgelegt, ergibt sich auch beim WAPAD die Gesamtbewertung aus den gewichteten Mittelwerten der einzelnen Module (siehe Kap. 2).

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0. Stuttgart ist mit einer **Gesamtbewertung von 3,0 am oberen Ende der Stufe 3 (Systemorientierter Ansatz / systematische Fußverkehrspolitik)** einzuordnen. Die Inhalte der Bewertungsmodule und eine genauere Definition der Bewertungsstufen werden im Kap.2 beschrieben.

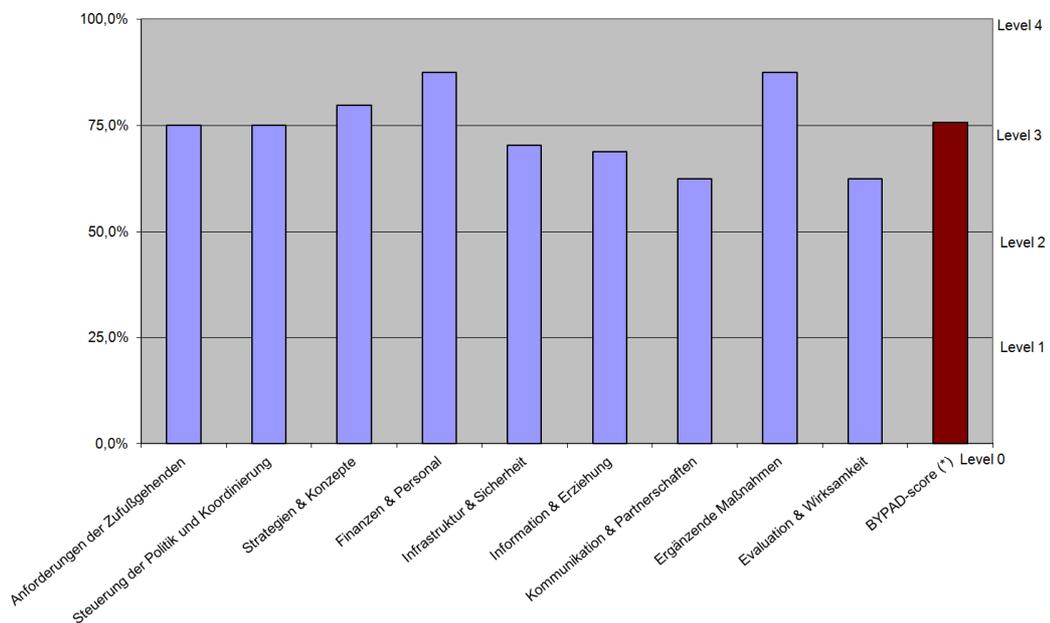


Abbildung 15: Modulbewertung und Gesamtbewertung WAPAD-Audit zur Fußverkehrsförderung Stuttgart

Diese insgesamt gute „Gesamtnote“ bildet vor allem den starken, umfassenden Input durch die Verwaltung unter Bedingungen des aktuellen Rechtsrahmens ab. Auf der Outputseite wird von Betroffenenseite angemerkt, dass die Bedingungen „auf der Straße erlebbar“ oft nicht gut sind, auch angesichts des überkommenen Bestandes, der noch nicht fußgängerfreundlich angepasst ist.

Bei den guten Bewertungen der Aktivitäten der Verwaltung fällt auch das breite Spektrum der verfolgten Ansätze ins Gewicht – auch dass es zu mehreren Themen lokale Versuche (Reallabore) gibt, die jedoch in den Außenbezirken noch fehlen.

Tabelle 3 zeigt die beim ersten Treffen vereinbarten Bewertungen zu den Einzelfragen in den Modulen und die Gesamtbewertung im Überblick.

BYPAD/WAPAD-Audit zur Fußverkehrspolitik in der Stadt Stuttgart		
WAPAD-Bewertungen	Bewertung	%
M1: Anforderungen der Zufußgehenden	3,0	75 %
Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Zufußgehenden einschließlich Kindern und Älteren sowie Menschen mit Behinderung?	3,0	75 %
M2: Steuerung der Politik und Koordinierung	3,0	75 %
Frage 2: Welchen Einfluss haben die für den Fußverkehr zuständigen Personen in Politik und Verwaltung auf den Entscheidungsprozess?	3,5	88 %
Frage 3: Wie werden Fußverkehrsthemen unter Berücksichtigung der Belange von Kindern und Älteren sowie von Menschen mit Behinderung innerhalb der Verwaltung und in die Politik kommuniziert?	2,5	62 %
M3: Strategien & Konzepte	3,2	78%
Frage 4: Welche Grundlagen sind für die Förderung des Fußverkehrs und zur Gewährleistung der Barrierefreiheit vorhanden bzw. werden angewendet?	3,25	82%
Frage 5: Welche Strategien, Konzepte oder Standards zur Stärkung der Mobilität zu Fuß und zur barrierefreien Erreichbarkeit wichtiger Ziele (z.B. Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Einkaufs- und Begegnungsorte, Schulen) gibt es?	3,0	75 %
Frage 6: Bestehen Konzepte, Programme oder systematische Überlegungen zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum?	3,5	88%
Frage 7: Wie wird die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sichergestellt?	3,0	75 %
M4: Finanzen & Personal	3,5	88 %
Frage 8: Wie wird die Finanzierung von den Fußverkehr betreffenden Maßnahmen sichergestellt und wie sind die Zuständigkeiten sowie personelle Ressourcen geregelt?	3,5	88 %
Frage 9: Wie sieht die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute und der interne Austausch zum dynamischen Wissenstand für den Fußverkehr aus?	3,5	88 %
M5: Infrastruktur & Sicherheit	2,8	70 %
Frage 10: Welche Qualität und Durchgängigkeit der Netze und der Infrastruktur für den Fußverkehr (Wege, Plätze, Grünanlagen, Querungen) wurde bisher erreicht?	2,5	62 %
Frage 11: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche und Querungsstellen mit Autoverkehr und Stadtbahnverkehr fußverkehrsverträglich / barrierefrei umgestaltet worden?	2,5	62 %
Frage 12: Wie ist die Instandhaltung der bestehenden Gehwege und des öffentlichen Raumes organisiert?	3,0	75 %
Frage 13: Was wird zur Sicherheit der Zufußgehenden getan?	3,25	81 %
M6: Information & Erziehung	2,7	69 %
Frage 14: Was wird mit Verkehrserziehung/Mobilitätsbildung insbesondere zur Verbesserung der Sicherheit der Zufußgehenden getan?	3,0	75 %
Frage 15: Wie steht es mit der Orientierung für den Fußverkehr im Stadtgebiet?	2,5	62 %
M7: Kommunikation & Partnerschaften	2,5	62 %
Frage 16: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um das Zufußgehen durch Öffentlichkeitsarbeit in allen	2,5	62 %

Lebensphasen zu steigern?		
Frage 17: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Gehens für die Fußverkehrsförderung (Bewegungsförderung) nutzbar gemacht?	2,5	62 %
M8: Ergänzende Maßnahmen	3,5	88 %
Frage 18: Was wird zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität unternommen?	3,5	88 %
Frage 19: In wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung / Zentrenentwicklung und Bauleitplanung den Fußverkehr?	3,5	88 %
M9: Evaluation & Wirksamkeit	2,5	62 %
Frage 20: In welchem Ausmaß werden Daten zum Monitoring der Mobilität zu Fuß genutzt?	2,5	62 %
WAPAD-Gesamtbewertung	3,0	75,8%

Tabelle 3: Übersicht über die WAPAD Bewertungen zum Fußverkehr

6.2.2 Detaillierte Beschreibung der Bewertungsergebnisse

Die Module werden im Folgenden differenziert dargestellt. Basis für die Ausführungen sind die Inhalte der eingereichten Fragebögen sowie die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens.

Modul 1: Anforderungen der Zufußgehenden (Frage 1)

Bewertung:	3,0 (75%)
-------------------	------------------

Die Ermittlung der Bedürfnisse des Fußverkehrs geschieht überwiegend praktisch in konkreten Projekten und nicht zuletzt auch in Experimenten im Straßenraum sowie eigenen Modellprojekten.

Hinzu kommt das Beschwerdemanagement; im Rahmen des Gelbe-Karten-Systems werden fußverkehrsspezifische Anfragen beantwortet und Projektvorschläge aufgenommen. Im Bereich der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung werden die Bedürfnisse der Fußgänger erst dann erfasst, wenn ein aktuelles Problem bezüglich Verunreinigungen vorliegt, das durch den AWS behoben werden soll. Normale Gehwege fallen jedoch unter die Anliegerverpflichtung.

Hinzu kommen die Anfragen von Bürger:innen und Organisationen, die Stabsstelle mit Polizei, die Verkehrsüberwachung sowie über die Behindertenbeauftragte. Forschung wird in Einzelfällen eingeschaltet, z.B. ein Fraunhofer Institut zu Superblocks.

Verkehrsbehörde und Verkehrsüberwachung haben den Anspruch, dass sowohl Erstklässler als auch Senior gut gehen können muss. Dabei wird hinterfragt, was Kinder in dem Alter leisten können.

Es wird selbstkritisch angemerkt, dass die Verwaltung zu wenig kommuniziert, was gemacht wird.

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Fragen 2 und 3)

Bewertung:	3,0 (75%)
-------------------	------------------

Zum Einfluss der für Fußverkehr zuständigen Personen (Frage 2) tun sich die Befragten teilweise schwer. Es gibt den Jour Fixe zu allen Fußverkehrsfragen und ein Interesse am Fußverkehr im Ausschuss des Gemeinderats. Wichtig ist, dass offenbar Entscheidungen mit gravierenden Verschlechterungen für den Fußverkehr sehr selten getroffen werden. Solche Ausnahmen könnten z. B. bei Baustellen vorkommen.

Fußgängerthemen – auch Kinder und Menschen mit Behinderung betreffend – sowie die Fußverkehrsstrategie werden neben der Verwaltung nach übereinstimmender Einschätzung an den Gemeinderat und die Bezirke kommuniziert (Frage 3). Der Gemeinderats-Unterausschuss Mobilität und die verwaltungsinterne AG Mobilität bearbeiten auch die Fußverkehrsfragen. Es gibt neben dem Kinderbüro, das in der Stabstelle des Oberbürgermeisters angesiedelt ist, mehrere Kinderbeauftragte in unterschiedlichen Ämtern, die sich um die Belange der Kinder kümmern.

Modul 3: Strategien und Konzepte (Fragen 4 bis 7)

Bewertung:	3,2 (78%)
-------------------	------------------

Die Bewertung der vier Fragen ist überwiegend überdurchschnittlich gut:

Wichtigste Grundlagen (Frage 4)

sind die technischen Regelwerke und stadtinterne Standards zur Barrierefreiheit (abgestimmt mit den Betroffenengruppen). Dadurch erscheint Stuttgart bei Barrierefreiheit im ÖPNV vorbildlich (gesetzlicher Auftrag). Diskutiert wird über Zielkonflikte, z.B. wenn Leitfäden nicht immer angewandt werden, weil Gestalterisches dagegen spricht. Besser wären öfters Rampen anstatt Treppen. Zielkonflikte werden besprochen im Beirat mit Interessenverbänden, auch mit sachkundigen Bürgern. Beim Zielkonflikt zwischen taktilem Fahrbahnbegrenzung für den Langstock der blinden Menschen versus Nullabsenkung für Rollator verfolgt die Stadt den Kompromiss von 3cm hoher Bordsteinkante. Zukünftig soll ein kombiniertes System aus Nullabsenkung und tastbares Bord angewendet werden. Wichtig ist, dass die Belange von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und damit unterschiedlichen Barrieren als Fußgänger berücksichtigt werden.

Moniert wird im Kontext der Barrierefreiheit der Radverkehr, freigegeben auch bei Breiten um 1,5m. Außerdem funktioniert die Gewährleistung nicht angesichts von Mülltonnen und Außengastronomie. Für die Verwaltung sind das Hauptfußwege-Konzept, die Planungen an Signalanlagen, die Genehmigung für Parkletts Themen der Abwägung mit den Standards.

Moniert wird aus Nutzendensicht, dass selbst in jüngster Vergangenheit Verschlechterungen entgegen der Standards eingetreten sind, z.B. legalisiertes Gehwegparken, Freigabe von Gehwegen für Radverkehr sowie bei der "Möblierung" (Parkscheinautomaten, Ladeinfrastruktur, Luftfiltersäulen, etc.).

Zu den Fragen 5 und 6 (Strategien inklusive Aufenthaltsqualität).

Es existiert ein Fußverkehrskonzept. Teilweise ist erkennbar, dass Teile davon umgesetzt werden (z.B. Flanierwegen, Hauptfußwegverbindungen). Aus Nutzendensicht ist damit aber noch nicht erkennbar, dass die Charta des Gehens, unterzeichnet von der Stadt, bereits berücksichtigt wird.

Zum beschlossenen Fußverkehrskonzept mit Hauptfußwegeverbindungen, Flanierwegen und Ausbaupriorisierung für die Innenstadtbezirke wird teilweise erkennbar, dass Teile davon umgesetzt werden. Was fehlt ist die regelmäßige Information der Öffentlichkeit zum Umsetzungsstand.

Es wird einhellig gewürdigt, dass einladende Flächen und Sitzgelegenheiten Bestandteil der Fußverkehrskonzepte sind. Man wünscht sich teilweise klarere Maßstäbe zur Zielgruppe und den Bedarfen (Ruhe, Schatten, querungsfreie Erreichbarkeit), wenn STEP-Mittel eingesetzt werden. Die Frage der Gestaltqualität bleibt teilweise abhängig von der subjektiven Wahrnehmung, was als schön empfunden wird.

Zur Umsetzung (Frage 7):

Hier gibt es weite Überschneidungen zu anderen Planungsbereichen wie der verbindlichen Bauleitplanung sowie systematischen Projekte im Rahmen der Soziale Stadt, von Stadtplanung bis hin zur Kriminalprävention. Maßnahmenpakete die das Thema Fußverkehr zum Inhalt haben, finden sich in STEP-Maßnahmen, in Schulwegplänen, im Programm Urbaner Bewegungsräume sowie ganz konkret in den Stadtteilzentren. Dabei werden kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen vorrangig umgesetzt. Das Fußverkehrskonzept der LHS entwickelt Hauptfußwegeverbindungen Flanierwegen mit Bezug zum Innenstadtbereich; es enthält zugleich Hinweise zur Umsetzung dieser Prioritäten sowie ein Maßnahmenprogramm mit Budget und Zeithorizont.

Modul 4: Finanzen und Personal (Fragen 8 und 9)

Bewertung:	3,5 (88%)
-------------------	------------------

Die überdurchschnittliche Bewertung bei der Finanzierung der Maßnahmen (Frage 8) ebenfalls wie bei der fachspezifischen Fortbildung (Frage 9) kommt daher, dass finanzielle Restriktionen beim Fußverkehr in Stuttgart nicht so ein Budgethindernis darstellen wie in anderen Städten. Das bedeutet eine gute Personalausstattung für den Fußverkehr, obwohl in der Verkehrsplanung grundsätzlich alle zu allen Mobilitätsarten arbeiten, und ein mehrjähriges Budget für Fußverkehr mit Barrierefreiheit und Aufenthalt.

Umgestaltungsmaßnahmen werden stets verkehrsmittelübergreifend betrachtet und geplant. Fokussiert auf den Fußverkehr gibt es einen Jour fixe der Arbeitsgruppe Nahmobilität mit dem Zuständigen für Fußverkehr beim Stadtplanungsamt.

Von außerhalb der Verwaltung und des Gemeinderats gesehen werden Finanzierung und Zuständigkeiten als unübersichtlich und intransparent wahrgenommen. Die Ämter übergreifende Strategie und eine zielführende Kommunikation ist, wie sie täglich von außen wahrgenommen werden, nicht erkennbar. Bekannt ist dann nur der Fußverkehrsplaner im Amt für Stadtplanung. Die Anzahl der Verwaltungsfachleute von Fuß- und Radverkehr erscheint minimal gegenüber denen für den Autoverkehr. Dies wirft die Frage nach einem hauptamtlichen Fußverkehrsbeauftragten mit entsprechenden Vollmachten und personeller Unterstützung bis in die Bezirksrathäuser auf – zur besseren Kommunikation und Koordination.

Frage 9 umfasst regelmäßige Fortbildung, soweit sie fußverkehrsspezifisch angeboten wird. Dabei wird betont, dass mit Fortbildung auch die Verkehrsaufsicht für Fragen des Fußverkehrs sensibilisiert ist. Fortbildungen zum Straßenraum finden implizit auch zum Fußverkehr statt und werden befürwortet. Teilweise treffen sich so zufällig Mitarbeitende der Stadtverwaltung bei Fortbildungsveranstaltungen. Wichtige gegenseitige Fortbildung findet außerdem in der Praxis der Beratungen statt; Ortstermine finden frühzeitig in großer Runde statt. Somit findet viel Prozessoptimierung zwischen den Fachämtern statt.

Hinweise Auditoren

Die fehlende Transparenz einer hierarchischen Verwaltung in der Öffentlichkeit ist ein häufiges Thema – im Kontrast zur sonst in der Medienwelt üblichen Personifizierung. Die Stadt Aachen ist einer der drei Modellstädte im KoRa-Projekt des Difu zu den Umsetzungshindernissen der Radverkehrspolitik und verwendet viel Mühe darauf, ihr Handeln „mit Wucht und Freude“ gegenüber Radentscheid-Aachen und interessierter Öffentlichkeit gut zu verkaufen. In einem Film werden die verschiedenen (nötigen) Planungsstufen und der Zeitbedarf an Beispielen je Planungsphase dargestellt, jeweils vor Ort erläutert durch die jeweiligen Projektverantwortlichen. So erhält das sonst anonyme Verwaltungshandeln eine Reihe von sympathischen, persönlichen Gesichtern²⁹.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Fragen 10 bis 13)

Bewertung:	2,8 (70%)
-------------------	------------------

Wie beim Radverkehr ist dieses Modul beim Fußverkehr mit mehreren Fragen besonders gewichtet.

- Bei der Qualität der Wege im Netz (Frage 10 – eher unterdurchschnittlich bewertet)
- Bei den Kreuzungen und Querungen (Frage 11 – eher unterdurchschnittlich bewertet)
- Bei Instandhaltung (Frage 12)
- Bei der Sicherheit zu Fuß insgesamt (Frage 13 – eher überdurchschnittlich bewertet).

Zur Wegequalität im Netz (Frage 10)

Gewürdigt wird, dass Spazierengehen und Flanieren in einzelnen Stadtteilen attraktiv sind, dass es in mehreren Stadtteilen einladende Grünflächen gibt und dass die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen weitgehend gesichert ist.

Bei der Gehwegbreite gilt als Stuttgarter Standard nach VEK die Breite von 2,50m – sofern im Bestand umsetzbar; nach Möglichkeit werden schmalere ältere Gehwege an diesen Ausbaustandards angepasst.

Besonderen Wert legt die Stadt Stuttgart auf ihre "Stäffele", um auf zusätzliche durchgängige Verbindungen im Wegenetz hinzuweisen – auch wenn nicht für alle Zufußgehenden geeignet. Zum Programm „Neues Grün in der Stadt“ wird moniert, dass eine Umsetzung noch nicht erkennbar ist.

In Diskussion sind insbesondere die neuen E-Scooter, die auf den Geh- und Radwegen abgestellt werden und vor allem für Menschen mit Behinderung eine Gefahrenquelle darstellen. Fußgänger müssen so vermehrt auf die Radwege ausweichen und die Radfahrer auf die Fußwege. Die Anbieter sollen mit Sondernutzungsregelungen stärker in die Pflicht genommen werden, dass die Nutzenden der E-Scooter beim Abstellen die Regeln einhalten.

²⁹

https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/index.html

<https://www.youtube.com/watch?v=1baCrn60D6o>

Zu den Kreuzungen und Querungen (Frage 11):

Diskussionspunkt (auch bei der gemeinsamen Begehung am 15.03. an der B14) sind die LSA-Schaltungen mit sehr langen Wartezeiten zu Fuß und kurze Räumzeiten für die Langsameren zu Fuß. Grund für diesen Komfortmangel ist meist die Maximierung der Kfz-Durchlassfähigkeit.

Es gibt ein Programm zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten auf Hauptfußwegen und Flanierwegen.

Ein Diskussionsschwerpunkt beim ersten Termin sind die Führungen des Fußverkehrs an Baustellen. Dort werde das bestmögliche gemacht und die Mitarbeiter seien für den Fußverkehr sensibilisiert. Dagegen wird in der Praxis festgestellt, dass diese Sensibilisierung offenbar nicht Menschen mit Behinderung berücksichtigt, z.B. Hinweisschilder auf die Gehwege gestellt werden. Die S-21-Baustelle ist ein Beispiel dafür, welche Umwege Fußgängerinnen und Fußgängern über viele Jahre zugemutet werden. Die Erreichbarkeit der Haltestelle Staatsgalerie ist inzwischen vom Kernviertel aus nur über Treppen, oder barrierefrei mit bis zu 30 Minuten Umweg, erreichbar. Hier geht es um Fußwege, die täglich zurückgelegt werden müssen. Interims-Fußwege müssen vor Baustellenbeginn mit geplant werden - selbstverständlich unbedingt unter Einbeziehung des Regelwerks der Stadt zur Barrierefreiheit.

Zur Instandhaltung des Gehwegenetzes (Frage 12):

Die Rückmeldungen auf die Einzelfragen betonen den Winterdienst (Schneeräumen auf Gehwegen ist größtenteils Anliegerverpflichtung) und das Beschwerdemanagement bei Mängeln. Hauptmaßnahme ist die Reaktion im „Gelbe-Karten-System“. Unterhaltungsmittel werden jährlich eingesetzt. Bezirkssachbearbeiter:innen können die jeweiligen Prioritäten einschätzen. Darüber hinaus gibt es keine systematische Entfernung von kleinen „Stolperfallen“ auf Gehwegen (zu Sturzprophylaxe für Ältere). Bei Baustellen gibt es beschilderte Umleitungen, bei Schulwegen mit entsprechender Änderung der Schulwegpläne und Kommunikation der Änderungen.

Zur Sicherheit zu Fuß insgesamt (Frage 13):

Zentral ist das Tempolimit im gesamten Talkessel auf den Hauptstraßen Tempo 40 (rd. 100 km / 20% des Stuttgarter Hauptstraßennetz), dazwischen Tempo-30-Zonen. Nach einer Statistik für die Zeitschrift Spiegel wird in Stuttgart Tempo 30 besser eingehalten als in den meisten deutschen Städten. Der Gemeinderat hat die Erarbeitung eines Stadtgeschwindigkeitskonzepts beschlossen. Innerhalb des City-Rings wird im Frühjahr 2022 Tempo 20 als zul. Höchstgeschwindigkeit umgesetzt (soweit keine Fahrradstraße).

Angesichts hoher Fußverkehrsanteile gibt es relativ wenige Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, jedoch eine Kampagne zu Bahnübergängen / Gleistrassen, die über die üblichen Maßnahmen hinaus nötig ist.

Die Frage nach der Überwachung des Straßenrandparkens erhält Unterstützung. Das Sicherheitsgefühl zu Fuß im öffentlichen Raum vor Kriminalität ist durch ausreichende Beleuchtung und Videoüberwachung bestätigt. Jedoch nehmen Beschwerden von Fußgänger:innen zu, u.a. wegen E-Scootern. Auch die Fußverkehrschecks decken weitere Sicherheitsrisiken auf. Es wird moniert, dass die subjektive Sicherheit zu Fuß nicht hoch ist, auch wegen der Radfahrenden auf Gehwegen. Möglicherweise fühlen sich dadurch Menschen zu Fuß ausgeschlossen.

Hinweise Auditoren

1. Zum Thema Baustelleneinrichtung werden in Freiburg i.Br. die städtischen Standards hinsichtlich Barrierefreiheit an Baustellen in einer Broschüre auf der städtischen Webseite transparent gemacht.

Modul 6: Information und Erziehung (Fragen 14 und 15)

Bewertung:	2,7 (69%)
-------------------	------------------

Dieses Modul enthält zwei Themen: Verkehrserziehung /Mobilitätsbildung (Frage 14) sowie Orientierung zu Fuß mittels Wegweisung (Frage 15 – mit unterdurchschnittlicher Bewertung).

Zur Verkehrserziehung (Frage 14):

Die Diskussion geht um die Schulwegpläne zu den Grundschulen, auch ihrer Überarbeitung in Zusammenarbeit mit den Schulen (Anpassung der Schulwegpläne bei Baustellen). Stuttgart geht über den landesweiten Mindeststandard hinaus, auch in der Kommunikation in verschiedenen Sprachen. Der Ansatz von Hol- und Bringzonen wird anders als in anderen Städten in Stuttgart eher kritisch gesehen, weil auf Schulwegen der komplette Weg zu Fuß Priorität haben sollte. Das Umweltamt behandelt das Thema Elterntaxi aus Klimaschutzsicht, mit einem Vertrag für 1800 Schüler pro Jahr, dass sie alleine zur Schule gehen.

Alle Erstklässler bekommen ein Training im Verkehrsgeschehen und anschließend einen „Kinderfußgängerschein“. Die Mobilitätsbildung wird von der Verkehrsprävention des Polizeipräsidiums Stuttgart in allen Stuttgarter Grundschulen durchgeführt. Zudem gibt es eine jährliche Kampagne am Schulbeginn „Sicher zu Fuß zur Schule“.

Kritisch wird zum einen angemerkt, dass es für die Mobilität der Kinder außerhalb der Schulwege nicht viele Maßnahmen gibt. Kritisch wird angemerkt, dass auch auf einem Schulweg zu einer Schule im Stuttgarter Osten auf dem Gehweg Parkstände abmarkiert und so der Gehweg zur Schule verschmälert wurde. Weil die Verwaltung keine besonderen Maßnahmen zur Kontrolle von Sicht behindernden PKWs an Querungen und Zebrastrifen auf Strecken ausgewiesener Schulwegpläne ergreift, erscheint es als Verbesserung nötig, dass bei in Schulwegplänen ausgewiesenen Straßenräumen Querungen und Wege für Kinder unbedingt auch ohne Verkehrskontrollen sicher sein sollen. Mit baulichen Maßnahmen können gefährliche Sichthindernisse durch Straßenrandparken verhindert werden.

Zur Orientierung zu Fuß (Frage 15):

Es gibt schon verschieden Wegweisungen von Naturschutz, Tourismus, Wandervereinen ohne System. Stellenweise ist eine Fußgängerwegweisung vorhanden, ein durchgehendes Konzept dahinter jedoch nicht zu erkennen. Bekannt ist, dass in S-West vor längeren Zeit Fußwege ausgeschildert wurden. Eine Ausschilderung der Flanierwege ist nicht geplant, sondern selbsterklärende Orientierung durch gute Gestaltung vorgesehen. Bis 2023 soll im Bezirk Stuttgart Süd für die Stäffele eine wegweisende -Beschilderung mit Beginn/Ende-/Wegdauer folgen, anschließend auch in den nächsten Bezirken.

Es gibt zusätzlich einen Stadtplan für Menschen mit Behinderung, in einigen Stadtbezirken auch Kinderstadtpläne; ein Budget für digitale Stadtpläne ist noch nicht umgesetzt. Für neun Bezirke bestehen Mobilitätskarten, sie werden für alle anderen Bezirke vorbereitet, um sie direkt an die Haushalte zu verteilen. Nach den Rückmeldungen bei Mängeln werden sie digital alle paar Monate aktualisiert, gedruckt werden sie nur alle drei Jahre.

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften (Fragen 16 und 17)

Bewertung:	2,5 (62%)
-------------------	------------------

Dieses Modul wird trotz der Vielfalt der Aktionen unterdurchschnittlich bewertet – vielleicht weil im Fußverkehr eher einzelne Stakeholder isoliert voneinander agieren? Fazit zur Öffentlichkeitsarbeit (Frage 16): Hier könnte noch mehr im Zusammenhang gebündelt und auf das Fußverkehrsthema bezogen kommuniziert werden. Viel Zustimmung finden die Autofrei-Versuche im Straßenraum - quasi auch Werbung für die Mobilität zu Fuß. Die Stuttgarter Mobilitätswoche, temporäre Spielstraßen und Sonntags-Events wie "Theo autofrei" können stärker zur Werbung für den Fußverkehr genutzt werden.

Außerdem ist eine Initiative für private Sitzbänke auf Gehwegen ein Beispiel für gemeinsames Handeln mit der Bürgerschaft - kreativ im Rahmen der Möglichkeiten. Dabei können Beteiligungsportale oder die Vernetzung über Vereine und Initiativen genutzt werden.

Bei Gesundheitsförderungsansätzen (Frage 17) gibt es den Schulschwerpunkt: Mit „Healthy schools“ innerhalb des interkommunalen „Healthy-Cities-Netzwerks“ setzt Stuttgart vieles schon lange um, ohne dass das öffentlich so gut benannt wird. Das Thema „Rad und Schule“ lief in allen Stadtbezirken unter Gesundheits- und Bewegungsförderung, wird nur nicht so gut kommuniziert.

Für die Älteren wird „S läuft“ als Lauftreffs oder „Sport im Park“ gemeinsam mit Dritten organisiert; die Ausschilderung von Rundwegen sollte folgen.

Hinweise Auditoren

1. Kommunales Mobilitätsmanagement, u.a. für Neubürgerinnen und Neubürger in Stuttgart (wie schon praktiziert durch die SSB), könnte generell die Mobilitätsangebote mit Fußverkehrsbezug und allgemein bündeln helfen.

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Fragen 18 und 19)

Bewertung:	3,5 (88%)
-------------------	------------------

Begründungszusammenhang als Zukunftserfolgswort

Während beim Radverkehr die hier gesammelten Politiken eher ergänzenden Charakter haben, sind sie für die Entwicklungsziele beim Fußverkehr von zentraler Bedeutung.

Denn die „Stadt der kurzen Wege“, in der LH Stuttgart durch Innenentwicklung unterstützt, ist eine Voraussetzung für die künftige Verkehrswende. Hintergrund der verkehrlichen Relevanz der „Stadt der kurzen Wege“ in der Verkehrswende ist es, dass Die Antriebswende (als aktuell weitgehender politischer Konsens) stark auf Elektrifizierung des Verkehrs setzt. Inzwischen ist jedoch klar, dass die auch künftig insgesamt für alle Sektoren (Industrie, Haushalte, Verkehr) verfügbare Menge an regenerativ erzeugter Elektrizität begrenzt sein werden. Angesichts der heutigen Verkehrsvolumina wird es kaum möglich sein, damit nicht nur den Straßengüterverkehr, sondern auch den regionalen Personenverkehr zu elektrifizieren. Deshalb braucht die Verkehrswende zusätzlich zur Antriebswende eine Mobilitätswende beim Verhalten. Weite fossile Fahrten werden dann durch kurze Wege im Nahbereich substituiert werden müssen. Politisch erscheint solch eine Frage der Verkehrsvermeidung und letztlich der Suffizienz im Verkehrssektor noch weitgehend ungeklärt. Wenn jedoch die „gelebte Stadt der kurzen Wege“ als Ziel aktuell wird, spielt die Qualität des Fußverkehrs eine entscheidende Rolle. Unter Pandemiebedingungen hat die Wieder-

entdeckung der Nähe durch Homeoffice und Begrenzung aufs Wohnumfeld bereits einmal begonnen, wenn auch nicht freiwillig.

Mit den Kriterien der Aufenthaltsqualität und der aktuellen Stadtentwicklung wurden die einzelnen Fragen durchgängig sehr positiv bewertet, damit auf die Arbeit verschiedener Ämter (u.a. Stadtplanungsamt, Sportamt und weitere) verwiesen.

Sitzgelegenheiten und bewegungsintensive Freiflächengestaltung (Spiel- und Fitnessgeräte) werden gewürdigt. Auch Maßnahmen im Straßenraum zur Resilienz gegenüber sporadischen Hitzeperioden wurden bestätigt. Hingewiesen wurde auf eigene Programme für „Grüne und Blaue Infrastruktur“ (u.a. Programm zu Trinkbrunnen), außerdem für öffentliche Bewegungszonen und Begegnungsorte (und die Arbeitsgruppe "Spielen auf Straßen") entsprechend einem Masterplan für urbane Bewegungsräume.

Bei den Stadtentwicklungsfragen (Frage 19) blieb die Frage offen, inwieweit auch die Außenbezirke die Qualität der Innenstadt fortsetzen, aber das Stadtzentrum mit der Fußgängerzone erhielt mit 12 von 15 möglichen Zustimmungen den maximalen Wert aller Einschätzungen. Insgesamt wurde die planerische Haltung der Stadtplanung betont: Generell wird auch die Betroffenheit des Fußverkehrs erörtert, insbesondere bei Innenentwicklung und Freiflächenausstattung sowie Straßenraumnutzung mit hohem Aufenthalts- und Querungsbedarf. Das betrifft besonders die verbindliche Bauleitplanung mit Blockdurchquerungen und Vermeidung von fußgängerunfreundlichen Sackgassenerschließungen, außerdem vielfältige Erdgeschossnutzungen für einen hohen Erlebniswert, auch im ÖPNV-Umfeld.

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 20)

Bewertung:	2,5 (62%)
-------------------	------------------

Die Gesamtbewertung ist hier etwas unterdurchschnittlich, d.h. hier gibt es „noch Luft nach oben“. Die Stadt stützt sich beim Monitoring des Modal Share zu Fuß vor allem auf die regionale Vertiefung der MiD, nach 2017 für die folgende MID 2023 ist wiederum eine kommunale Aufstockung geplant. Zwischenzeitliches Monitoring z.B. mit stationären Zählinstrumenten werden als sinnvoll benannt.

Im „laufenden Geschäft“ sind die Unfallauswertungen Daueraufgabe. Über das Gelbe-Karten-System sind Mängelmeldungen im Fußverkehrsnetz ebenfalls Daueraufgabe.

Einzelne Fußverkehrschecks wie 2021 in den oberen Neckarvororten könnten in den Ergebnissen noch stärker kommuniziert werden, ebenso das Ergebnis des schon früher durchgeführten Fußverkehrscheck in S-West und S-Süd. Dieses Format sollte von LH bei Bezirken beworben werden (FUSS e. V. hat es bei Stadtbezirken beworben). Kommuniziert gehört auch die versuchsweise geplante Einrichtung eines Superblocks mit Verkehrserhebung vorher und nachher (Augustenstraße, Tübinger Straße).

Hinweise Auditoren

1. Beim Monitoring der Verkehrsentwicklung (mit Modal Share zu Fuß) erscheint ein fünfjähriger MiD-Erhebungsabstand für eine Steuerung und das Reporting gegenüber Gemeinderat und Öffentlichkeit etwas zu lang. Deshalb wäre zu überlegen, ob es nicht wie beim Radverkehr Monitoring-Möglichkeiten wie durch Dauerzählstellen geben sollte.
2. Als Ziel-Modal-Share im Städtevergleich wäre die Summen von Rad- und Fußverkehr eventuell aussagefähiger als nur die einzelnen Anteile, eventuell auch der gesamte Umweltverbund (inkl. ÖPNV) für die Tagesbevölkerung (Inkl. Einpendelnde) und Nachtbevölkerung.

3. Nach dem Hinweis von Herrn Erben (FUSS e.V.): Wissen wir eigentlich genug, unter welchen besseren Bedingungen Menschen mehr zu Fuß gehen würden – auch zur quantitativen Frage des Modal Shift? Besonders interessant wäre die Frage bei den Wegen zur Schule – was wirkt von den Maßnahmen wie?

Verbesserungsvorschläge zu allen Modulen

Da im Fragebogen insgesamt beim Thema Fußverkehr recht wenige Verbesserungsvorschläge eingegangen sind, werden hier zusammenfassend noch einmal die im Fragebogen eingetragenen Vorschläge einzelner Mitglieder der Evaluationsgruppe dargestellt:

- Regelmäßige Treffen mit FUSS e.V. und VCD.
- Information der Bevölkerung über Umsetzung des Fußverkehrskonzepts.
- Klare Maßstäbe setzen, wie die Hinterfragung, wer soll den Platz nutzen - was nutzt die Umgestaltung im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Ruhemöglichkeit, Aufenthaltsmöglichkeit.....(Gibt es Schatten/ sichere Querungsmöglichkeiten zum Platz auch für eingeschränkte Personen/Kinder/....)
- Eine hauptamtliche Fußverkehrsbeauftragte oder einen hauptamtlichen Fußverkehrsbeauftragten einsetzen - mit entsprechenden Vollmachten und personeller Unterstützung bis in die Bezirksrathäuser. Das Querschnittsthema Fußverkehr braucht dringend bessere Kommunikation und Koordination.
- Die Anbieter sollen stärker in die Pflicht genommen werden. Die Nutzer der E-Scooter müssen klare Regeln einhalten, dass die E-Scooter so abgestellt werden, dass sie kein Verkehrshindernis sind. Die Stadt sollte hier mehr kontrollieren und sanktionieren.
- Interims-Fußwege müssen vor Baustellenbeginn mit geplant werden - selbstverständlich unbedingt unter Einbeziehung des Regelwerks.
- Bei den in Schulwegplänen ausgewiesenen Straßenräumen sollen Querungen und Wege für Kinder unbedingt sicher sein - auch ohne Verkehrskontrollen. Mit baulichen Maßnahmen kann gefährliches Falschparken effizient verhindert werden.

7. Stärken und Schwächen aus Auditorensicht

Im Ergebnis der Auswertung der Hintergrunddaten zum Rad- und Fußverkehr, der Fragebögen sowie des ersten BYPAD/WAPAD-Treffens werden im Folgenden die Stärken und Schwächen in Stuttgart aus Sicht der Auditoren stichpunktartig dargestellt.

Stärken des Radverkehrs aus Auditorensicht

Finanzausstattung

- Jährliche Ausgaben Radverkehr 20 €/EW, zukünftig avisierte 40 €/EW würden über dem Ansatz des NRVP 3.0 liegen

Personalausstattung

- Viele Personalstellen vorhanden und leicht schaffbar, auch wenn momentan nicht für alles die Kapazität da zu sein scheint

Dynamik der Stadtgesellschaft

- Initiativen wie Radentscheid, ADFC, Klimainitiativen etc. fallen auf fruchtbaren Boden und äußern sich im politischen Mehrheitswillen: Zielbeschluss Fahrradstadt, Lebenswerte Innenstadt etc.

Bürgerbeteiligung durch Sachkundige Einwohner:innen

- Wirkungsvolle Beteiligungsform: engagierte Bürger, die intensiv über Verwaltungshandeln informiert werden und bei Entscheidungen mitreden (noch optimierbar)

Aufstellung der Öffentlichkeitsarbeit

- Öffentlichkeitsarbeit immer mitgedacht und Bestandteil jeder Maßnahme, allerdings noch Defizite in der Transparenz

Verknüpfung Rad und ÖV

- Radverleih RegioRad: im Umland, mit Pedelecs, Zukunft Lastenrad
- Angepasste Fahrradmitnahmeregelungen, unterstützt durch intermodalen Radroutenplaner

Sicherheit

- Sehr hohes Bemühen um Verkehrssicherheit, u.a. durch Tempobeschränkungen, extensive Unfallanalysen, externe Sicherheitsaudits, Kampagnen zur Bewusstseinsbildung

Schwächen des Radverkehrs aus Auditorensicht

Sicherheit

- Enge Platzverhältnisse und Straßenraumgestaltung/-organisation provozieren gefährliche Situationen, subjektive Sicherheit ist weniger im Fokus
- Unfalldatenauswertung eher formell und wenig auf schwache Verkehrsbeteiligte wie Kinder, Radfahrende und Zufußgehende fokussiert

Radverkehrsnetz

- Netz noch schwach entwickelt und nur punktuell komfortabel durchgängig

Knotenpunktgestaltung

- Für Radverkehr wenig komfortable Lösungen, z.B. durch LSA-Schaltungen

Topografie:

- Für Radverkehr anspruchsvolle Topographie und Stadtlage

Diskrepanz der Planungsziele

- Widerspruch zwischen Fahrradstadt (als Zielbeschluss) und Autostadt (Verkehrsentwicklungsplan: "MIV verflüssigen,„), das ambitionierte Ziel von 25% Radverkehrsanteil scheint durch aktuelle Praxis der Detaillösungen nicht realisierbar

Kommunikation

- Kaum Motivations-Kampagnen zum Radfahren
- Webseite noch ausbaufähig

Stärken des Fußverkehrs aus Auditorensicht

Kompakte Stadtform und ÖPNV-Angebot

- Kompakte Stadtform mit relativ kurzen Alltagswegen und guter Nahversorgung
- Starke Zentrenstruktur für vielfältige Ziele zu Fuß
- Komplementär zum Aktionsradius zu Fuß für die weiter führenden Wege ein gutes ÖPNV-Angebot
- Dank Innenentwicklung „gebaute Stadt der kurzen Wege“ eine zukünftige Option für eine „gelebte Stadt der kurzen Wege“ (Klimaschutzbeitrag!)

Stadtgesellschaft

- Reputation als traditionelle Fußgänger-Stadt – kann durch Marketing noch verstärkt werden
- Akteure zu Gesundheit & Bewegung eingebunden
- Instandhaltungsmanagement über Gelbe Karten
- Öffentliche Reallabore um das Thema „autofrei“

Qualitätsanspruch

- Ausgedehnte Tempo 30 Zonen und Tempo-40-Teil im Hauptstraßennetz („Stadttempo“ nach DST?)
- Plan für Flaniererrouten aus Wohngebieten ins Grüne und in die außergewöhnliche stadtnahe Landschaft
- Transferchance der Erfahrungen zur weitgehend autofreien Altstadt) auf Außenbezirke?

Ressourcen und Engagement in der Verwaltung

- Finanzausstattung ebenso wie beim Radverkehr relativ gut für eine aktive Mobilitätspolitik

- Kompetenz, Erfahrung und Einsatzbereitschaft diverser für den Fußverkehr zuständiger Verwaltungsstellen für umfassende Maßnahmen
- Engagement interkommunalen Erfahrungsaustausch: Kongress FuKo#3 2020; Healthy Cities Network, im DST, der AGFK und in der Reihe „Cities for Mobility“

Schwächen des Fußverkehrs aus Auditorensicht

Altbestand der (Hauptverkehrs-) Straßen

- Zu wenige Querungsstellen, Fußgängerüberwege
- Enge Straßenräumen mit Nutzungskonkurrenzen, u.a. beim Straßenrandparken auf Gehwegen
- Unklare oder fehlende Positionierung der Stadt bei Zielkonkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr (LSA-Schaltungen, Straßenrandparken auf Gehwegen)

Planungsziele und Zielerreichung

- Fußverkehr weniger explizites Thema in der Stadtgesellschaft (außerhalb Innenstadt), abhängig von wenigen Aktiven bei FUSS, VCD, Kommunalpolitik
- Kein regelmäßiges Monitoring oder nur begrenzt aussagefähige Mobilitäts-Untersuchungen
- Probleme mit Radverkehr auf Gehwegen
- Wegen Einzelhandelsentwicklung (Online-Shopping) Erosion der Subzentren für die Nahmobilität?

8. Handlungsfelder und Maßnahmen: Ergebnisse des zweiten Treffens

Abbildung 16 zeigt den Umfang der gesammelten Inputs des zweiten Treffens, die im Anhang 3 detailliert aufgeführt sind. Eine Beschreibung des Vorgehens zum Workshop ist in Kap. 5.2 dargestellt.



Abbildung 16: Stellwände zur Priorisierung der Handlungsfelder durch die Evaluationsgruppe (Foto: J. Thiemann-Linden)

Alle Personen hatten acht blaue Punkte zur persönlichen Priorisierung der zunächst gesammelten Maßnahmenvorschläge zu vergeben. Die Handlungsfelder und deren Diskussion können (nach der Zahl der von den Teilnehmenden vergebenen Priorisierungspunkte sortiert) folgendermaßen zusammengefasst werden.

Gehwegqualität (Fußverkehr): insgesamt 26 Punkte

Gehwege müssen freigehalten werden von parkenden Motorrädern und E-Scootern, Kreuzungen von parkenden Autos. Radverkehr soll vom Fußverkehr getrennt geführt werden und die Freigabe von Gehwegen zum Radfahren reduziert werden. Einrichtungen wie Ladesäulen und Parkautomaten sollen von Gehweg verschwinden und stattdessen in „Stuttgarter Rechtecken“ untergebracht werden. Das „Stuttgarter Eck“ (markierte Gehwegvorstreckung) soll an möglichst vielen Kreuzungen die Sichtbarkeit und Sicherheit des Fußverkehrs erhöhen. Die Infrastruktur soll präventiv verbessert werden, bevor es zu Unfällen kommt.

Kfz-Parken (betrifft Fuß- und Radverkehr): insgesamt 25 Punkte

Kraftfahrzeuge aller Art, die illegal auf Geh- oder Radwegen oder an Einmündungen parken oder halten, stellen eine große Belastung dar. Die Überwachung und Sanktionierung laufen

zwar, reichen aber nicht, um das Problem zu beseitigen. Für die Nutzung von Seitensteifen, die wichtige Funktionen für die Stadt haben, z. B. für Lieferdienste, bräuchte es ein Konzept. Die Diskussion um Parkplätze, die durch Radverkehrsmaßnahmen entfallen, bestimmt die Bezirkspolitik.

Kommunikation (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 23 Punkte

Kommunikation zur Fuß- und Radverkehrsförderung ist auf mehreren Ebenen zu verbessern und erfordert eine konzeptionelle Grundlage. Eine Beteiligung sollte frühzeitig erfolgen, nicht erst, wenn schon alles abgestimmt ist. Die Öffentlichkeitsarbeit zu Fortschritten sollte verstärkt werden und Lust auf Radfahren machen. Akteure der Zivilgesellschaft haben eine hohe Wirksamkeit bei der Verbreitung über soziale Medien und sollte diese auch für positive Nachrichten und das Werben für das Radfahren nutzen.

Radinfrastruktur (Radverkehr): insgesamt 24 Punkte

Die Radverkehrsinfrastruktur soll auch für Pedelecs und Lastenräder geeignet und entsprechend dimensioniert sein. Die Mitbenutzung von Gehwegen wird als problematisch angesehen. Bei der Anlage von geschützten Radfahrstreifen müssen viele Anforderungen berücksichtigt werden z. B. die Erreichbarkeit der Grundstücke durch die Abfallwirtschaft, Geräte für den Winterdienst, Stolpergefahr für Fußgänger:innen. Modale Filter sind als Verkehrsberuhigungsinstrument eingeführt, vermeiden Durchgangsverkehr und beschleunigen Radverkehr. Eine Grüne Welle würde das Radfahren sehr erleichtern. Wo der Radverkehr eher auf Nebenstraßen oder an Hauptstraßen geführt werden soll, muss durch eine integrierte Netzgestaltung gelöst werden.

Strategie (Radverkehr): insgesamt 21 Punkte

Um das Ziel einer Fahrradstadt mit 25 % Radverkehrsanteil zu erreichen, braucht es eine strategische Herangehensweise. Leuchtturmprojekte, die weit ausstrahlen, wie z. B. eine besondere Brücke oder auch flächendeckend Stuttgarter Rechtecke, sind ein Weg. Quick-Wins, Maßnahmen die schnell umsetzbar sind, wie z. B. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen etc, ein anderer, der von der Stuttgarter Verwaltung bereits besprochen wird (Parkletts, Pop-up-Radwege, Stuttgarter Ecken...). Wichtig sind von allen getragene Planungs- und Ausführungsstandards, Durchgängigkeit der Radverkehrsverbindungen. Ein zukunftssicheres Mobilitätskonzept mit Prioritätensetzung auch bei der Umsetzung im Straßenraum fehlt.

Barrierefreiheit, Wegezustand (Fußverkehr): insgesamt 14 Punkte

Barrierefreiheit sollte nicht nur als technische Anforderung gesehen werden, sondern auch auf die Bedürfnisse der gesamten Bevölkerung eingehen. Dazu gehört z. B. das Angebot von Sitzgelegenheiten oder öffentlichen WCs. Mangelhafte Barrierefreiheit an Baustellen muss klar kommuniziert werden und z. B. bei ausgefallenen Fahrstühlen schnell wiederhergestellt werden. Durch die Höhenunterschiede kann Barrierefreiheit in Stuttgart nicht immer funktionieren. Das soll nicht von der Anlage neuer Stäffele abhalten. Barrierefreiheit könnte dort nur durch Aufzüge im öffentlichen Raum gewährleistet werden. An vielen Stellen wären dagegen Bordabsenkungen schon ein großer Gewinn.

Ergänzungen (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 13 Punkte

In dieser Kategorie wurden verschiedene Themen zusammengefasst, die zunächst keinem Themenblock eindeutig zuzuordnen waren. Die Ideen für autofreie Tage mit Picknick auf der Straße und temporäre Fußgängerzonen wurden sehr befürwortet. Die LHS pflegt eine Kultur der Ermöglichung. Für einen "Autofreien Sonntag" im üblichen Sinn existiert keine Rechtsgrundlage, aber als Reallabore, durch die Zivilgesellschaft und konzertiert während

der Europäischen Mobilitätswoche werden Verkehrsversuche und temporäre Interaktionen genehmigt. Durch solche Veranstaltungen können sehr viele Menschen erreicht werden und zum Umdenken angeregt werden.

Knoten (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 10 Punkte

An den Knoten konzentrieren sich die Nutzungskonkurrenzen. Im Vordergrund standen mit 8 von 10 Punkten faire Ampelschaltungen, z.B. die fuß- und radverkehrsfreundliche Steuerung entlang deren Haupttrouten. Genannt wurde auch die Verkürzung von Wartezeiten durch Zebrastreifen statt Ampeln. Damit diskutiert man notwendigerweise auch die LSA-Schaltungen nach den Anforderungen rund um den Kfz-Verkehr. Aber auch die Flächenfrage an Knoten wurde besprochen, wo Fuß- und Radverkehr sich oft sehr begrenzten Aufstellraum teilen sollen.

Monitoring / Evaluation (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 7 Punkte

Der Umgang mit Pilotprojekten wurde dahingehend diskutiert, dass eine ausreichend lange Laufzeit geplant sein sollte. Jahresfortschrittsberichte waren ein starker Wunsch, sie binden jedoch viel Zeit des Personals in der Verwaltung und sind gerade beim Fußverkehr noch nicht verankert. Wünschenswert wäre es deshalb, Reporting für Fuß- + Radverkehr zweijährlich zu bündeln.

Infrastruktur (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 5 Punkte

Das weite Themenfeld konzentrierte sich auf das Miteinander (oder besser die Separierung) von Rad und Kfz auf der Fahrbahn sowie von Fuß und Rad auf bisher gemeinsamer Fläche: Von Tempo 20 in der Altstadt, Parkweg- und Fußgängerzonenregelungen für den Radverkehr – bis hin zum angepassten Radfahrtempo dort. Hier greifen Infrastruktur, Verkehrsregelung und ausreichende Information der Verkehrsteilnehmenden ineinander.

Verhalten (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 7 Punkte

Nicht nur bei der Infrastruktur, auch beim Verhalten direkt sollen Maßnahmen ansetzen. Es geht darum, geltende Verkehrsregeln stärker auf kommunaler Ebene zu kommunizieren (an Fußgänger, Radfahrer, Autofahrende). Das gilt besonders für die „noch relativ neuen“ Fahrradstraßen und Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamer Fläche. Dies geht dann einher mit besserer Verkehrsüberwachung für die Nutzbarkeit der Gehwege. Erwartet wird eine fußgängerfreundliche StVO-Novelle auf Basis der Empfehlung der Verkehrsministerkonferenz, deren Änderungen in Stuttgart schon planerisch vorbereitet werden könnten.

Verwaltung (Fuß- und Radverkehr): insgesamt 3 Punkte

Die Arbeit der Verwaltung und ihre Arbeitsprioritäten waren natürlich auch Diskussionspunkt – in Hinblick auf die beschleunigte Umsetzung der Konzepte. Jedoch haben trotz der Ungeduld der Politik auch die erhofften „Quick Wins“ einen Qualitätsanspruch, der angesichts der aktuellen Situation beim Personalaufbau sowie bei Baufirmen nicht einfach umzusetzen ist. Auch in den anderen Handlungsfeldern wurde immer wieder deutlich, wie begrenzt die personellen Ressourcen, die für mehr Kommunikation und Evaluation gebraucht würden, für Fuß- und Radverkehr in der Verwaltung sind.

Nicht mehr diskutiert wurden die Aspekte von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung, z.B. durch „Dooring“ aufgrund des zu geringen Abstandes des Radverkehrs zum Straßenrandparken. Auch weitere konzeptionelle Fragen kamen nicht mehr zum Zug, u.a. die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts und den Klimamobilitätsplan betreffend, z.B. die Aufgabe, Netzebenen klären und Standards zu definieren, aber auch innovative Lösungen wie die Grüne Welle für den Radverkehr zu etablieren.

9. Textliche Formulierung als Leitlinien: Ergebnisse des dritten Treffens

9.1 Abgestimmter Textentwurf der „Stuttgarter Wege“

Im Ergebnis des dritten Treffens liegt ein abgestimmter Textentwurf der Leitlinien vor, der „Stuttgarter Wege zu einer fuhrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt“ überschrieben ist. Die Leitlinien sind in gemeinsame Maßnahmen und Ziele der Rad- und Fußverkehrsförderung sowie speziell auf den Radverkehr und speziell auf den Fußverkehr zugeschnittene Maßnahmenblöcke gegliedert. Im Fokus des Abstimmungsprozesses beim dritten Treffen standen die in Textblöcken ausformulierten Leitziele, weniger die in den Anstrichen aufgeführten beispielhaften Schritte zum Erreichen der Leitziele.

Im Folgenden ist der Wort für Wort abgestimmte Text aufgeführt.

Stuttgarter Wege zu einer fuhrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt

1. Fahrrad- und Fußverkehr zusammen denken und koordiniert stärken, Umweltverbund priorisieren

1.1 Stuttgarter Ziele

Mehr Rad- und Fußverkehr, weniger Autoverkehr

Die Landeshauptstadt Stuttgart soll eine **Fahrradstadt** werden und dabei gleichzeitig den hohen Anteil der Fußwege am Gesamtverkehr (der Wohnbevölkerung) halten. Der Radverkehrsanteil soll von (2017 zuletzt gemessenen) 8 % auf 25 % der Wege im Jahr 2030 steigen. Als Zwischenziele werden 13 % in 2023 und 21 % in 2028 definiert.

Die starke Zunahme des Radverkehrs soll den motorisierten Individualverkehr entsprechend reduzieren und weder zu Lasten des Fußverkehrs noch des Öffentlichen Verkehrs gehen. Der Fußverkehr soll die Marke von rund 30 % (MID 2017: 29 %) aller Wege langfristig mindestens halten. Um diesen Anstieg um 17 Prozentpunkten (von 37 % auf 54 % der Wege zu Fuß oder per Rad) zusammen anzugehen, soll aktive Mobilität anspruchsvoll neu gedacht werden, denn die Verknüpfung der Ziele macht das Vorhaben besonders ambitioniert.

Dies ist kein Selbstzweck, sondern ist im öffentlichen Interesse. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs dient dazu, die **Lebensqualität** in der Landeshauptstadt Stuttgart zu erhöhen. Sie reduziert den Verkehrslärm und Schadstoffausstoß, mindert die Unfallgefahr und verringert die Abhängigkeit von Autobesitz und Fahrplänen. Sie fördert das soziale Miteinander im öffentlichen Raum, den globalen **Klimaschutz** und die **individuelle Gesundheit** durch mehr Bewegung an der frischen Luft. Sie trägt damit wesentlich dazu bei, dass Stuttgart eine sehr attraktive und zukunftsfähige Stadt wird.

Die Landeshauptstadt Stuttgart strebt darüber hinaus an, dass auch beim **Zielverkehr** in die Stadt (Einpendler:innen, Besucher:innen etc.) 25 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, und arbeitet dazu intensiv mit den Umlandkreisen und -gemeinden und dem Land zusammen.

Der **Anteil des Radverkehrs an der Verkehrsleistung** (zurückgelegte Kilometer) kann sich überproportional erhöhen, wenn der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad insbesondere auch viele längere Wege betrifft. Neben Radschnellverbindungen, hoher Pedelecquote und einer Konzentration auf tägliche Pendlerwege soll dazu auch der höhere Aufenthalts-, Freizeit- und Erholungswert in der Stadt und in der Nähe durch weniger Autoverkehr beitragen und den Wunsch nach Erholung in der Ferne verringern. Der Freizeitverkehr (42 % der Verkehrsleistung in Deutschland) soll sich stark auf das Fahrrad und Zufußgehen verlagern.

Die Mobilität zu Fuß und das Radfahren für alle sicher, komfortabel und attraktiv machen

Um viel mehr Menschen für das alltägliche Radfahren und Zufußgehen zu gewinnen, muss die Infrastruktur sicher, komfortabel und attraktiv sein. Durch koordinierte Verkehrssicherheitsarbeit soll ein deutlicher Entwicklungspfad hin zu „Vision Zero“ definiert werden.

Neben der objektiven Sicherheit sollen sich spätestens 2030 alle beim Radfahren und Zufußgehen in Stuttgart sicher fühlen.

Die Nutzerzufriedenheit, z. B. gemessen im ADFC-Fahrradklima-Test, soll sich bis 2030 in Stuttgart um mindestens eine (Schul-) Notenstufe verbessert haben.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Rad- und fußverkehrsspezifische Analyse der Unfalldaten und kurzfristige Beseitigung von lokalen Unfallursachen

1.2 Stuttgarter Umsteuern – Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr angehen

Besonders wirksame Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr setzen beim Kfz-Verkehr an, wie es das Stadtgeschwindigkeitskonzept und Tempo 20 in der Innenstadt schon zeigen. Das betrifft bei dem hohen Grad der Motorisierung auch die Frage, wie viel Parken im öffentlichen Raum der Stadt verträglich und möglich ist. Durch die angestrebte Reduzierung des Kfz-Verkehrs ergeben sich dagegen völlig neue Chancen für die Nutzung der Straßen als öffentlicher Raum.

Eine zukunftsfähige neue Mobilitäts-Gesamtstrategie der Stadt verhandelt die künftigen Rahmenbedingungen für Nutzungskonkurrenzen neu. Das betrifft sowohl den ruhenden als auch den fließenden Kfz-Verkehr:

Die Nutzung zum Radfahren und Zufußgehen, für CarSharing-Stellplätze, Lieferzonen und Begrünung soll Vorrang vor dem Parken von Privatfahrzeugen haben.

Die Anpassung der Kfz-Geschwindigkeit an die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs ist der Schlüssel für ein sicheres Miteinander auf der Fahrbahn und die bessere Querbarkeit des Verkehrsflusses.

Mehr Zeitgerechtigkeit bei LSA-Schaltungen verringert Wartezeiten für Rad- und Fußverkehr. Temporäre und zeitlich gestaffelte Lösungen, z. B. temporäre Anordnungen und Verkehrsversuche, erleichtern den Übergang und den notwendigen Bewusstseinswandel und sollen bei positiver Evaluation zu dauerhaften Lösungen führen.

Konsequente Überwachung und Ahndung unterstützen die Wirksamkeit des Parkraummanagements.

Die Maßnahmen sind im Einklang mit dem ÖPNV zu planen.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Strategie zur Nutzung der Fahrbahnräder bis 2025
- Forschungsprojekt zu zukünftigen Parkplatzbedarf und Potenzial im privaten Raum
- Erarbeitung und Umsetzung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes
- Ausdehnung von Fahrradstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen im gesamten Stadtgebiet
- Wirkungsvolles und nachhaltiges Freihalten der Rad- und Fußwege von Falschparkern durch Aufklärung, Überwachung und Sanktionierung

1.3 Stuttgarter Fahrrad- und Fußverkehrsmonitor

Politik und Öffentlichkeit werden in zweijährlichen Fortschrittsberichten über den erreichten Entwicklungspfad informiert. Um die Informationen kompakt und zielgenau bereitzustellen, wird ein Fahrrad- und Fußverkehrsmonitor entwickelt. Besonders für den Fußverkehr müssen dafür auch neue Erhebungsinstrumente wie beispielsweise kontinuierliche Fußverkehrszählungen eingeführt werden.

Mit Hilfe einer repräsentativen Haushaltsbefragung werden alle fünf Jahre Kennwerte zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu Fuß und per Rad ermittelt. Über zusätzliche Erhebungen wird der Modal-Split des Zielverkehrs nach Stuttgart abgeschätzt.

Neben dem Modal Split steht die Zufriedenheit der Nutzer:innen mit Infrastruktur und Service für den Fuß- und Radverkehr in Stuttgart im Mittelpunkt der Betrachtung. Die Zufriedenheit der Nutzer:innen kann durch anerkannte Erhebungen Dritter ermittelt werden.

Um das Monitoring effizient und wirksam zu gestalten, lässt die Verwaltung ein Monitoringkonzept entwickeln, das mit den beteiligten Akteuren und den Zielgruppen abgestimmt wird. Der Fahrrad- und Fußverkehrsmonitor soll als Veröffentlichung so gestaltet werden, dass damit die Entwicklung der Fahrrad- und Fußverkehrspolitik auch nach außen dargestellt werden kann und Stuttgart seiner Vorbildfunktion gerecht wird.

Möglichst viele Kennwerte sollen auf die Ebene der Bezirke heruntergebrochen werden.

In Verbindung mit einer externen Projektsteuerung zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Stuttgart werden die erhobenen Daten des Monitors kontinuierlich mit den festgelegten Zielen abgeglichen und ggf. die zur Zielerreichung notwendigen Maßnahmen adaptiert. Schon Innerhalb des Radverkehrskonzeptes (siehe Punkt 2.1) und der Verkehrsentwicklungsplanung wird dazu eine Wirksamkeitsbetrachtung der enthaltenen Maßnahmen und Strategien integriert und mit anderen Konzepten (z. B. Klimamobilitätsplan) abgestimmt.

Fahrrad- und Fußgängerzähler mit Displays an wichtigen Routen vermitteln den Menschen in Stuttgart Wertschätzung für die Mobilität per Rad oder zu Fuß und verdeutlichen ihren eigenen Beitrag zum Erreichen der Ziele.

Pilotprojekte und Verkehrsversuche müssen über einen ausreichend langen Zeitraum evaluiert werden.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Erarbeitung eines Monitoringkonzeptes im Rahmen des Radverkehrskonzeptes
- Veröffentlichung Fahrrad- und Fußverkehrsmonitor 2023, 2025, 2027, 2029, 2031
- Modal-Split-Erhebung alle 5 Jahre (im Rhythmus der Erhebung "Mobilität in Deutschland")

1.4 Stuttgarter Kommunikation – transparent und motivierend

Die Entwicklung der Landeshauptstadt Stuttgart zu einer Fahrradstadt erfordert eine gute Kommunikation. Zum einen gilt es, alle Akteure durch eine hohe Transparenz des Verwaltungshandelns mitzunehmen. Zum anderen soll Kommunikation wesentlich dazu beitragen, dass vorhandene und neu geschaffene Infrastruktur und Serviceangebote zum Radfahren und Zufußgehen auch genutzt werden und sehr viele Menschen entsprechend schrittweise ihr Verhalten ändern.

Um diese Ziele zu erreichen, braucht es ein Kommunikationskonzept als Handlungsleitfaden für die Verwaltung und als Orientierung für weitere Akteure. Darin werden Ziele, Zielgruppen, Strategien, Kernbotschaften, Maßnahmen, Medien, Verantwortlichkeiten, Ressourcen, Zeitschiene und eine regelmäßige Evaluation definiert. Auf dieser Basis können Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Gemeinschaftsaktionen so organisiert werden, dass sie motivierend für die Akteure und die Bevölkerung wirken und sich positiv verstärken.

Bewährte Kommunikationsstrukturen und Kampagnenansätze sollen genutzt und weiterentwickelt werden. Beim Radverkehr gehören dazu die landesweite RadKULTUR-Kampagne und das STADTRADELN. Beim Fußverkehr und der Bewegungsförderung allgemein gibt es zahlreiche Aktivitäten, die gebündelt in Form eines Jahreskalenders besser vermittelbar sind. Das erleichtert eine terminlich abgestimmte Planung.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes zur Rad- und Fußverkehrsförderung mit externer Unterstützung und Beteiligung der Akteure im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes
- Jahreskalender mit Maßnahmen der Fußverkehrs- und Bewegungsförderung ab 2024

1.5 Strukturen und Ressourcen

Die Entwicklung einer fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt erfordert effiziente Strukturen sowie erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen. [Für eine dauerhafte Sicherung der Ressourcen müssen entsprechende Haushaltsmittel für Personal und Investitionen eingeplant werden. 40 € pro Einwohner:in und Jahr aus dem Budget der Landeshauptstadt sind für die Radverkehrsförderung ein angemessener Wert. Für den Fußverkehr ist analog ein eigener Etat zu definieren.

Ein Schlüssel liegt in einer guten Zusammenarbeit aller Akteure, einschließlich der ehrenamtlichen Aktiven aus der Zivilgesellschaft. Alle Beteiligten sollen ihre Zeit und Kompetenz effizient einbringen können. Funktionen, Rollenverteilung und Aufgaben können im Rahmen des Kommunikationskonzeptes geklärt werden. Weitere konzeptionelle Grundlagen wie das fortgeschriebene Radverkehrskonzept sollen ebenfalls die Frage der Zusammenarbeit konkret beantworten.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Einplanung der notwendigen Ressourcen im nächsten Doppelhaushalt und der langfristigen Finanzplanung (40 €/EW*a) für den Radverkehr,
- Einplanung der notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen im nächsten Doppelhaushalt und der langfristigen Finanzplanung für den Fußverkehr
- Kontinuierliche Evaluation und Verbesserung der konkreten Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungseinheiten, der Politik, Zivilgesellschaft und den Bezirken

2. Fahrradstadt gestalten und bewerben – Fahrbahn frei für den Radverkehr

2.1 Stuttgarter Radstrategie

Um das ambitionierte Ziel einer Fahrradstadt mit 25 % Radverkehrsanteil zu erreichen, braucht es eine Strategie, die alle möglichen Hebel nutzt und die richtigen Weichen stellt. Sie muss in ein **zukunftsicheres Mobilitätskonzept** unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger eingebettet werden. Radverkehr braucht dafür bedeutend mehr Platz im Straßenraum. Durch seine Flächeneffizienz und Verkehrsverlagerung wird Platz für die weiterhin notwendigen Autofahrten geschaffen. Folgende strategische Ansätze sollen neben dem neuen **Radverkehrskonzept** das Verwaltungshandeln leiten:

Für schnelle Fortschritte sind „**Quick Wins**“ zu identifizieren und in der Breite sofort umzusetzen. Dies können z. B. verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Fahrradstraßen sein oder ein Programm für viel mehr Fahrradbügel.

Für **Leuchtturmprojekte** mit weiter Ausstrahlung und Potenzial zur Identifikation sollten nicht nur herausragende Baumaßnahmen, sondern auch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen entwickelt werden, z. B. eine sehr gute Öffentlichkeitskampagne.

Radfahren fängt vor der Haustür an. Die Bezirke sollen besonders dazu animiert werden, die Verantwortung für die **Förderung des Radfahrens im Nahraum** und innerhalb der Quartiere zu übernehmen. Um alle **Bezirke** auf dem Weg zur Fahrradstadt mitzunehmen, werden sie in die Planung und Realisierung von Radrouten intensiv eingebunden.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes bis 2024 abschließen
- **Vorreiter-Bezirke**, die sich der Radverkehrsförderung entschlossen annehmen, könnten besonders gefördert werden, um schnell gute Beispiele für die anderen Bezirke zu schaffen.

2.2 Stuttgarter Radnetz

Im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird ein **klassifiziertes Radnetz** nach den Empfehlungen der ERA definiert. [Die Hauptradrouten und die Radschnellwege fügen sich in die Kategorien der integrierten Netzgestaltung ein und werden um die weiteren Kategorien ergänzt. Die (vom Gemeinderat beschlossenen) Stuttgarter **Qualitätsstandards** berücksichtigen die zukünftig erwartete Menge der Radfahrenden und deren differenzierte Geschwindigkeit (inklusive Pedelecs und Lastenräder) sowie das Sicherheitsbedürfnis des Radverkehrs. Auf allen Verbindungen mit zulässiger Geschwindigkeit über 30 km/h soll der Radverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Vom Grundsatz her sollen alle straßenbegleitenden Radverbindungen vom Fußverkehr getrennt werden.

Die Landeshauptstadt Stuttgart bekennt sich zu den Standards des Landes zu Radschnellwegen.

Neben den vom Land festgelegten **Radfernwegen** sollen unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes insbesondere in den Außenstadtteilen weitere **Freizeitrouten** entwickelt werden, die zum Radfahren auf schönen Wegen abseits vom Kfz-Verkehr einladen.

Wie beim Radnetz Baden-Württemberg werden dabei ein **Zielnetz** und ein **Startnetz** festgelegt. Das Zielnetz der Hauptradrouten soll bis spätestens 2030 vollständig realisiert sein

und alle Qualitätsstandards erfüllen. Dazu werden Wege zur Beschleunigung der Planung und Umsetzung geprüft. Das Startnetz stellt die aktuell am besten befahrbare und sichere Alternative bis zur Fertigstellung des Zielnetzes dar. Eine durchgängige **Wegweisung** und eine einheitliche Bodenmarkierung machen das geplante Radnetz im jeweiligen Realisierungsstand sichtbar.

An Hauptverkehrsstraßen sind getrennte Radwege die bevorzugte Führungsform. Der Radverkehr soll an Hauptradrouten und Radschnellverbindungen durch eine **Grüne Welle** für den Radverkehr in der Hauptrichtung priorisiert werden und auch anderweitig Wartezeiten für den Radverkehr reduzieren werden. Die sichere und komfortable **Führung an Knotenpunkten** wird durch ein **Programm zur Umgestaltung von Knoten** einschließlich der Ampelschaltungen schrittweise bis spätestens 2030 erreicht.

Nebenstraßen, die Bestandteil des klassifizierten Radnetzes sind oder eine hohe Bedeutung für das Radfahren im Quartier oder das Freizeitradfahren haben, werden in **Fahrradstraßen** umgewandelt. **Modale Filter** stellen dabei sicher, dass der Kfz-Durchgangsverkehr ausgeschlossen wird. In den Wohnquartieren sollen **fahrradfreundlich gestaltete Tempo-30-Zonen, Fahrradzonen** oder **verkehrsberuhigte Bereiche** das Radfahren von der Haustür an ermöglichen, präsent, attraktiv und erlernbar machen.

An allen Zielen des Radverkehrs müssen qualitativ angemessene **Abstellanlagen** in ausreichender Zahl bereitgestellt werden. Dabei muss auch der Bedarf für Lastenräder berücksichtigt werden. In den Wohnquartieren sollen die Hauseigentümer bei der Schaffung von Abstellanlagen auch anstelle von Kfz-Parkplätzen unterstützt werden.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Definition von Qualitätsstandards und Meilensteinen zur Umsetzung im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
- Definition des Radverkehrsnetzes (Start- und Zielnetz) bis spätestens 2024
- Beschilderung des Radverkehrsnetzes bis 2024
- Bis 2030 pro Jahr eine Grüne Welle umsetzen
- beschleunigte Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen (ein quantitatives Ausbauziel wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes festgelegt)
- Programm zur Umgestaltung von Knoten
- Bedarfsanalyse und Bauprogramm zum Fahrradparken (inkl. zugangsgesicherte Radparkhäuser)
- Programm für Wegeunterhaltung und Winterdienst erarbeiten und umsetzen]
- Systematische Überprüfung von Einbahnstraßen zur Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Aufstellung einer stadtweiten Satzung zum Fahrradparken für die Wohnnutzung

2.3 Stuttgarter Radleben

Das Fahrrad ist in Stuttgart nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern auch ein Sportgerät, persönliches Lieblingsstück oder Statussymbol. Radfahren ist auch ein Lebensgefühl und soll ein wichtiger Teil der Stuttgarter Alltagskultur werden.

Um das Radfahren als angenehme und effektive Fortbewegungsform für Zielgruppen, die bisher im Alltag hauptsächlich Auto fahren, bekannt und erlebbar zu machen, soll eine vielfältige Radkultur etabliert werden, die das Ansehen des Fahrrades deutlich steigert. Dazu dienen auf Stuttgart zugeschnittene identitätsstiftende Kampagnen, die das Radfahren nicht nur als Verkehrsmittel, sondern auch als Statussymbol und Kulturobjekt bewerben.

Die erreichbaren Qualitäten der Straßenräume durch zukünftige Straßenraumaufteilung und Straßennutzung sollen temporär erlebbar werden. Es soll ein Bewusstsein für den Wert der Straße für das öffentliche Leben jenseits der Nutzung durch Kraftfahrzeuge entstehen.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Weiterentwicklung der Lastenradförderung (u.a. Lösung Stellplatzproblem nötig)
- Einrichtung eines städtischen Fördertopfes für die Unterstützung von Organisation und kultureller Bereicherung von Kampagnen und Aktionen zur Radverkehrsförderung
- Fortsetzung und Weiterentwicklung von bestehenden Kampagnen (z. B. Stadtradeln)
- Entwicklung eines Stuttgarter Fahrradsonntages, Fahrradstraßentage o.ä.
- Das Thema Rad in Kunst- und Kulturszene integrieren
- Förderung durch betriebliches Mobilitätsmanagement (Landeshauptstadt als Vorbild)
- Weiterentwicklung des Programmes mit Schulen

3. In Stuttgart besser zu Fuß mobil – Platz und Wege frei für den Fußverkehr

3.1 Stuttgarter Gehwegenetz – komfortabel und barrierefrei

Die Qualitätsstandards für den Fußverkehr sind im Fußverkehrskonzept und im Verkehrsentwicklungsplan festgelegt und sollen schrittweise realisiert werden.

Die **Infrastruktur für den Fußverkehr und für barrierefreie Mobilität** in Stuttgart soll durchgängig und flächendeckend sicher, komfortabel und attraktiv werden. Gehwege sollen so **breit** sein, dass sich Menschen komfortabel begegnen können. Der **Platzbedarf** hängt von der Frequentierung, den angrenzenden Nutzungen und dem Anspruch an **Aufenthaltsqualität** ab. Die Bewegung darf nicht durch Hindernisse eingeschränkt werden. Das **Sicherheitsgefühl** und die Aufenthaltsqualität sind ein hohes Gut. Sie sollen auch durch Radfahrende möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Radverkehr auf Gehwegen wird vermieden und stattdessen auf der Fahrbahn oder eigenem Weg geführt. Die bisherigen Freigaben für den Radverkehr werden systematisch überprüft und dabei die Bedürfnisse potenzieller Fußgänger:innen berücksichtigt. In **Fußgängerbereichen und Parks** soll die Gestaltung ein rücksichtsvolles Miteinander mit langsamem Radfahren unterstützen.

Der Ordnungsdienst sorgt für die **Freihaltung der Wege** von abgestellten Pkw und Motorrädern und das ordnungsgemäße Abstellen von Fahrrädern und E-Kleinstfahrzeugen. Legalisiertes Gehwegparken wird überprüft und zurückgenommen, wenn die Mindestbreiten für den Fußverkehr (1,5m - 2,5m) nicht eingehalten werden. Beeinträchtigungen durch Querparken wird durch bauliche Maßnahmen verhindert. Einrichtungen für den Kfz-Verkehr (z.B. Ladesäulen, Parkautomat) werden im **Stuttgarter Rechteck** (punktuelle Verbreiterung des Seitenraums in regelmäßigem Abstand auf Kosten der Fahrbahn) untergebracht, andere Straßenmöbel außerhalb der Bewegungsflächen zu Fuß.

Ein hochwertiger Wegezustand wird durch **Grünschnitt, Winterdienst** und die schnelle **Beseitigung von Stolperfallen** die Norm. Baustellenmanagement berücksichtigt verstärkt die Bedürfnisse von bewegungseingeschränkten Personen.

Neben der Erhaltung vorhandener und Ergänzung weiterer **Staffeln** könnten (Hang-) **Aufzüge** und Rolltreppen in Zukunft bei der besonderen Topografie der Stadt eine größere Rolle spielen, wobei die Pflege und Instandhaltung mit einem eigenen Programm hinterlegt werden muss. Für defekte Fahrstühle z. B. im ÖPNV-Zugang wird eine Regelung zeitnaher Reparatur und Nutzerinformation entwickelt.

Die Anforderungen von Menschen mit Behinderung werden nach dem Stand der Technik bei allen baulichen Maßnahmen einbezogen und der Bestand im Straßenraum sukzessive angepasst.

Das **Stuttgarter Eck** wird im Vorgriff von baulichen Maßnahmen zur **Sicherung der Querungen** zu Fuß in allen Stadtteilen eingesetzt. Zur besseren Sichtbarkeit der Kinder werden Parkplätze in Sichtdreiecken auf den Wegen zur Grundschule beseitigt. Vor Schulen und Kitas soll das Parken und Halten besonders eingeschränkt werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Fußgängerüberwege und **Mittelinseln** werden mehr eingesetzt. Das dient auch zum Komfortgewinn und nicht nur zur Gefahrenminimierung. Sie können ggf. vorhandene Lichtsignalanlagen ersetzen.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Systematische Überprüfung des Gehwegparkens, dessen Aufhebung bei verbleibenden Gehwegbreiten unter 1,5m und Festlegung von Standards für andere Fälle
- Programm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulen und Kitas (Problem Elterntaxis angehen)
- Aufstellung eines Programms zur bedarfsgerechten Umsetzung der „Stuttgarter Rechtecke“ mit zu quantifizierenden Umsetzungen pro Jahr
- Aufstellung eines Programms zum bedarfsgerechten Einsatz des „Stuttgarter Eck“ mit zu quantifizierenden Umsetzungen pro Jahr
- Konkretisierung des Fußverkehrskonzepts mit weiteren prioritären Routen

3.2 Aufenthaltsqualität und Begegnung

Zufußgehen und Barrierefreiheit haben viel mit Bewegungsfreiheit und Aufenthaltsqualität zu tun. Wo man sich ungestört bewegen und aufhalten kann, entstehen Begegnungen, von denen das soziale Miteinander in den Bezirken und Quartieren lebt.

Wegräume und Plätze sollen nicht nur für den Aufenthalt geeignet sein, sondern dazu einladen. Das geschieht durch eine abwechslungsreiche Gestaltung, die auf die unterschiedlichen Zielgruppen eingeht. Bewegungsförderliche Angebote und Sitzgelegenheiten ohne Verzehrzwang stärken als Begegnungsorte das Stadteileben in allen Stadtteilen. Neben der Barrierefreiheit, soll ein Gestaltungs- und Möblierungskonzept auch motorische Fähigkeiten und Spiel für Jung und Alt berücksichtigen.

Zur Hitze-Resilienz für den Aufenthalt im Straßenraum wird die „blau-grüne Infrastruktur“ weiterentwickelt.

Ein Haltestellenwege-Programm (zur ÖPNV-Stärkung nach der Pandemie) optimiert die Haltestellenzugänge und entwickelt anregende Haltestellenumfelder.

In temporären Einrichtungen von Spielstraßen und Fußgängerbereichen (als Veranstaltung ggf. Dritter) in den Sommermonaten kann sehr viel experimentiert werden. Eine entsprechende Versuchsphase mit intensiver Beteiligung und Evaluation soll Akzeptanz schaffen und eine Basis für die dauerhafte Rückgewinnung und Attraktivierung von öffentlichem Raum, der bisher für den Kfz-Verkehr genutzt wird, bieten.

Beispielhafte Schritte zum Erreichen der Leitziele:

- Wettbewerb zur temporären Gestaltung von öffentlichen Räumen z. B. im Rahmen eines Parking Days
- Bürgerbeteiligung zur Identifikation von neuen Aufenthaltsorten
- Aufstellung eines Programms zur Einrichtung zusätzlicher Spielstraßen mit festzusetzender Quantifizierung und Zeitplan

9.2 Änderungsvorschläge im Nachgang

Nach dem dritten Treffen und Versand der abgestimmten Fassung der Leitlinien gingen noch folgende Änderungsvorschläge von einzelnen Teilnehmenden ein, die nicht mehr diskutiert und abgestimmt werden konnten, hier jedoch für den folgenden Prozess dokumentiert werden sollen:

- Einfügen von ", Müllbehälter der AWS und Sperrmüll" unter Punkt 3.1, vierter Absatz, nach "... Straßenmöbel", um auf das besondere Problem der Konflikte zwischen Müllentsorgung und Fußverkehr hinzuweisen.
- Einfügen eines neuen Satzes ", „Die Maßnahmen dürfen jedoch zu keinen Beeinträchtigungen des ÖPNV führen“ (ohne abschwächende Formulierungen wie „abwägen“ oder „berücksichtigen) nach Punkt 2.2, am Ende des 5. Absatzes. Als Begründung wird darauf verwiesen, dass eine Grüne Welle für Radfahrer und eine gute Bevorrechtigung des ÖPNV sich in der Regel ausschließen und auch jegliche Anpassungen an Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen zugunsten des Radverkehrs häufig negative Auswirkungen für den ÖPNV mit sich bringen können.

10. Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem im Jahr 2022 durchgeführten BYPAD/WAPAD-Audit hat die Landeshauptstadt Stuttgart einen systematischen Weg zur Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsbedingungen eingeschlagen. Wesentliches Merkmal und gleichzeitig Ergebnis war dabei die ausführliche Kommunikation und Abstimmung zwischen den relevanten gesellschaftlichen Gruppen. Ein stärker entwickeltes gegenseitigen Verständnis wie auch der Erkenntnisprozess zu den komplexen Sachverhalten der Rad- und Fußverkehrsförderung eröffnen das Potenzial für eine effektive Rad- und Fußverkehrsförderung, bei der alle Akteure an einem Strang ziehen.

Im Rahmen der Selbstbewertung des Status Quo in Stuttgart durch die Vertreter:innen der Evaluationsgruppe aus Politik, Verwaltung und Verbänden wurden sowohl für den Rad- wie auch den Fußverkehrsbereich Höchstbewertungen für den Bereich Finanzen & Personal gegeben. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die nötigen Ressourcen für das Erreichen der ambitionierten Ziele vorhanden sind bzw. bereitgestellt werden können. Generell ist eine gute Bewertung der Aktivitäten und insbesondere der Planentwicklung und anderer "Soft Skills" zur Rad- und Fußverkehrsförderung festzustellen. Diese steht jedoch im starken Kontrast zu einem geringen Level der sicht- und fühlbaren Fahrradfreundlichkeit in der Fläche, insbesondere hinsichtlich von Infrastruktur & Sicherheit. Auch im Bereich des Fußverkehrs ist dieser Kontrast zu verzeichnen.

Im zweiten Treffen der Evaluationsgruppe wurden besondere Handlungsschwerpunkte für Stuttgart in den Bereichen Gehwegqualität, Kfz-Parken, Radinfrastruktur, Kommunikation sowie Strategie herausgearbeitet und ausführlich diskutiert.

Im Ergebnis des BYPAD/WAPAD-Prozesses und insbesondere des dritten Treffens der Evaluationsgruppe liegen konkrete und unter Beteiligung der wesentlichen Akteure aus Politik, Verwaltung und Verbänden abgestimmte Leitlinien bzw. Eckpunkte für die künftige Gestaltung der Rad- und Fußverkehrsförderung in Stuttgart vor. Für einen Umsetzungsprozess ist eine weitere Detaillierung und Qualifizierung der genannten Ansätze notwendig. Im Bereich der Radverkehrsförderung können und sollen die Inhalte als wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Fahrradstadt Grundlage für die Fortschreibung des Stuttgarter Radverkehrskonzeptes sein.

Es wird empfohlen, den Textentwurf des Leitlinienpapiers „Stuttgarter Wege zu einer fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen Stadt“ einer politischen Beschlussfassung zuzuführen, um eine hohe Verbindlichkeit der abgestimmten Inhalte zu erzielen und die Abstimmung auch nach außen hin verbindlich abzuschließen.

ANHÄNGE

Anhang 1: Erwartungen, Befürchtungen und Hinweise der Teilnehmenden; Erfüllung der Erwartungen

Die folgenden Kommentare wurden während des ersten Treffens schriftlich in Form von Notizkarten eingesammelt

Erwartungen (1. Meeting)
Berücksichtigung aller Mobilitätsarten; in der Hoffnung, ein besseres Miteinander zu erzielen, gegenseitige Rücksichtnahme
Konstruktive Diskussionsatmosphäre zur ganzheitlichen Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes bzgl. aller Verkehrsteilnehmer in Stuttgart
Verbesserung des Verkehrsflusses für Radfahrer
Bessere Kommunikation in der Verwaltung
Verbesserung Kommunikation an Bürgerinnen
Bessere Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung
Bessere Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und den Bürgern
Konsens & positive Darstellung Was läuft / Was läuft gut
Objektive Bestandsaufnahme der Radinfrastruktur / Situation Radfahren in Stuttgart und Einteilung in Gesamtsituation in Deutschland
Verfahren legt den Grundstein für konsequente und ambitionierte Radverkehrsförderung in der Stadt Stuttgart.
Gute Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer Neue Ansätze für Radverkehrsmaßnahmen unter Einbeziehung aller Nutzer des öffentlichen Straßenraums >> neues Radverkehrskonzept
Gesellschaftlicher Konsens, dass Radfahrer mehr Platz im Straßenverkehr bekommen muss
<u>Gemeinsame</u> Sicherstellung von <u>konkreten</u> Zielen für Rad- und Fußverkehr in LHS Die vielen städtischen Ziele (Grundsatzbeschluss Radverkehr, Zielbeschluss lebenswerte Innenstadt, VEK 2030 konsolidieren und <u>endlich</u> in die Planung und Umsetzung bringen. Gute Vorbereitung für die Fortschreibung vom Radverkehrskonzept
Verbesserung der Verkehrssituation in Stuttgart bezüglich eines „Miteinanders“ der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer

Die Belange von Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen / Behinderungen berücksichtigen.
Sichtweise auf ALLE Verkehrsarten bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs
Die ausgearbeiteten Ziele und Aufgaben sollen umgesetzt/ernst genommen werden!
Besseres Verständnis für die aktuelle Rad- und Fußverkehrslage in Stuttgart
Gute Grundlage für die Fortschreibung des Radkonzeptes
Befürchtungen (1. Meeting)
Formulierung überzogener Erwartungen an Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen
Konsensfindung bei vielen verschiedenen Interessen häufig schwierig; ggf. keine Kompromisslösung. Eine ideale Lösung scheint utopisch.
Wieder ein „Papier“ ohne Umsetzungsperspektive und klare Handlungsaufträge
Politik und Akteure: Erwartungshaltung trotz Bypadverfahren nicht einzugrenzen / zu kanalisieren (schade für laufende / gut laufende Prozesse)
Keinen spürbaren Einfluss des BYPAD-Verfahrens für die Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt
Zu viele Diskussionen um einzelne Maßnahmen, bei denen die Positionen ohnehin schon festgefahren sind Wenig Bereitschaft zur Zusammenarbeit
Verwässerung von Qualitätsstandards
Viele Lippenbekenntnisse und ein weiteres Konzept, dass nicht über die Jahre ernsthaft in die Umsetzung kommt. Zu allgemeine / abstrakte Ziele/Formulierungen Diskussionsinhalte werden bei den Zielen nicht ordentlich getrennt „grundsätzliche“ Konflikte werden nicht tief genug diskutiert / zielorientiert diskutiert. >> wichtige Diskussionen haben nicht genügend Zeit
Bin offen für positive Erfahrung! Befürchte aber:Ergebnisse für den Papierkorb – so wie in der Vergangenheit... Weil politische Mehrheiten in GR von der Verwaltungsspitze blockiert werden!
Fußverkehrsfragen „fallen hinten runter“
Umsetzung von der Theorie in die Praxis: Bedarfe von Menschen mit Behinderungen werden aufgrund von Gestaltungsfragen hintenangestellt.
Weitere Hinweise (1. Meeting)
Dominanz der Stadtverwaltung beim BYPAD-Verfahren. Damit keine objektive Beurteilung. Hat sich leider bestätigt. Die Stadtverwaltung macht aus ihrer Sicht alles richtig. Die Bürger erkennen das aber einfach nicht an.
Auswertung numerisch darstellen. Durchschnitt der Pfeile ergibt X als Wert.
Konsensbildung ist nicht die entscheidenden Frage, hätte mir eine zielorientierte, priorisierte Diskussion der Fragen gewünscht.
wenig Raum für Diskussion im 1. Meeting

Nach dem dritten Meeting wurde per E-Mail um ein kurzes Statement zum Prozess gebeten, insbesondere hinsichtlich der Frage, inwieweit die Erwartungen erfüllt worden sind. Die eingegangenen Rückmeldungen werden im Folgenden (teilweise gekürzt) wiedergegeben:

Erfüllung der Erwartungen (nach 3. Meeting)
<p>Das Bypad/Wapad Audit hat in unseren Augen zu einem besseren Verständnis geführt, wie die Stuttgarter Gegebenheiten (wie Topographie, Baustellen etc.) die Förderung des Fuß- und Radverkehrs beeinflussen.</p> <p>Die Bereitschaft den Fuß- und Radverkehr gleichberechtigt zu sehen, das Verständnis der Belange beider Verkehrsarten sowie die Verständigung in der Gruppe ist durch den Prozess gestiegen.</p>
<p>Die Konsolidierte Fassung vom Stuttgarter Weg finde ich gut geworden und habe auch das letzte Treffen als sehr konstruktiv wahrgenommen. Ich bin selbstverständlich gespannt, wie es dann weitergeht und wie der Stuttgarter Weg umgesetzt wird.</p>
<p>Meine Erwartungen an das Verfahren wurden nicht vollständig erfüllt und dementsprechend liegt meine Zufriedenheit in etwa bei 50 %. Die Vorgehensweise und die Methodik des BYPAD / WAPAD Verfahrens (Auswertung des Fragebogens, Diskussion/Aussprache über die Festlegung der Noten der einzelnen Evaluierungs-Kriterien, Diskussion zum finalen Dokument in der großen Runde) ist aus meiner Sicht nicht ausreichend wissenschaftlich und sollte daher überarbeitet werden</p>
<p>Das BYPAD-Verfahren ist ein gutes Instrument, um den Ist-Zustand des Stuttgarter Radverkehrs aufzuzeigen. Das Teilnehmerfeld des Beteiligungsverfahrens war gut durchmischt und deckte alle Belange der Stadt, der Politik, der Interessenverbände und Bürger ab. Der Zeitaufwand war relativ groß. Wünschenswert wäre es den Zeitrahmen zukünftig zu straffen. Wir hoffen, dass der Endbericht auch wirklich als Grundlage für das neue Radkonzept der Stadt Stuttgart genutzt wird.</p>
<p>Generell fällt auf, dass übergeordnete, wichtige Ziele auf Makroebene nicht zu den konkreten Schritten auf der Mikroebene passen</p>
<p>Die massenhafte Erstellung von „Stuttgarter Rechtecken“, im ganzen Stadtgebiet, wäre ein echter Big Point für den Fußverkehr.</p>

Anhang 2: Zusammensetzung der Evaluationsgruppe

	Name	Funktion	Teilnahme Treffen			
			14.3.22		08.4.22	04.05.22
Fraktionen Gemeinderat			Rad	Fuß		
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Frau Dr. Lehmann	Stadträtin	X	X	X	X
CDU	Herr Kotz	Fraktionsvorsitzender	-	-	-	-
SPD	Frau Schanbacher	Stadträtin	-	-	X	X
Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei	Herr Pantisano	Stadtrat	X	-	-	-
FDP	Herr Serwani	Stadtrat	-	-	-	-
Fraktionsgemeinschaft PULS	Herr Ozasek	Stadtrat	X	-		X
	Frau Köngeter	Stadträtin			X	
Freie Wähler	Herr Schrade	Stadtrat	X	X		-
	Herr Sailer	Stadtrat			X	
Verwaltung						
Amt 32 , Amt für öffentliche Ordnung	Frau Scherz	Abteilungsleitung Straßenverkehr	X	X	X	X
Amt 36, Amt für Umweltschutz	Herr Bühle	Sachgebietsleiter Umwelt- und Mobilitätsberatung	-	X	-	X
Amt 61, Amt für Stadtplanung und Wohnen	Herr Oehler	Abteilungsleitung	X	X		
	Herr Hemmerich	Sachgebietsleitung			X	X
	Frau Adam	Fahrradbeauftragte	X	X	X	
	Herr Märker	Mitarbeiter mit Zuständigkeit Fußverkehr		X	X	X
Amt 66, Tiefbauamt	Herr Schmid	SG-Leiter Radverkehr und Sonderaufgaben			X	X
	Frau Weise	Mitarbeiterin Radverkehr und Sonderaufgaben	X			
	Herr Langer	Mitarbeiter Radverkehr und Sonderaufgaben		X	X	X
Amt 52, Amt für Sport und Bewegung	Herr Otto	Mitarbeiter Bewegungsförderung und Sportentwicklung	X		X	X
AWS, Abfallwirtschaft Stuttgart	Frau Kaphengst	Abt./SG: 4.5			X	X
	Herr Mehne		X	X		
S/OB, Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität	Herr Ralf Maier-Geißer	Leiter Nachhaltig mobil	X		X	X
	Herr Leyva	Stabstelle nachhaltige Mobilität		X		
Kinderbeauftragte	Frau Haller-Kindler	Kinderbeauftragte	-	-	-	-
Behindertenbeauftragte	Frau Langer	Behindertenbeauftragte	X	X		-
	Frau Wilhelm				X	

Land Verkehrsministerium	Herr Schwab (Rad) Frau Dr. Kaiser(Fuß)	Referat 45 – Rad- und Fußverkehr, Ortsmitte	X	X	X	-
Land Liegenschaften	Frau Hämke	stv. Abteilungsleiterin Immobilienmanagement	-	-	X	-
Polizei Stuttgart	Herr Grab	Verkehrspolizeiinspektion Fahrradstaffel	X	-	X	-
Verbände/ Interessenvertretung			<u>14.3.22.</u>	<u>08.4.22.</u>	<u>04.05.22</u>	
			Rad	Fuß		
Jugendrat Stuttgart	Herr Staritzbichler	Mitglied Jugendrat	-	-	-	-
Fuß e.V.	Frau Votteler	Mitglied Fuss e.V. und Sachk. Einwohnerin (Rad)			X	X
	Frau Kircher-Wintterlin				X	
	Herr Erben	Sprecher Ortsgruppe Stuttgart	X	X	X	X
	Herr Rimmele				X	
StadtSeniorenRat Stuttgart e.V.	Herr Reusch-Frey Herr Feinauer	Leiter Treffpunkt 50plus Vorstandsmitglied StadtSeniorenRat		X	X	-
Radentscheid	Frau Reisle Herr Lucas	Gruppe Radentscheid + SKE	X		X X	X
ADFC Stuttgart	Frau Schleth Herr Willerding	Stellvertretende Vorsitzende ADFC Stuttgart Vorsitzender ADFC Stuttgart	X		X	X
VCD Stuttgart	Herr Heck Herr Link	Vorstandsmitglied Kreisverband Stuttgart + SKE	X	X	X	X
ADAC Stuttgart	Frau Grosser Herr Kaiser	Abteilung Verkehr und Umwelt	X		X	X
SSB Nahverkehrsbetrieb	Herr Keller	Fachbereichsleiter Betriebliche Strategien	X	X	X	X

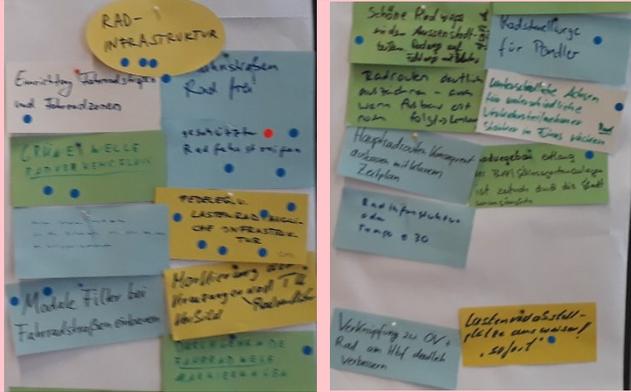
Anhang 3: Maßnahmen (Dokumentation des zweiten Treffens)

A) Ablauf

ca. Zeit	TOP	Thema
9:00	1	Begrüßung (Herr Hemmerich, LH Stuttgart) mit Dank v.a. an Ehrenamtliche; Kurzbericht zur aktuellen Sicherheitskampagne (Frau Scherz, LH Stuttgart)
9:05	2-4	Input der Auditoren (Thomas Möller, Jörg Thiemann-Linden): <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung der Tagesordnung [• kurzer Rückblick auf das erste BYPAD-Treffen • Rückmeldungen der Teilnehmenden zum Zwischenbericht • Vorstellung von Ergebnissen der Online-Bürgerbefragung • Stärken und Schwächen des Radverkehrs in Stuttgart aus Auditorensicht mit ausgewählten eigenen Impulsen zum Radverkehr • Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Stuttgart aus Auditorensicht mit ausgewählten eigenen Impulsen zum Fußverkehr
09:35	5	Ideensammlung: <ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Handlungsfelder für die zukünftige Rad- und Fußverkehrsförderung in Stuttgart aus Sicht der Teilnehmenden, von diesen auf Karten geschrieben. • Die Karten werden in drei Gruppen gesammelt und durch eine Person aus jeder Gruppe vorgestellt • Die Auditoren heften die Karten an vorbereitete Tafeln (Fuß, Rad, Fuß+Rad))
10:00	Pause	<ul style="list-style-type: none"> • Gruppierung der Karten durch Auditoren nach neuen Oberthemen
10:30	6	Gemeinsame Festlegung der zu diskutierenden vorrangigen Handlungsfelder: <ul style="list-style-type: none"> • Mitglieder der Evaluationsgruppe bekommen jeweils 8 blaue Klebepunkte, um Themen, die anschließend diskutiert werden sollen, zu priorisieren. Für Widersprüche zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen werden orange Punkte geklebt. • Aus der Zahl der blauen Punkte je Oberthema (inklusive zugeordneter Karten) ergibt sich die Reihenfolge, in der die Oberthemen mit den Einzelbeiträgen diskutiert werden. Diskussion von Zielen und Maßnahmen zu den Handlungsfeldern
12:50	Pause	Gelegenheit zum Mittagessen auswärts
13:40	7	Weiterführung der Diskussion TOP 6
15:05	Pause	Kaffee und Kuchen vor Ort
15:15	8	Weiterführung der Diskussion TOP 6
15:55		<ul style="list-style-type: none"> • Abschluss der Diskussion • Ausblick zum weiteren Vorgehen, drittes Treffen am 4. Mai 2022 • Verabschiedung durch Herr Hemmerich (LH Stuttgart)
16:00		Ende des 2. Treffens

B) Handlungsfelder in der Reihenfolge der Diskussion

Radinfrastruktur (Radverkehr)

Abgeschriebene Moderationskarten, kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Radinfrastruktur als Überschrift	3	
Radinfrastruktur oder Tempo <= 30		
Radwegbau entlang der B14/ Schlossgartenanlagen ist zeitnah durch die Stadt unumgänglich	1	
Hauptradrouten konsequent ausbauen mit klarem Zeitplan		
Unterschiedliche Achsen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer stärker in Fokus nehmen (Rad)	1	
Radrouten deutlich aufzeichnen – auch wenn Ausbau erst noch folgt > Lenkung		
Radschnellwege für Pendler	1	
Schöne Radwege in den Außenstadtteilen, Radwege auf Feldwegen mit Beleuchtung (?) abseits der Autos	1	
Durchgehende Fahrradwege Markierungen	1	
Markierung der Kreuzungen für den Radverkehr nach TÜ Vorbild		
Pedelec- u. Lastenradtaugliche Infrastruktur	6	
Geschützter Radfahrstreifen	3	1
Einbahnstraßen Rad frei	1	
Modale Filter bei Fahrradstraßen einbauen	2	
Keine längeren Wartezeiten für den Radverkehr als für den MIV an Lichtsignal-Kreuzungen		
Grüne Welle Radverkehrsfluss	2	
Einrichtung Fahrradstraßen und Fahrradzonen	1	
Lastenradabstellplätze ausweisen sofort	1	

<p>Verknüpfung zw. ÖV + Rad am Hbf deutlich verbessern</p> <p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lastenräder / Pedelec-taugliche Infrastruktur: Mitbenutzung der Gehwege problematisch; Dimensionierung von Verkehrsinseln • „Geschützte Radfahrstreifen“; differenziertes Vorgehen angesichts der Umsetzungshindernisse (Poller und Abfallwirtschaft; Geräte für Winterdienst, Stolperrisiko für Querende zu Fuß) • „Modale Filter“: eingeführtes Verkehrsberuhigungsinstrument, vermeidet Durchgangsverkehr in Wohngebieten, beschleunigt Radverkehr • Grüne Welle – statt faktisch oft roter Welle, würde Fahrradradeln unterstützen; Busbevorrechtigung bei Einzelfallentscheidung zu berücksichtigen • Nebenstraßen- oder Hauptstraßenführung? Frage der integrierten Netzplanung (mehr Fahrradstraßen, Fahrradwegweisung); je nach Nutzergruppe beides nötig (unangenehme Hauptstraßen, wenn mit Kindern unterwegs), Qualitätsmängel im Nebennetz; Abwägung mit ÖPNV-Netz 		
--	--	--

Gehwege-Qualität (Fußverkehr)

Abgeschriebene Moderationskarten, kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
Gehwegequalität (Überschrift)	4	
Gehwege freihalten von parkenden Motorrädern + E-Scootern	8	
Wegetrennung für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer	2	
E-Scooter Stellplätze! Kein Parken auf Wegen		
Förderung der Stuttgarter Ecke zur zeitnahen Fußverkehrsverbesserung		
Gehwege freihalten, Stuttgarter Rechtecke		
Gehweg „Rad frei“ reduzieren	1	
Bauliche Trennung Rad- und Fußverkehr	1	

Rad- und Fußverkehr trennen		
„Möblierung“ weg vom Gehweg (Ladesäule, Parkautomat)	1	
Motorrädern das Gehwegparken verbieten		
Keine E-Scooter auf Gehweg fahren	2	
Radfreie Gehwege, gemeinsam geführte Radwege in der Planung tabu, vorhandene schrittweise auflösen		
Getrennte Geh- und Radwege	1	
Umsetzung Stuttgarter Eck / Rechteck	5	
Stuttgarter Rechtecke forcieren		
Überquerungen z. B. für Kinder (wann Nachbesserung?)	1	
Keine Möblierung (Parkscheinautomaten, Ladesäulen,...) auf Gehwegen, stattdessen „Stuttgarter Rechtecke“		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • E-Scooter: Was ist erlaubt? Fahren nur auf Fahrbahn und Radwegen, auf Gehwegen verboten. Regelung zum Parken wie bei Fahrrädern (nach StVO) auf dem Gehweg. • Experimente mit Stuttgarter Ecke und Stuttgarter Rechteck: • Stuttgarter Ecke: Wird an Ecken von Kreuzungen markiert und durch Poller/Radbügel geschützt. Test, wie es ankommt vor Ort. Wie markierte Gehwegnase, geht schneller als bauliche Änderung. Instrument gegen zugeparkte Kreuzungen. • Stuttgarter Rechteck: Element aus dem Fußverkehrskonzept. Möblierung (Parkscheinautomaten, Radständer etc.) auf einem Parkplatz bei streckenweisem Fahrbahnrandparken. • Sicherheit: Präventives Eingreifen vor Unfallhäufung. Wird gemacht durch Polizei, Verkehrsüberwachung, gelbe Karten. Subjektives Gefahrempfinden muss als Thema verstärkt ernst genommen werden. Stadt zieht sich oft darauf zurück, dass sich alle nur an die Regeln halten müssen, dann kann nichts passieren. 		

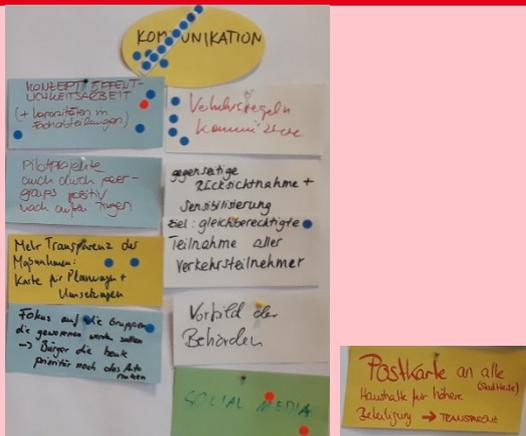
Parken (Fuß + Rad)

Abgeschriebene Moderationskarten, kurze Wiedergabe der Diskussion Blaue Punkte Orange Punkte

Abgeschriebene Moderationskarten, kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Parken (Überschrift)	3	
Mehr Überwachung von Falschparkern (höhere Bußgelder alleine reichen nicht)		
Effiziente Nutzung von privatem Parkraum		
Verkehrsüberwachung verstärken (auch der parkenden Autos)	2	
Konzept ruhender Verkehr - integrativ – (auch Liefern/Laden, Lastenräder, CarSharing, E-Laden)		
Realisierung von Quartiersgaragen als Ersatz für öffentlichen Raum	1	4
Integrierte Parkkonzepte		
Gehwegparken reduzieren	4	
Privatwirtschaftliche Quartiersgaragen		
Konsequent gegen Falschparker (Gehweg, Kreuzungen, Schutzstreifen) vorgehen	1	
Lade-/Lieferzonen (damit nicht auf Rad- und Gehwegen geparkt wird)		
Baustellenmanagement: Schilder, Gehwegsperrungen, Radwegsperrungen	2	
Gerechtere Flächenverteilung	2	
Entfall Parkierung kann Platz schaffen aber Captives berücksichtigen	1	
Gehwegparken, schrittweise Reduzierung zugunsten des (Rad- und) Fußverkehrs	2	
Kein Gehwegparken		
Erhöhung Kosten für Anwohnerparkausweis		
Verbotswidriges Parken ahnden, Kontrollen (v. a. Kreuzungsbereiche und Gehwege!), Erhöhung Bußgelder	3	
Parkplatz-Forschung: wieviele Parkplätze braucht eine Stadt? Insbesondere	4	

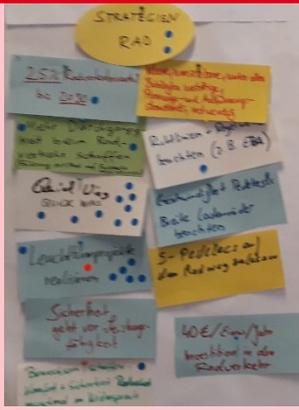
dere private Stellplätze		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsüberwachung läuft • Auch Lieferdienste beachten. Seitenstreifen hat wichtige Funktionen für die Stadt. Dafür braucht es ein Konzept. • Parkplätze sind Hauptdiskussionsthema bei Radverkehrsmaßnahmen in der Bezirkspolitik. Hier fehlt häufig Wissen, z. B. darüber wie viele private Parkplätze es in Quartieren gibt. Es entsteht Panik, dass man den Bürgern etwas wegnimmt. • Parkende Motorräder auf Gehwegen sind ein Problem, scheinbar werden sie kaum sanktioniert. • In Zürich muss man nachweisen, dass man einen Privatparkplatz hat, wenn man ein Auto anmeldet. In Deutschland geht das rechtlich nicht, wäre schon für Zweit- oder Drittwagen wichtig. • Polizei: Knöllchen werden auch digital übermittelt, diese Sanktionierung sieht der Bürger nicht. Es gibt ein abgestuftes Vorgehen von der Verwarnung bis zum Abschleppen. 		

Kommunikation (Fuß + Rad)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
 <p>The image shows several handwritten moderation cards. The main title is 'KOMMUNIKATION'. One card mentions 'KONBERT SPERL-UNTERSCHREIBUNG (+ Konsultation in Sozialräumen)'. Another card discusses 'Verkehrsregeln kommunizieren'. A third card talks about 'gegenseitige Rücksichtnahme + Sensibilisierung Ziel: gleichberechtigte Teilnahme aller Verkehrsteilnehmer'. A fourth card mentions 'Vorbild der Behörden'. A fifth card is titled 'SOCIAL MEDIA' and says 'Postkarte an alle Haushalte für höhere Bekanntheit -> TRANSPARENT'. There are also notes about 'Platzregeln auch durch REIF-GRUPPEN positiv nach außen tragen' and 'Mehr Transparenz der Maßnahmen: Karte für Planung + Vorschlägen'.</p>		
Kommunikation (Überschrift)	4+8	
Vorbild der Behörden		
Ziel: gleichberechtigte Teilnahme aller Verkehrsteilnehmer	1	
Gegenseitige Rücksichtnahme + Sensibilisierung		
Verkehrsregeln kommunizieren	4	
Social Media		2
Fokus auf die Gruppen die gewonnen werden sollen > Bürger die heute prioritär noch das Auto nutzen	1	

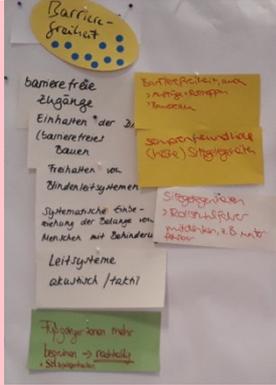
Mehr Transparenz der Maßnahmen: Karte für Planungen und Umsetzungen	2	
Konzept Öffentlichkeitsarbeit (+ Kapazitäten in Fachabteilungen)	3	1
Pilotprojekte auch durch Peergroups positiv nach außen tragen		
Postkarte an alle (Stadtteile) Haushalte für mehr Beteiligung > Transparenz		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Rücksichtskampagne: Einsatz wo Rad- und Fußverkehr auf dieselben Wege gezwungen (sensibler vorgehen) • Reihenfolge Marketing vor/nach Infrastrukturausbau? „Schwäbisches Tiefstapeln“ oder wie beim Beispiel München, das vor dem Ausbau Kommunikation als Schwerpunkt hat; Kommunikation mit Ressourcen dann in der Verwaltung zu verankern? • Social Media: bitte nicht nur Erfolge PR-mäßig „verkaufen“ vs. „soll Lust aufs Radfahren und gehen machen“ • Kommentare (Shitstorms) lösen viel Arbeitsaufwand in der Verwaltung aus, der für anderes fehlt; beim Fußverkehr keine Struktur wie beim Radverkehr dazu • Transparenzproblem: Einbeziehung der Betroffenen erst dann wenn schon alles abgestimmt ist? 		

Strategie (Radverkehr)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Strategien Rad (Überschrift)	2	
25 % Radverkehrsanteil in 2030	1	
Mehr Durchgängigkeit beim Radverkehr schaffen (Führung MIV/Rad auf Fahrbahn reduzieren)	2	
Quick Wins	9	
Leuchtturmprojekte realisieren	5	1

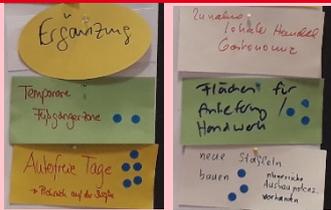
Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit		
Bewusstsein schaffen: Komfort + Sicherheit Radverkehr manchmal im Widerspruch	1	
Klare, umsetzbare, unter allen Beteiligten unstrittige, Planungs- und Ausführungsstandards notwendig		
Richtlinien + Regelwerke beachten (z. B. ERA)	1	
Geschwindigkeit Pedelecs + Breite Lastenräder beachten		
S-Pedelecs auf dem Radweg zulassen		
40 €/Einw./Jahr Investition in den Radverkehr		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priorität auf „schöne Maßnahmen mit Wirkung außer der LHS“, wie beim Kfz-Verkehr schon umgesetzt; statt einzelner Bauwerk (Brücke) auch flächendeckende Stuttgarter Rechtecke mit ihren Synergien als „Leuchtturm“ geeignet • Widerspruch: Leuchtturmprojekte dauern ewig, eher Fokus auf „Quick Wins“, aber was wären die konkret? Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, schnellere Falschparkersanktionierung; Quick Wins in der Verwaltung schon ein Thema – siehe Parkletts, Popp-up-Radwege, Stuttgarter Ecken,... • Zukunftssicheres Mobilitätskonzept mit den moderneren Verkehrsmitteln und klaren Prioritäten (gegenüber dem Straßenrandparken) fehlt bisher, auch in Hinblick auf die Diskussion in den Bezirken • Bezirksbeiräte haben oft nicht den fachlichen Wissensstand und stehen manchmal unter dem Druck lokaler Kampagnen pro Kfz-Stellplätze (aktuell in Vaihingen – statt Radnetzlückenschluss) • „Vier Minuten Wartezeit an der LSA“ – Diskussion um Motive bei LSA-Schaltung für flüssigen Kfz-Verkehr in der LHS • Ziel von 25% Modal Share Rad: woher sollen die 17 %-Punkte gegenüber heute kommen wenn nicht vom MIV? Gesellschaftliche Voraussetzung noch nicht so weit? MID 2023 und Klimamobilitätsplan haben hierzu einen Beitrag zu leisten – Radverkehrsanteil korrespondiert mit ÖPNV-Anteil 		

Barrierefreiheit, Wegezustand (Fußverkehr)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Barrierefreiheit (Überschrift)	10	
Barrierefreie Zugänge		
Einhalten der DIN-Normen für barrierefreies Bauen		
Freihalten der Blindenleitsysteme		
Systematische Einbeziehung der Belange von Menschen mit Behinderung		
Leitsysteme akustisch / taktil		
Barrierefreiheit, auch Aufzüge + Rolltreppen, Baustellen		
Seniorenfreundliche (hohe) Sitzgelegenheiten		
Sitzgelegenheiten, Rollstuhlfahrer mitdenken, z. B. unterfahrbar		
Fußgängerzonen mehr begrünen, nachhaltig, Sitzgelegenheiten		
Wegezustand (Überschrift)	4	
Pflegezustand + Fremdnutzung, Müll, Schnee+Eis, Lieferdienste usw.		
Grünschnitt, allg. Pflege von Fuß- und Radwegen		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit aus der technischen Ecke holen, Sitzgelegenheit, öffentliche WCs etc. schaffen (aus Auditoren-Perspektive) • Defekte Fahrstühle - sollen schneller repariert werden; Infoportal über aktuelle Ausfälle. • Bei Baustellen: Einrichtungen wie Leitstreifen oder Rampen werden oft vollgestellt. Die Wege für eingeschränkte Personen müssen immer mitgedacht werden, ausgeschildert etc. Die Informationen zu Baustellen müssen aktuell gehalten werden. Wissen dazu fehlt in den Bezirksbeiräten, teilweise auch in der Fachverwaltung. • Grenzen der Barrierefreiheit besprechen: Neue Stäffele können nicht barrierefrei sein. 		

<ul style="list-style-type: none"> • Perspektive von Aufzügen im öffentlichen Raum zur Überwindung von Höhenunterschieden bei topografisch bewegter, kompakter Siedlung (wie im spanischen Baskenland, San Sebastian und Nachbarstädte)? • Knoten, LSA auch für Radfahrende Barrieren • Bordabsenkungen für motorisch eingeschränkte Menschen überall notwendig 		
--	--	--

Ergänzungen (Fuß + Rad)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Autofreie Tage, Picknick auf der Straße	5	
Temporäre Fußgängerzonen	2	
Neue Staffeln bauen, planerisches Ausbaupotenzial vorhanden	3	
Flächen für Anlieferung, Handwerk	3	
Zunahme lokaler Handel, Gastronomie		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dadurch können mehr Menschen erreicht werden. Motivation zur Veränderung entstehen. Andere Lebensart auf den Straßen ausprobieren • Schweiz: autofreie Slowup-Aktionstage, werden von Kantonen mit der lokalen Wirtschaft organisiert • Vorteile erfahrbar machen, Sensibilisierung von Veränderungsprozessen • Stuttgart hat temporäre Pumptracks aufgebaut (Sportamt), die sehr gut angenommen worden sind. • Kultur der Ermöglichung ist bei LHS vorhanden. Die entsprechenden Projekte werden nicht wahrgenommen, müssen mehr kommuniziert werden. Z. B. Europ. Mobilitätswoche, autofreier Theo • Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine Anordnung von autofreien Tagen. Das kann nur als Veranstaltung genehmigt werden. 		

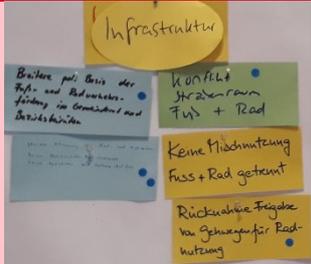
Knoten (Fuß + Rad)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Verkürzung von Wartezeiten > Zebrastreifen statt Ampeln, wo möglich und sinnvoll	1	
Abstimmung Ampeln auf ÖPNV		
Grüne Wellen für Rad- und Fußverkehr (Pilotprojekt in Freiburg)		
LSA Schaltung fuß-freundlich + Rad	8	
Fuß- und Radverkehrsfreundliche Ampelschaltung		
LSA-Programmierung intern vergeben (statt Ausschreibungen)		
Ampelschaltungen fuß- und fahrradfreundl. Programmierung v. a. entlang Haupttrouten	1	
Konzept für Knotenpunkte, das Fuß- und Radverkehr absichert		
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Platz an den Knoten zu eng. 3-4 Fahrräder passen nicht hin. • Plätze sind oft riesige, unübersichtliche Verkehrsknoten • Teilweise muss man viermal warten, um eine Straße per LSA zu queren. • Es gibt Fußgängerampeln, wo man in der Hauptverkehrszeit 4 Minuten warten muss. Programm zur Lichtsignalsteuerung ist eine verkehrsrechtliche Anordnung • ÖPNV fließt im MIV mit, daher sind Staus zu vermeiden • Beim Landtag war die Stetigkeit des Verkehrs ein entscheidendes Kriterium für die Ampelschaltung, für Luftreinhaltung etc. • Man muss Autofahrenden das Leben schwerer machen, wenn man die Reduktionsziele für den MIV erreichen will. • Haltegriff an Ampeln nur für Erwachsene geeignet, wäre für Kinder auch gut. 		

Monitoring / Evaluation (Fuß + Rad)

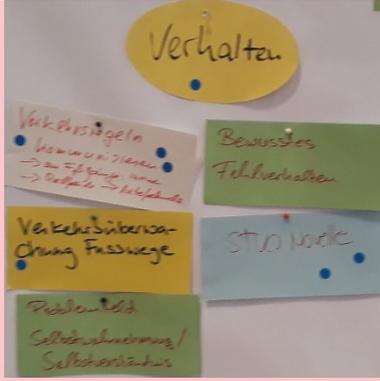
Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Monitoring Evaluation (Überschrift)	2	
Länger angelegte Pilotprojekte (> 1 Jahr), Experimentierklausel	2	
Was ist über Jahr passiert, alle Aktionen		
Bericht über Fortschritte, jährlich	3	
Bei Umfragen fehlt Altersangabe		
Messbarkeit der Maßnahmen		1
Diskussion in Stichworten: <ul style="list-style-type: none"> • Experimentierklauseln: Verkehrsversuche brauchen ein Jahr Zeit (mehrere Saisons) zur Etablierung neuer Verhaltensweisen – ggf. sogar drei Jahre, siehe die Praxis der Fahrbahn- statt Gehwegbenutzung am Sonntag • Jahresfortschrittsberichte (bzw. zweijährlicher Kopenhagener Bicycle Account) binden viel Personal in der Verwaltung, gerade beim Fußverkehr noch nicht verankert; wünschenswert wäre es, Reporting für Fuß- + Radverkehr zweijährlich zu bündeln 		

Infrastruktur (Fuß + Rad)

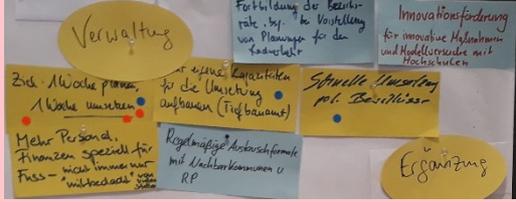
Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Breitere politische Basis der Fuß- und Radverkehrsförderung im Gemeinderat und Bezirksbeiräten	1	
Rücknahme Freigabe von Gehwegen für Radnutzung	1	
Keine Mischnutzung, Fuß + Rad getrennt		

Strikte Trennung von Rad- und Fußwegen, keine kombinierten Rad-/Gehwege, keine Radrouten mit Gehweg / Rad frei	2	
Konflikt Straßenraum Fuß + Rad	1	
<p>Diskussion in Stichworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahren auf der Straße in 30er Zonen funktioniert gut • 20er Zone (Tübinger Straße), „autofrei“ führt zu mehr Konflikten Fuß-/Radverkehr, da Fußgänger auf der Fahrbahn laufen. • Differenzierung für verschiedene Netzkategorien, wie z. B. Radschnellwege und anderes Netz erforderlich • Freigabe Fußgängerzone? Differenzieren • Außerorts ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr Standard nach Richtlinie • Kinder unter 8 Jahren müssen auf dem Gehweg fahren. • Auf dem klassifizierten Radnetz sollte eine Trennung vom Fußverkehr erfolgen • Konflikte werden zunehmen, Beispiel Tübinger Straße (Shared Space) mit geringer Beschwerdelage • Wie sollen Fußgänger beim Queren von Radrouten geschützt werden. • Zu den Konflikten Fuß- und Radverkehr gibt es wenig Forschung • Das Miteinander muss erlernt werden, dann wird später auch eine Freigabe der Königstraße möglich sein. • Trennen von Fuß- und Radverkehr ja, aber auf Kosten des Kfz-Verkehrs (weniger Autos) • Wo viel Gewusel ist, gibt es kein Problem mit Radfahrenden (fahren dort nicht) • Information für Fußgänger nötig, wie sie Fahrradstraßen queren. Haben häufig Angst, weil sie Geschwindigkeit der Radfahrenden nicht einschätzen können und als hoch wahrnehmen. • Parkanlagen vertragen sich nicht mit einer Hauptradroute, sind zum entspannten Flanieren gedacht • Es sollte (strikt) getrennte Bereiche geben und gemeinsame Bereiche, so dass sich Pendler darauf einstellen können, mit welcher Geschwindigkeit sie unterwegs sein können (Klarheit). • „Duale Netze“: gelebte Differenzierung bei derselben Nutzergruppe auch über die Tageszeiten (morgens schnell zur Arbeit/Schule, nachmittags zum Feierabend langsame Route bevorzugt), langsameres Radfahren berücksichtigen • Fußweg / Radverkehr frei: Was ist Schrittgeschwindigkeit? Anordnung sollte vermieden werden. • Umbruch in Gänge, Erwartungshorizont überprüfen, Übergangszeitraum gestalten. 		

Verhalten (Fuß + Rad)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Verhalten (Überschrift)	1	
Verkehrsregeln kommunizieren, an Fußgänger, Radfahrer, Autofahrende	3	
Verkehrsüberwachung Fußwege	1	
Problemfeld Selbstwahrnehmung / Selbstverständnis		
Bewusstes Fehlverhalten		
StVO Novelle	2	
Diskussion in Stichworten: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsregeln kommunizieren: Was ist ein Radweg, was ein Gehweg, wer darf dort was? Alleinunfälle vermeiden, Wissen verbreiten • Auch zu neuem Instrument der Fahrradstraße ist weiter Aufklärung nötig 		

Verwaltung (Fuß + Rad)

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Regelmäßige Austauschformate mit Nachbarkommunen und RP		
Innovationsförderung für innovative Maßnahmen und Modellversuche mit Hochschulen		
Fortbildung der Bezirksräte, bsp. Bei Vorstellung von Planungen für den Radverkehr		

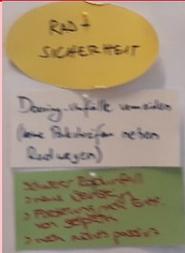
Mehr eigene Kapazitäten für die Umsetzung aufbauen (Tiefbauamt)	1	
Schnelle Umsetzung politischer Beschlüsse	1	
Mehr Personal, Finanzen speziell für Fuß – nicht immer nur „mitbedacht“ von vielen Stellen		
Ziel: 1 Woche planen, 1 Woche umsetzen	1	3
Diskussion in Stichworten: <ul style="list-style-type: none"> Zugespitzter Vorschlag „1 Woche planen – 1 Woche umsetzen“ steht so nicht zur Diskussion; vorhandenes Projektmanagement (z.B. Baustellenkoordination) wäre mehr öffentlich zu kommunizieren Auch bei Quick Wins und Ungeduld der Politik nach Beschluss hat die LHS einen Qualitätsanspruch, aktuell noch im Personalaufbau bei Baufirmen und Verwaltung nach einer Ära des Outsourcings Gedankenspiel: wie funktioniert es in einer künftigen Ära bei 20% weniger Kfz-Verkehr im Vergleich zur Ära heute? 		

Konzepte (Fuß + Rad) wurde nicht diskutiert

Abgeschriebene Moderationskarten , kurze Wiedergabe der Diskussion	Blaue Punkte	Orange Punkte
Konzepte (Überschrift)	1	
Grüne Welle für Rad und Fuß	2	
Netzebenen klären, Standards definieren, beschleunigt umsetzen	1	
Einschränkungen IV manchmal auch schlecht für ÖPNV		
Gelbe Karte Stuttgart noch bekannter machen		
Messbare Absicherung der StVO für den Umweltverbund		
Stuttgarter Straßenraumbreite vs. Berliner Breite (Widerspruch)		
Erhaltungsplanung / Leitungsmaßnahmen besser mit Fuß- und Radverkehrs-förderung verzahnen		

Lokale Unterscheidung nach Geschwindigkeiten		
Sachkundige Einwohner auch in strategische Planung einbeziehen, Radforum wiederbeleben		
Alle Verkehrsarten berücksichtigen		
Nahmobilität fördern: Mapathon-Ergebnisse umsetzen		
Pendler nicht vergessen		
-50% Autoverkehr @kulturmeile		
Klimamobilitätsplan		
Anteil der aktiven Mobilität steigern		
CO2-Reduktion im Verkehr nach Pariser Klimaabkommen		
Berücksichtigung in der Stadtplanung; kurze Wege, Stellplätze		
Verkehrskonzept, Fortschreibung ab 24/25	2	
Diskussion in Stichworten: <ul style="list-style-type: none"> Keine Diskussion mangels Zeit 		

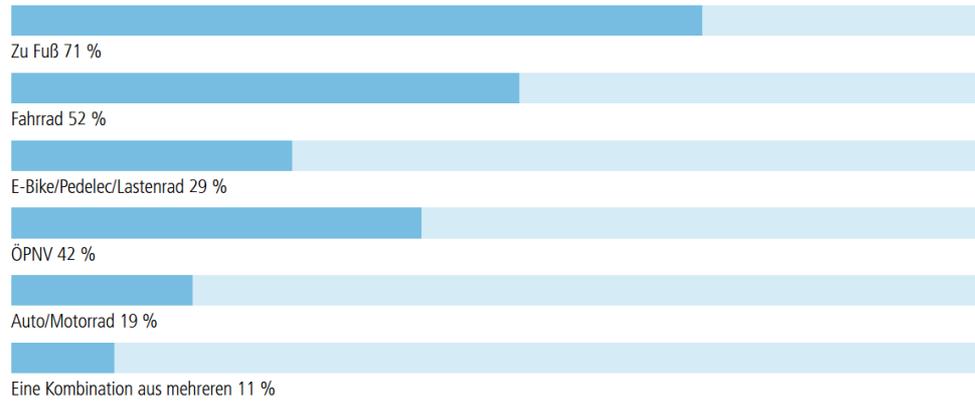
Radsicherheit (Radverkehr) wurde nicht diskutiert

Abgeschriebene Moderationskarten	Blaue Punkte	Orange Punkte
		
Dooring-Unfälle vermeiden (keine Parkstreifen neben Radwegen)		
Schwerer Radunfall: neue Weinsteige, Forderung nach Entfernung von Stellplätzen, noch nichts passiert		
Diskussion in Stichworten: <ul style="list-style-type: none"> Keine Diskussion mangels Zeit 		

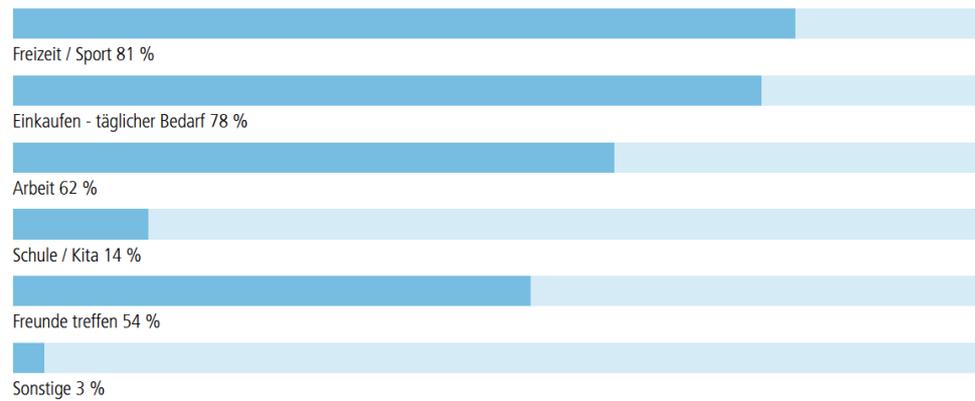
Anhang 4: Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

Grundgesamtheit: 517 Teilnahmen

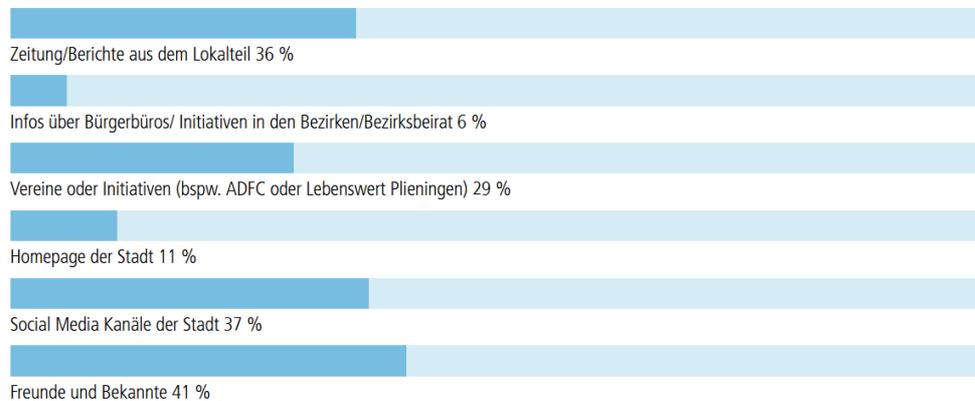
1. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie im Alltag am häufigsten (fast täglich)? (Mehrfachantworten möglich)



2. Für welche Aktivitäten nutzen Sie am häufigsten das Fahrrad oder gehen zu Fuß? (Mehrfachantworten möglich)

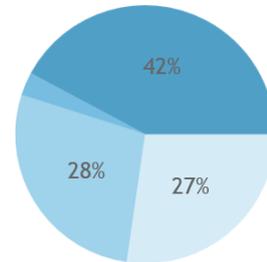


3. Wo fühlen Sie sich heute am besten über die Maßnahmen oder Angebote zur Fuß- und Fahrradförderung informiert? (Mehrfachantworten möglich)



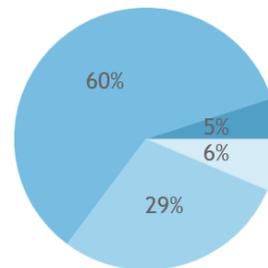
4. Wie kommunizieren Sie mit der Stadtverwaltung, wenn Sie ein Anliegen haben oder Fragen zum Thema Fuß- und Radverkehr?

- 27 % Ich schreibe immer eine Gelbe-Karte – das ist unkompliziert
- 28 % Ich suche nach dem richtigen Ansprechpartner/der richtigen Stelle im Internet
- 3 % Ich telefoniere lieber und lasse mich zum/zur richtige Ansprechpartner*in durchstellen
- 42 % Mal so mal so, je nachdem

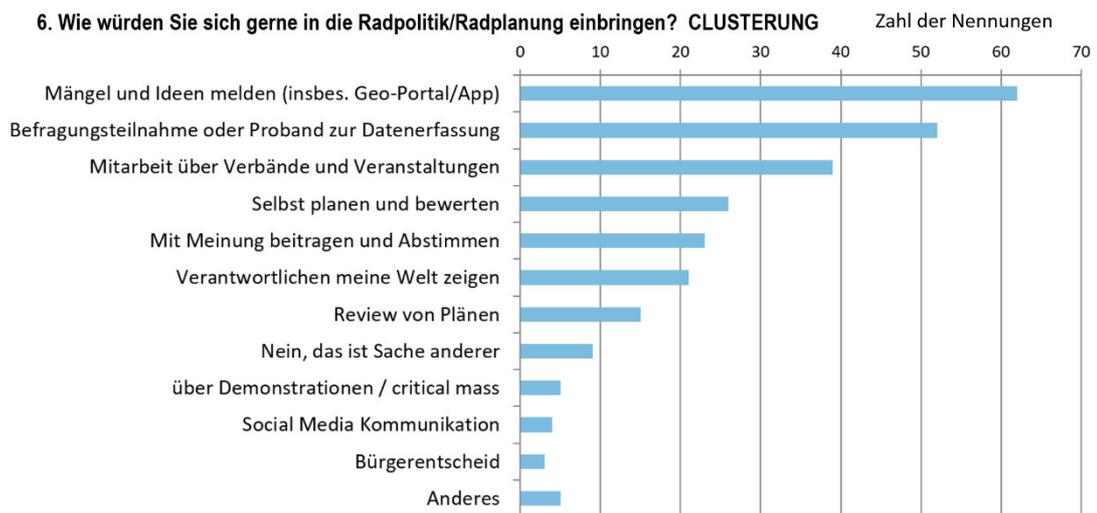


5. Wie gut finden Sie die oben im Text erwähnten Möglichkeiten sich als Bürgerin oder Bürger zum Thema Fahrrad einzubringen?

- 6 % Ja, reicht völlig
- 29 % Schon ganz gut
- 60 % Ich wusste nicht, dass es diese Möglichkeiten gibt
- 5 % Das interessiert mich alles nicht



6. Wie würden Sie sich gerne in die Radpolitik/Radplanung einbringen? CLUSTERUNG

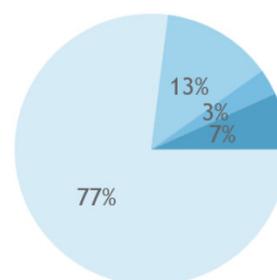


6. Wie würden Sie sich gerne in die Radpolitik/Radplanung einbringen? ANTWORTAUSWAHL

- Selbst Planen und bewerten**
Als Innenstadtbewohner wäre eine konstruktive Teilhabe an Planung und Diskussionen zum Radverkehr recht schön
Ich würde gerne Autos verdrängen - also die Strassen so bauen, bzw das ÖPNV so bauen, dass Autofahren keine attraktive Option ist. Also, ich würde gerne bei der Stadtplanung mitmachen wollen
Alternativen für regulative und/oder bauliche Lösungen (erstellt durch Stadt, beauftragte Planer, Vereine etc.) öffentlich einsehen und bewerten
- Mit Meinung beitragen und Abstimmen**
Gehen Sie in die Stadtteile und machen Sie Umfragen vor Ort. Schalten Sie mehr online Umfragen
Wie wäre es wenn man einfach abstimmen kann was zuerst umgesetzt werden kann?
- Mängel und Ideen melden – auch kommentierbar auf Webkarte**
Falschparkende Autos melden sodass abgeschleppt wird; Kreuzungen nennen wo Fahrradampeln sinnvoll wären Gerne auch Straßen melden, an denen ein Radweg dringend notwendig ist.
Möglichkeit, kritische Stellen anzugeben z B auf einer Homepage...es wäre gut, wenn auch andere die Stellen kommentieren könnten
Vorschläge wo Radinfrastruktur verbessert werden sollte, z.B. Umwandlung von KFZ.-Stellplätze in Radabstellanlagen, Kreuzungsbereiche abpollern, Bordsteinabsenkungen, etc
- Verantwortlichen meine Welt zeigen**
Ich würde gern mit einer Person aus der Stadtplanung und der Verkehrsicherheit mein Wohnviertel begehen/befahren und Gefahrenstellen aufzeigen. Gefühlt brauchen wir in Cannstatt ca. 1000 Poller gegen Falschparker.
Als täglicher Nutzer eines Fahrrads mit Erfahrungen aus einer fahrradfreundlichen Stadt (Münster) würde ich den Verantwortlichen gerne mal die Schwierigkeiten in Stuttgart schildern (kaum eigene Radwege, gefährliche Radwege - eingezwängt zwischen Autofahrern und Parkstreifen; viel zu enge Kurven); kaum Möglichkeiten, Kinder am Fahrradfahren zu beteiligen
- Als Proband zur Datenerfassung**
als Teilnehmer z.B. eines Heatmap-Projekt zur Erfassung der Pendlerrouuten
- Ich fange gleich hier an...**
Würde man fragen: Wie würden Sie sich gerne in die Autopolitik/Autoplanung einbringen? Nein. Denn es ist die Aufgabe der Politik und Verwaltung die Fahrradinfrastruktur zu verbessern.
Mit meiner Meinung: Radverkehr ist durchaus gut, aber nicht zu Lasten von Fuß- und/oder Autoverkehr. Bei gegen- seitiger Rücksichtnahme und Verständnis füreinander muss ein auskömmliches Miteinander möglich sein.
Es gibt aus meiner Sicht sehr viele kleine Massnahmen, die notwendig wären, nicht so sehr die großen politischen Diskussionen.

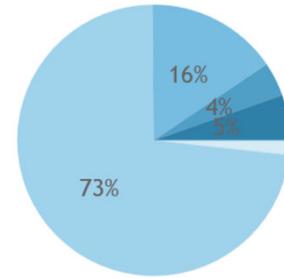
7. Wie beurteilen Sie die Haltung der Politik (Bezirksbeiräte und Gemeinderat) zu Radprojekten?

- 77 % Die Stadtpolitik unterstützt Radverkehrsmaßnahmen nur, solange keine anderen Interessen berührt werden (z.B. werden Fahrradabstellplätze nur geschaffen, solange keine PKW-Parkplätze weichen müssen).
- 13 % Bei vielen Projekten werden Kompromisslösungen gesucht, um Radverkehr bestmöglich zu fördern.
- 3 % Wenn es um Mobilität geht, werden die Belange des Radverkehrs immer berücksichtigt.
- 7 % Radverkehrsmaßnahmen werden als wichtiges Element der Mobilität gesehen und haben bei allen (Mobilitäts-)Projekten Vorrang.



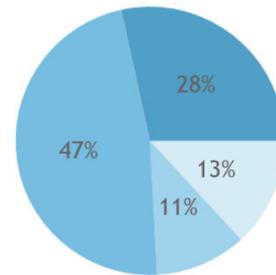
8. Wie beurteilen Sie das bestehende Radverkehrsnetz bzw. die Radwegeführungen in Stuttgart?

- 2 % Mir sind keine Radwege/Routen in Stuttgart bekannt.
- 73 % Die Radwege/Routen sind lückenhaft und enden plötzlich.
- 16 % Die bestehenden Routen reichen nicht aus.
- 4 % Es sind schon viele Radwegeführungen gut erkennbar und ausgeschildert.
- 5 % Ich finde immer eine gute Verkehrsführung für Radelnde.



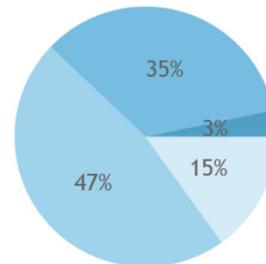
9. Wie beurteilen der Kreuzungsbereiche und Ampelschaltungen für Radfahrende auf den Hauptradrouten?

- 13 % Kreuzungen und Ampeln sind für mich beim Radfahren kein Problem.
- 11 % Geht so, Rotphasen dauern manchmal zu lange.
- 47 % Eher schlecht, lange Wartezeiten an Ampeln und viele Hüpfinseln.
- 28 % Schlecht, ich vermeide Kreuzungen, wenn möglich.



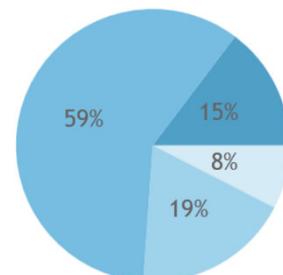
10. Wie beurteilen Sie die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur auf den Hauptradrouten (Winterdienst, Scherben, Grünschnitt, Straßenbelag)?

- 15 % Die Radwege sind gut befahrbar und werden regelmäßig instandgehalten und gereinigt.
- 47 % Es werden nicht alle Routen gepflegt, aber die wichtigsten.
- 35 % Es wird kaum etwas getan, um die Routen befahrbar zu halten.
- 3 % Auf den Hauptradrouten wird überhaupt nichts gemacht.

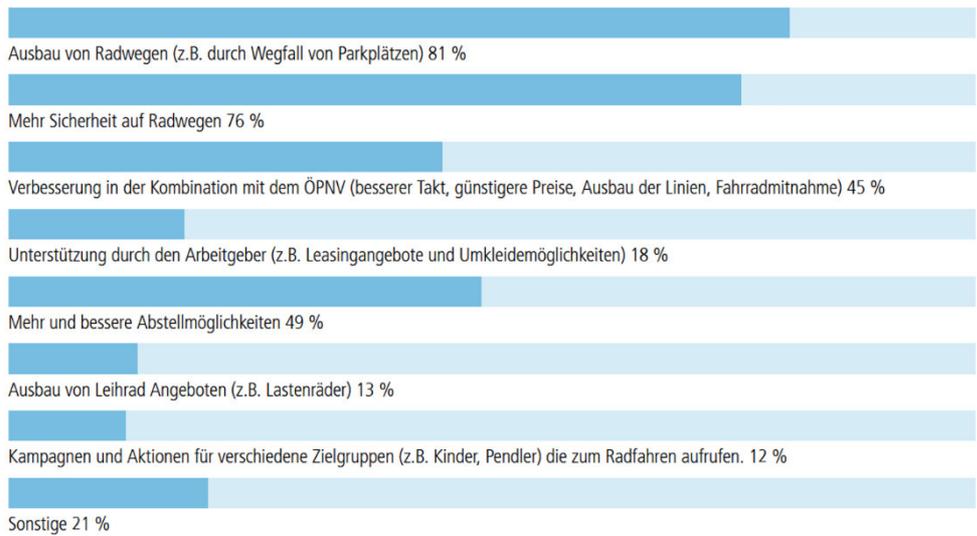


11. Wie sicher fühlen Sie sich mit dem Fahrrad in Stuttgart?

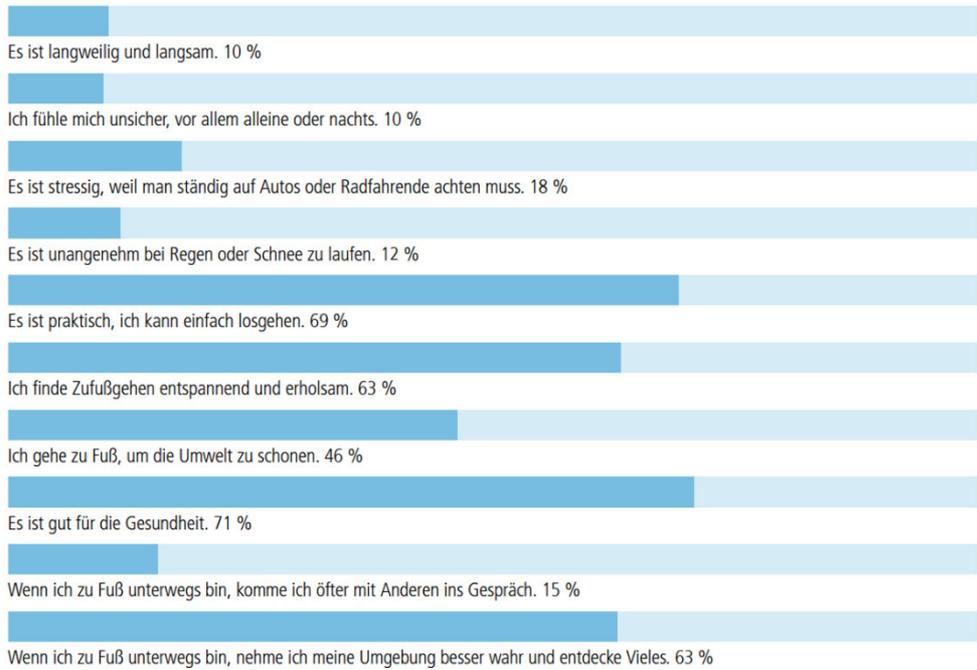
- 8 % Ich fahre gar nicht in Stuttgart mit dem Fahrrad, weil mir das zu stressig ist.
- 19 % Ich fahre nur abseits der Straßen auf dem Geh-/Radweg oder im Grünen, dort fühle ich mich tagsüber sicher.
- 59 % Ich meide Hauptverkehrsstraßen mit viel Autoverkehr (Tempo 50 km/h) unabhängig ob es einen markierten Radweg (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) gibt.
- 15 % Ich bin mit dem Fahrrad in Stuttgart gut unterwegs.



12. Was könnte Sie zu mehr Radfahren bewegen? (Mehrfachantworten möglich)

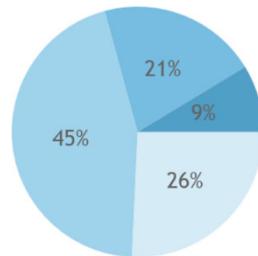


13. Was bedeutet Zufußgehen für Sie? (Mehrfachantworten möglich)

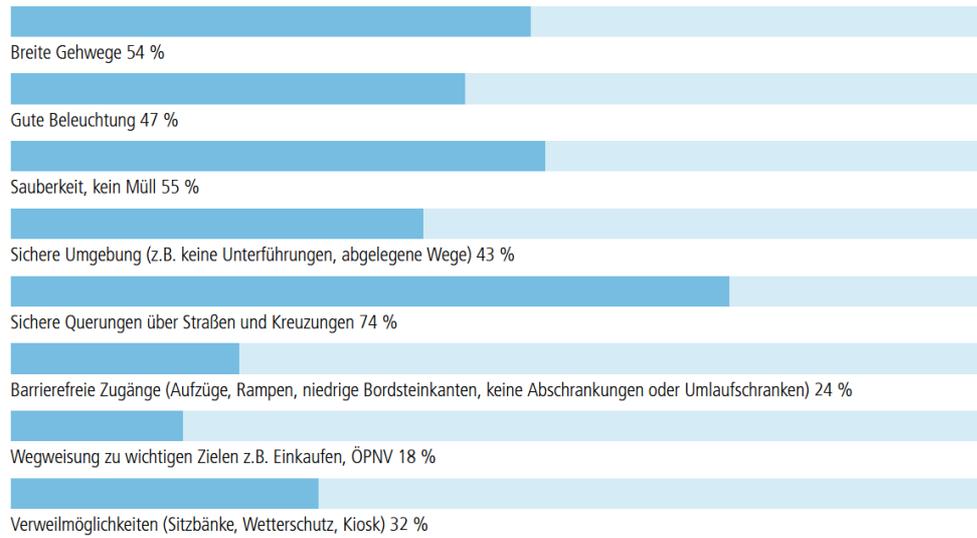


14. Welche Wege legen Sie im Alltag zu Fuß zurück (z.B. zum Einkaufen, zur Haltestelle, öffentliche Einrichtungen)?

- 26 % Ich gehe weniger als 10 Minuten pro Strecke.
- 45 % Ich gehe mehr als 10 Minuten pro Strecke.
- 21 % Ich gehe mehr als 20 Minuten pro Strecke.
- 9 % Ich gehe alle bzw. fast alle Wege zu Fuß.



15. Was ist Ihnen besonders wichtig, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind? (Mehrfachantworten möglich)



16. Was könnte Sie zu dazu bewegen im Alltag mehr zu Fuß zu gehen? Ich würde öfter zu Fuß gehen, wenn... (Mehrfachantworten möglich)

