

Radverkehr in Stuttgart – mit System!

Mängelanalyse und kommunalpolitisches Handlungspapier



Gliederung

A) Situation des Radverkehrs in Stuttgart	4
B) Analyse der Verbesserungsmöglichkeiten des Radverkehrs in Stuttgart	7
1 Umsetzung der StVO-Novelle zum Radverkehr von 1997	7
1.1 Linke Radwege nur in Ausnahmefällen	7
1.2 Indirekte Radwegführung an Kreuzungen (Verschwenkungen) zurückbauen	8
1.3 Benutzungspflicht für zu schmale Radwege aufheben	10
1.4 Keine oder reine Radwege, aber keine freigegebenen Fußwege oder kombinierte Fuß- und Radwege	10
1.5 Einbahnstraßen für Radverkehr freigeben	11
1.6 Keine Radwege und „rechts-vor-links“ in Tempo-30-Zonen	12
1.7 Radwegführung generell – „eindeutig, stetig und sicher“ anstatt Flickenteppich	12
2 Gefährliche Situation an den Kreisverkehren entschärfen	14
3 Für den Radverkehr gesperrte Straßen öffnen	15
4 Hindernisse Radwegführung abbauen	17
5 Hindernisse auf den Radwegen beseitigen	18
6 Oberflächen von Radwegen in Ordnung bringen	19
7 Kanten an Übergängen beseitigen	20
8 Ampelschaltungen optimieren	21
9 Radwege ausreichend beleuchten	21
10 Radverkehr an Baustellen regeln	22
11 Radwege regelmäßig reinigen	22
12 Überwachung des parkenden Verkehrs auf Radwegen	22
13 Weiterführung in Sackgassen ausschildern	23
14 Resümee	23
C) Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Radverkehr im Bezirk Stuttgart-Vaihingen	25
D) nachrichtlich: „Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart“ von OB Schuster	28
E) Aktionsprogramm „Radverkehr in Stuttgart – mit System!“	32
1 Einführung des Qualitätsmanagementsystems BYPAD („Bicycle Policy Audit“) (2004/2005)	33
2 Eintägiges öffentliches Hearing der Stadtverwaltung zur Planung von „Radverkehr als System“ (2005)	33
3 Öffentliche Veranstaltung mit Betroffenen und Politikern über die Situation des Radverkehrs in Stuttgart	34
4 Erstellung eines Radverkehrsplanes für Stuttgart in 2005 unter Berücksichtigung der Vorgaben des „Nationalen Radverkehrsplanes“ (2005)	34

5 Aufstockung der finanziellen Mittel für den Radverkehr auf 15 Mio Euro/a, Finanzierung über Umschichtung von Mitteln des MIV (2005/2006)	35
6 Einführung eines Mängelbogens für Radwege zur Kommunikation zwischen Radfahrern und Stadtverwaltung in 2004/2005	36
7 Einrichtung der Stelle einer/s Radverkehrskordinators/in in Stuttgart als Stabsstelle beim Oberbürgermeister in 2004/2005	37
8 Aktive Teilnahme am „Netzwerk kommunaler Radverkehrsbeauftragter“ ab 2005	38
9 Entwicklung eines Radwegenetz-Informationssystems als Instrument zur direkten Kommunikation mit den Radfahrern	38
10 Umsetzung des Radverkehrsplanes und jährliche Berichterstattung des Radverkehrsbeauftragten vor dem Gemeinderat	38
F) Literatur	39
G) Anhang: Mängelbogen für Stuttgart	40

A) Situation des Radverkehrs in Stuttgart

Auf allen räumlichen Ebenen ist in Deutschland ein kontinuierlicher Anstieg des motorisierten Straßenverkehrs zu verzeichnen, was zur Zerstörung wertvoller Natur- und Landschaftsräume und einem ausufernden Energie- und Ressourcenverbrauch führt, ganz zu schweigen von den steigenden CO₂-Emissionen. Die positive Bedeutung des Fahrrades wurde in diesem Kontext lange unterschätzt – trägt es doch als Bestandteil eines modernen, integrierten Verkehrssystems zur nachhaltigen und stadtverträglicheren Mobilität bei. Da beim Radverkehr mit einem im Vergleich zum motorisierten Verkehr geringen Mitteleinsatz eine hohe Wirkung erzielt werden kann, eröffnen sich zudem für Kommunen bei konsequenter Planung Möglichkeiten zur Kosteneinsparung im Verkehrsbereich.

Wie im Nationalen Radverkehrsplan dargestellt ist, wird die konsequente Weiterentwicklung und Optimierung der Rahmenbedingungen für eine verstärkte Fahrradnutzung nur dann gelingen, wenn die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als Gesamtsystem geplant und durchgeführt werden. Hierzu gehört das Zusammenwirken von Infrastrukturmaßnahmen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, speziellen Dienstleistungsangeboten sowie Information und Kommunikation. Das Fahrrad sollte Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik sein und bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung ausreichend berücksichtigt werden. (BMVBW 2002)

Da dies in den wenigsten Städten bisher die Praxis ist, hat sich die EU-Kommission 2001 zu einem ungewöhnlichen Schritt entschlossen: Kommissionsmitglied Ritt Bjerregaard (Generaldirektion XI – Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz) hat direkt die verantwortlichen Entscheidungsträger in den Städten und Gemeinden angesprochen und für sie das Handbuch „*Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel*“ zusammengestellt¹. Die EU-Kommission appelliert darin an die Entscheidungsträger, „den ersten Schritt zu tun“ und damit einen „dynamischen Prozess in Gang zu setzen, durch den Ihre Stadt auf den Initiativen und Gewohnheiten einiger Ihrer Mitbürger zugunsten einer gesünderen städtischen Umwelt aufbauen können wird“. Die Kommission fordert alle Städte und Gemeinden dringend dazu auf, die Empfehlungen des Handbuchs umzusetzen, sollte es noch nicht geschehen sein. (EU 2001)

Besonders die Entscheidungsträger in Stuttgart sollten sich hiervon angesprochen fühlen, denn in Stuttgart kommen – neben einigen positiven Entwicklungen – eine Vielzahl von negativen Faktoren beim Radverkehr zusammen:

- Von Radfahrern (und Fußgängern) wird die Situation des Radverkehrs als sehr unbefriedigend eingeschätzt. Anstatt eines zusammenhängenden Radwegenetzes liegt ein Flickenteppich von einzelnen Radwegen, kombinierten Rad-/Fußwegen sowie freigegebenen Fußwegen vor. Eine gezielte Radverkehrspolitik ist nicht erkennbar.
- 80% der Radwege sind gemeinsame Fuß- und Radwege (Auskunft der Stadtverwaltung 2002 auf Anfrage der CDU-Fraktion), so dass man eigentlich nicht von Radwegen sprechen kann.
- Die finanziellen Mittel für den Radverkehr sind äußerst bescheiden. Während der Jahresetat mehrere Jahre 384.000 € betrug, wurde er im Doppelhaushalt 2004/2005 zwar auf 590.000 € pro Jahr erhöht. Dies entspricht jedoch immer noch nur einem Euro pro Einwohner und Jahr – andere Städte geben 2 – 10 € pro Einwohner und Jahr aus.
- Das Stadtplanungsamt und das Amt für Stadterneuerung wurden zusammengelegt. Im Zuge der Umstrukturierungen wurde die Radverkehrsabteilung aufgelöst. Auch wenn der bisherige Radverkehrsplaner Herr Köhnlein inzwischen zum Radverkehrsbeauftragten

¹ Das Handbuch „Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel“ der EU-Kommission kann beim NABU Stuttgart kostenlos angefordert werden.

ernannt wurde, ist hiermit keine Ausweitung seiner Kompetenzen oder Erhöhung seiner Mitarbeiteranzahl verbunden. Der bisherige Mitarbeiter muss nun vielmehr auch andere Aufgaben im Stadtplanungsamt wahrnehmen.

- Die Anzahl der Radfahrer schwankt je nach Stadtteil. Sie liegt im Durchschnitt bei 7%, in Vaihingen mit 10% am höchsten. Die Zahlen beruhen allerdings auf veralteten Erhebungen von vor über zehn Jahren.
- In Stuttgart scheint eine sehr autoorientierte Einstellung und Denkweise vorzuherrschen – angefangen von aggressiven Autofahrern, die sich als Polizisten aufspielen und dies bei jeder kleinsten Gelegenheit durch Hupen andeuten, die in Stuttgart erheblich schneller fahren als in anderen Städten, die davon ausgehen, Radfahrer hätten auf Straßen nichts zu suchen. Aber auch Radfahrer haben sich schon auf diese Situation eingestellt – im Gegensatz zu anderen Städten treten sie hier nicht sehr selbstbewusst auf, fahren selbst dort auf Fußwegen, wo es gar nicht erlaubt ist, und nutzen auch die schlechtesten Radwege, selbst wenn sie rechtswidrig ausgeschildert sind oder wegen Unzumutbarkeit laut StVO gar nicht benutzt werden brauchen – „Auswirkungen einer schon lang andauernden Apartheidpolitik.“ (Kienzle 2004)

Aufgrund der Untätigkeit der Politik machen sich immer mehr Gruppen Gedanken, wie der Radverkehr in Stuttgart verbessert werden kann:

- Der ADFC Stuttgart hat für alle Stadtteile Mängel im Radwegenetz zusammen gestellt und macht diese in regelmäßigen verkehrspolitischen Radtouren auch den Gemeinderatsmitgliedern und dem Oberbürgermeister deutlich. Seit langem weist der ADFC auf die verkehrspolitischen Verfehlungen in Stuttgart hin (bspw. ADFC Stuttgart 2003).
- Der Bezirksbeirat Stuttgart-West hat 2003 als erster Bezirksbeirat auf eigene Initiative für seinen Stadtteil ein Radverkehrsnetz entwickelt, verabschiedet und die Verwaltung zur Umsetzung aufgefordert. Beteiligt waren der ADFC und die Naturfreunde Stuttgart-West. (STUTTGARTER ZEITUNG 2003)
- In Vaihingen erarbeitet die Fraktion der Grünen im Bezirksbeirat ein Radwegekonzept für ihren Stadtteil.
- Immer mehr andere Verbände drängen auf eine bessere Radwegesituation, neben dem ADFC beispielsweise BUND, NABU, Naturfreunde Radgruppe und der VCD.
- Schließlich ist auch seit Jahren auf den Internetseiten der Stadtverwaltung nachzulesen, dass die Radverkehrsplanung in Stuttgart einen hohen Stellenwert habe. „Es werden große Anstrengungen unternommen, möglichst viele umweltbelastende Fahrten mit dem Auto durch das Fahrrad zu ersetzen“. Entsprechende Konzepte und Planungen sind auch vom sehr engagierten Radverkehrsplaner Köhnlein ausgearbeitet – sie scheitern jedoch regelmäßig an der konservativen Mehrheit im Gemeinderat.

Dennoch scheint sich seit Sommer 2004 eine Wende zu einer besseren Radwegesituation in Stuttgart anzubahnen.

- Im Oktober 2003 hat Oberbürgermeister Schuster zusammen mit dem ADFC „Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart“ aufgestellt und Ende Juni 2004 publik gemacht. Neben drei Leitlinien wurde ein 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog zur Förderung des Radverkehrs festgelegt. Diese Grundsätze stellen eine Richtlinie für sämtliche Fachverwaltungen dar. Zur Realisierung fordert der OB eine angemessene Personalausstattung sowie eine Aufstockung des Radwegeetats.
- Das Grundsatzpapier wurde überraschend von der Politik aufgegriffen und auf Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen am 5. Oktober 2005 – kurz vor der Oberbürgermeisterwahl – im Gemeinderat einstimmig beschlossen.
- Weiterhin beteiligt sich Stuttgart an einem bundesweiten Pilotprojekt der Bundesverbände von ADFC und BUND zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Nach der Bewerbung von OB Schuster wurde Stuttgart als eine von elf Pilotstädten ausgewählt, in

denen Runde Tische zur Förderung des Radverkehrs eingerichtet wurden. Daraufhin wurde vom Amt für Stadtplanung zusammen mit ADFC, VCD und der Naturfreunde Radgruppe Stuttgart ein Konzept zum Ablauf des „Runden Tisches“ erarbeitet. Die Auftaktveranstaltung mit der Vorstellung des Projektes ist für den Januar 2005 vorgesehen. In drei Arbeitsgruppen sollen für Stuttgart bis zum Sommer 2005 konkrete Vorschläge für eine nachhaltige Verbesserung des Radverkehrs erarbeitet werden. Für die Arbeitsgruppen sind folgende Themen angedacht.

- o AG 1: Infrastruktur und Sicherheit
- o AG 2: Betriebliche Fahrradförderung
- o AG 3: Öffentlichkeitsarbeit, Gesundheit und Tourismus

Ausgehend von dieser Situation wird das *vorliegende kommunalpolitische Handlungspapier* in mehrere Teile geteilt:

- B Zunächst wird eine *Mängelanalyse* zum Radverkehr in Stuttgart durchgeführt. Aufgrund des Wohnortes des Verfassers werden schwerpunktmäßig die Situation in Stuttgart-Vaihingen sowie die Verbindungen ins Zentrum betrachtet. In anderen Stadtteilen dürfte es mindestens vergleichbar, wenn nicht schlimmer aussehen. Die Analyse soll zunächst einen Überblick darstellen, in welchen Bereichen Handlungsbedarf für eine zukünftige Radverkehrsförderung in Stuttgart besteht. Sie basiert auf Erfahrungen des Autors nach 24 Monaten intensivem Radfahren in Stuttgart sowie seinen früheren, mehrjährigen Tätigkeiten im Bereich Radverkehrsplanung in Osnabrück.
- C Weiter ins Detail geht Teil zwei, in dem die Ergebnisse einer *Bürgerbefragung* im Bezirk Vaihingen vorgestellt werden. In einer Aktion von Bündnis90/Die Grünen wurden im Oktober und November 2003 mehrere Hundert Mängelbögen verteilt. Bei einem Rücklauf von 50 Bögen wurden innerhalb kurzer Zeit 90 Mängel an Radwegen zum Teil detailliert dargestellt.
- D Im dritten Teil werden nachrichtlich und der Vollständigkeit halber die „*Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart*“ dargestellt, die von Oberbürgermeister Schuster zusammen mit dem ADFC als Leitlinien für die gesamte Stadtverwaltung ausgearbeitet und am 5. Oktober 2004 im Gemeinderat verabschiedet wurden.
- E In einem vierten Schritt wird schließlich das weitergehende Aktionsprogramm für einen „*Radverkehr in Stuttgart - mit System*“ der unterzeichnenden Umweltverbände formuliert. Es dient zur mittel- bis langfristigen Verbesserung des Radverkehrs in Stuttgart (2005 – 2008). Während die drei Leitlinien und der 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog des Oberbürgermeisters schon einen ersten Rahmen formulieren, jedoch weitgehend einzelne Maßnahmen(bereiche) vorsehen, wird in dem hier vorliegenden Aktionsprogramm ein Rahmen für eine *systematische* Radverkehrspolitik entworfen, die – erst einmal eingerichtet – zu einer erheblich effizienteren Steigerung des Radverkehrs führen wird.

B) Analyse der Verbesserungsmöglichkeiten des Radverkehrs in Stuttgart

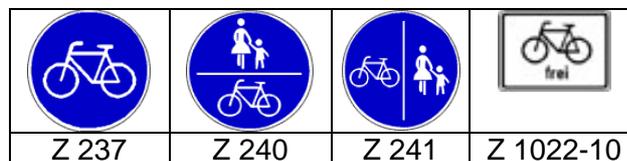
(schwerpunktmäßig aufgezeigt am Beispiel des Bezirks Vaihingen)

1 Umsetzung der StVO-Novelle zum Radverkehr von 1997

Mit der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23.5.1997 (BGBl 1997, Teil I, Nr. 57, S. 2028-2030) wurden die Möglichkeiten, den Radverkehr auf Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu führen, neu geregelt. Um den Radverkehr zu fördern, wurden dort Qualitätsmerkmale für Radwege festgelegt und die Möglichkeiten zur Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf die Fälle beschränkt, wo dies aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich und für Radfahrer zumutbar ist. Kriterien für die Zumutbarkeit sind: Breite, Oberfläche, Linienführung und Knotenpunktführung. Beschränkungen des fließenden (Rad)verkehrs dürfen generell nur wegen einer Gefahrenlage erfolgen, nicht aber aus „anderen Gründen“, wie das Berliner Verwaltungsgericht 2001 in einem Urteil gegen die Stadt Berlin feststellte.

Ein Radweg darf nach der geänderten StVO mittels Radwegezeichen Z 237, Z 240 oder Z 241 nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden, wenn die Benutzung des Radweges

- nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar
- die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist und
- die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist.



Den Kommunen wurde ein Jahr Übergangszeit eingeräumt, um die Beschilderungen der Radwege zu überprüfen und die Kennzeichnung von zu schmalen oder nicht benutzbaren Radwegen zu entfernen. Die Überprüfung der Radwegesituation hat in Stuttgart zwar stattgefunden, bei der Umsetzung gibt es in Stuttgart – sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten – jedoch vielerlei Probleme, auf die im Folgenden eingegangen wird.

1.1 Linke Radwege nur in Ausnahmefällen

Problem: Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen ist mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb *aus Gründen der Verkehrssicherheit durch die StVO grundsätzlich nicht erlaubt*. So rechnen Autofahrer an Kreuzungen im Allgemeinen nicht damit, dass Radfahrer von rechts kreuzen. Innerorts dürfen jedoch hiervon – nach sorgfältiger Prüfung und Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörden – in besonderen Ausnahmefällen links angelegte Radwege auch in Gegenrichtung freigegeben werden. Dabei sind verschiedene Bedingungen aus der VwV-StVO zu beachten, z.B. dass die Führung an Kreuzungen und Einmündungen eindeutig und besonders gesichert sein muss. So müssen der abbiegende KFZ-Verkehr auf der Vorfahrtsstraße und der Verkehr auf der untergeordneten Straße durch Zusatzschilder auf die besonderen Gefahren eines solchen Zweirichtungsradweges hingewiesen werden. Weiterhin muss die lichte Breite des Radweges durchgehend in der Regel 2,40 m betragen. Generell wird die Prüfung auch anderer Maßnahmen empfohlen. So könnte der Bedarf zum Linksfahren

z.B. durch ein verbessertes Angebot von Überquerungsmöglichkeiten verringert werden. (ADFC 1997a)

Diese Ausnahmefälle sind in Stuttgart jedoch bei den ausgewiesenen Zweirichtungsradwegen oft nicht gegeben.

Beispiel Allmandstraße (Vaihingen): Auf beiden Seiten der *Allmandstr.* wird jeweils ein Zweirichtungsradweg geführt, der nicht den oben beschriebenen Vorschriften aus der VvO-StVO entspricht (siehe auch Kapitel 1.2). Die folgenden Fotos zeigen den linken Radweg stadteinwärts zwischen *In der Schranne* und *Robert-Leicht-Straße*.



Fährt man von der Universität kommend *In der Schranne* stadteinwärts, wird man am Ende der Straße auf den linken Radweg entlang der *Allmandstr.* geleitet (linkes Bild). Abgesehen davon, dass die erforderliche Mindestbreite nicht eingehalten wird, entsteht beim Nähern an die Einmündung *Robert-Leicht-Str.* eine unübersichtliche, gefährliche Situation, da der Radweg um eine enge, nicht einsehbare Kurve geführt wird (zweites Bild von links) und schließlich vor einem Zebrastreifen endet (rechte Bilder). Es ist für keine Weiterführung gesorgt - den Zebrastreifen darf man nicht befahren. Da der Zweirichtungsradweg auf der anderen Seite fortgesetzt wird, fährt trotzdem jeder über den Fußgängerüberweg (rechtes Bild). Autofahrer werden an keiner Stelle auf den Zweirichtungsradweg hingewiesen.

Auch auf der anderen Seite der *Allmandstr.* liegt eine genauso gefährliche Situation vor. Die Benutzungspflicht ist hier dringend aufzuheben, so dass die Straße benutzt werden kann.

Beispiel Allmandstraße/Robert-Leicht-Straße (Vaihingen): Eine weitere kritische Situation sind Zweirichtungsradwege in Kreisverkehren (beschrieben unter 2).

1.2 Indirekte Radwegführung an Kreuzungen (Verschwenkungen) zurückbauen

Problem: Verschwenkungen von Radwegen an Kreuzungen widersprechen der Forderung der StVO nach einer eindeutigen, stetigen und sicheren Linienführung. Bei Verschwenkungen wird man als Radfahrer von der Straße weggeleitet, muss auf einem Radstreifen entlang des Fußgängerüberweges (falls ausgewiesen) oder rechtswidrig über einen Zebrastreifen fahren und wird dann wieder zur Straße hingeführt. Dies stellt eine Behinderung des Radverkehrs dar, da man einerseits Kurven fahren muss, andererseits meistens unebene Übergänge vorfindet. Schließlich besteht bei Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen das Problem, dass man als Radfahrer bis zu 20 Sekunden früher Rot bekommt als die Autofahrer, da die Fußgängerwege eine kürzere Grünphase haben. Existiert statt einer Lichtsignalanlage ein Zebrastreifen, muss man absteigen und das Rad schieben.

Diese Verschwenkungen sind auch aus dem Grund abzulehnen, dass der Radverkehr schon nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) von 1995 rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Autoverkehrs geführt und die Radwegführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abgestimmt werden sollten (FGSV 1995). Bei der derzeitigen Situation ist diese Art der Radwegführung eine Gefährdung der Radfahrer, da Autofahrer denken, man würde nach rechts abbiegen, und

man sich ständig vergewissern muss, nicht angefahren zu werden. Immer mehr Städte bauen diese Verschwenkungen daher zurück.

Beispiel Allmandstraße (Vaihingen): Im gesamten Kreuzungsbereich *Allmandstr./Robert-Leicht-Str./Heerstr.* liegt eine unbefriedigende Situation vor. Für den Bereich *Allmandstr./Robert-Leicht-Str.* wurden im vorherigen Kapitel schon Bilder gezeigt. Die folgenden Bilder zeigen die gegenüberliegende Einmündung *Allmandstr./Heerstr.*, Fahrtrichtung stadteinwärts:



Nach Überqueren der Straße *Am Feldrand* wird man weiter auf einem kombinierten, Zweirichtungs-Fuß-/Radweg geleitet. Bereits die Auffahrt lässt zu wünschen übrig, denn der Bordstein ist teilweise gefährlich hoch (linkes Bild). Nähert man sich der Einmündung mit der *Heerstr.*, wird der Radweg nach rechts weggeführt und endet an einem Zebrastreifen (mittleres Bild). Hier bleibt einem nichts anderes übrig, als rechtswidrig über den Zebrastreifen zu fahren. Der auf der anderen Seite ausgewiesene Radweg endet dann drei Meter später wieder (rechtes Bild), so dass man ab hier wieder auf die *Allmandstr.* fahren muss, da man sonst auf einem Fußweg landet. Dies führt zu einer äußerst unübersichtlichen und gefährlichen Situation. Außerdem muss man am Zebrastreifen warten, obwohl man eigentlich entlang der Hauptverkehrsstraße fährt – eine Ausbremsung des Radverkehrs.

Nicht nur wegen der oben dargestellten Probleme mit dem – auch hier – in zwei Richtungen geführten Radweg, sondern auch aufgrund der Verschwenkung mit einer nicht-stetigen Radwegeführung ist die Benutzungspflicht hier dringend aufzuheben.

Beispiel Ruppmannstraße (Vaihingen): Kommt man aus der *Ruppmannstr.* und will die *Möhringer Landstr.* überqueren, sieht man sich einem unüberwindbaren Hindernis gegenüber: Bei dieser mit großem Aufwand umgestalteten Kreuzung wurde mitten in die Radfahrspur eine Mittelinsel gesetzt! Anscheinend wird erwartet, dass man vom extra angelegten Radfahrstreifen nach rechts auf den Fußweg fährt, um dann den Fußgängerüberweg zu nutzen, zumindest suggeriert dies eine freistehende Druckknopfampel, deren Zweck niemand richtig durchschauen kann.



Fährt man stattdessen bei Grün geradeaus so weiter, wie der Radfahrstreifen angelegt wurde, entsteht eine äußerst gefährliche Situation, die ich schon selber erlebt habe: Gleichzeitig anführende Autofahrer rechnen nicht damit, dass der Radfahrstreifen plötzlich aufhört und Radfahrer abrupt nach links ausscheren müssen, um die Mittelinsel linksseitig umfahren zu können. Hier kann es leicht zu Unfällen kommen. Diese Situation

führt auf absurde Weise vor, wie gleichgültig die seit 1997 (!) geltende StVO-Novelle zum Radverkehr zu sein scheint – wie sollte man sonst auf solche Ideen kommen?

1.3 Benutzungspflicht für zu schmale Radwege aufheben

Problem: Für benutzungspflichtige Radwege wurden nach der VwV-StVO Mindestbreiten eingeführt. Danach müssen folgende Maße zwingend eingehalten werden:

- baulich angelegter Radweg möglichst 2,00 m (mindestens 1,50 m)
- Radfahrstreifen einschließlich der durchgezogenen weißen Linie 1,85 m (mind. 1,50 m)
- gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts mindestens 2,50 m (außerorts 2,00 m)
- getrennter Fuß- und Radweg: für den Radweg mindestens 1,50 m
- Zwei-Richtungsradweg: 2,40 m (mindestens 1,50 m)

Beispiel Silberburgstraße (Zentrum): Zwischen *Schloßstr.* und *Leuschnerstr.* beträgt die Breite des ausgeschilderten Radweges nur etwa einen Meter. Die Ausschilderung ist damit rechtswidrig.

Beispiel Keplerstraße (Zentrum): Ab der *Kriegsbergstraße* Richtung Norden beträgt die Breite des ausgeschilderten Radweges nur etwa einen Meter. Die Ausschilderung ist damit rechtswidrig.

Beispiel Jägerstraße (Zentrum): Zwischen *Kronenstraße* und *Keplerstraße* beträgt die Breite des ausgeschilderten Radweges nur etwa einen Meter. Die Ausschilderung ist damit rechtswidrig.

Beispiel Reutlinger Straße (Degerloch): Ebenso rechtswidrig ist die Anordnung einer Benutzungspflicht zwischen *Großer Falterstr.* und *Epplestr.* Hier beträgt die Radwegebreite ebenfalls nur etwa einen Meter.

1.4 Keine oder reine Radwege, aber keine freigegebenen Fußwege oder kombinierte Fuß- und Radwege

Problem: Gehwege können mit Zeichen 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ oder mit Zeichen 239 „Fußgänger“ mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ für den Radverkehr geöffnet werden. *Eine Öffnung des Gehwegs kommt nach der geänderten StVO jedoch nur als allerletzte Möglichkeit in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist.* Aber auch dann muss zunächst die Anlage eines Schutzstreifens (auf der Straße) geprüft werden, bevor die Öffnung eines Fußweges in Angriff genommen wird. Der Anlage eines Schutzstreifens soll in der Regel der Vorzug gegeben werden. (ADFC 1997)

In Stuttgart stellen jedoch 80% der Radwege gemeinsame Fuß- und Radwege dar (Auskunft der Stadtverwaltung 2002 auf Anfrage der CDU-Fraktion). Dies führt zu Problemen mit dem Fußgängerverkehr und ist deshalb ja auch nur als allerletzte Möglichkeit vorgesehen. Zudem verlangsamt es den Radverkehr, da auf freigegebenen Fußwegen Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss. Freigegebene Fußwege sind zudem nicht benutzungspflichtig, was oft zu Diskussionen mit Autofahrern führt, die davon ausgehen, Radfahrer dürften hier nicht auf der Straße fahren.

Nur Gehwege zu öffnen ist die einfachste Möglichkeit, spiegelt in den Statistiken über die Radwegelänge falsche Tatsachen wider und zeugt von einem mangelnden Problembewusstsein. Dies ist spätestens daran zu sehen, wenn solche Radwege dann vor einem Zebrastreifen enden (siehe Beispiele unter 1.1 und 1.2). Alle für den Radverkehr geöffneten Fußwege sollten nach Möglichkeit in getrennte Fuß- und Radwege umgewandelt, ganz abgeschafft oder durch Radfahrstreifen auf der Straße ersetzt werden. In vielen Fällen kann der Radverkehr problemlos auf der Straße mitgeführt werden.

Beispiel Allmandstraße (Vaihingen): Siehe 1.1 und 1.2.

Kurz vor der Einmündung in die Nobelstr. wird der kombinierte Zweirichtungs-Fuß-/Radweg zudem vor einem Kindergarten vorbei geführt – hier ist mit regem Fußgänger- und Autoverkehr zu rechnen.

Beispiel Robert-Leicht-Straße (Vaihingen): Vom Kreisverkehr ausgehend ist entlang der *Robert-Leicht-Str.* der Fußweg stadteinwärts für den Radverkehr freigegeben, obwohl genügend Platz für einen getrennten Fuß-/Radweg wäre (linkes Bild). Im Bereich der Einmündung der *Holzhauser Str.* zeigen sich die Probleme mit solch einer Lösung: Hier muss in eine enge, nicht zu einzusehende Kurve gefahren werden, in der jederzeit Fußgänger gehen können. Zudem ist der Weg ab hier durch Gitter abgetrennt, so dass weder Fußgänger noch Radfahrer ausweichen könnten (mittlere Bilder). Da die *Robert-Leicht-Str.* vor nicht allzu langer Zeit in diesem Bereich neu angelegt wurde, hätte bei der Gelegenheit eine bessere Situation für den Radverkehr umgesetzt werden können.



Nach der Einmündung wird der Fußweg in Kurven um einen Parkplatz herumgeführt. An dessen Ende werden Radfahrer völlig allein gelassen: Eine Radwegführung nach links in die *Seerosenstr.* (der Hauptfahrtrichtung, da die *Robert-Leicht-Str.* für Radfahrer gesperrt ist) fehlt, die Situation ist sehr unübersichtlich (rechtes Bild).

Beispiel Allmandring/Robert-Leicht-Straße (Vaihingen): Eine weitere kritische Situation sind kombinierte Rad- und Fußverkehre in Kreisverkehren (beschrieben unter 2).

1.5 Einbahnstraßen für Radverkehr freigeben

Problem: Mit der Novelle der StVO wurde ebenfalls die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ermöglicht. Nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen lässt eine Öffnung der Einbahnstraßen weder in Bezug auf die Zahl der Unfälle noch die Unfallschwere negative Auswirkungen erkennen. Tendenziell ließen die Ergebnisse ihrer Untersuchungen sogar einen Sicherheitsgewinn erwarten (BAST 2001).

In Stuttgart sind jedoch längst nicht alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, bei denen es gefahrlos möglich wäre. Als Alternative werden Fußwege für Radfahrer freigegeben, was die eindeutig schlechtere Lösung und vom Gesetzgeber nur als letzte Möglichkeit erlaubt ist (siehe 1.4).

Ein gutes Beispiel einer freigegebenen Einbahnstraße ist die *Alpenrosenstraße* in Vaihingen.

Beispiel Freibadstraße (Vaihingen): Die überbreite *Freibadstraße* in einem Wohngebiet ist in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben – stattdessen werden Radfahrer auf den rechts- und den linksseitigen Fußweg verwiesen. Insbesondere der linksseitige Fußweg birgt ein hohes Gefahrenpotenzial, da sich auf der Seite viele Einmündungen befinden und zudem die Übergänge nicht genügend abgesenkt sind. Autofahrer rechnen i.A. nicht mit Radfahrern, die von rechts kommen. (linkes Bild)



Bedenklich ist auch die Führung des Radverkehrs bei der Einfahrt in die gesperrte Einbahnstraße (Abzweigung von der *Vollmüllerstraße*): Um überhaupt auf die freigegebenen Fußwege zu gelangen, müssen einige Umwege in Kauf genommen werden. (rechte beiden Bilder)

1.6 Keine Radwege und „rechts-vor-links“ in Tempo-30-Zonen

Problem: Nicht Inhalt der StVO-Novelle zum Radverkehr, jedoch in der Verkehrspolitik im Prinzip bundesweiter Konsens ist, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich rechts-vor-links gelten soll (was die Fahrtgeschwindigkeit wirksam verringert) und keine Radwege mehr ausgewiesen werden sollen. Der Radverkehr wird damit auf der Straße mitgeführt, was – insbesondere bei Tempo 30 – erheblich sicherer als auf getrennten Hochbordradwegen ist.

Beispiel Krehlstraße (Vaihingen): Die *Krehlstr.* ist eine der Tempo-30-Zonen in Stuttgart, in der diese Grundsätze nicht umgesetzt werden. Sie ist praktisch eine Durchgangsstraße und wird als Abkürzung zwischen Hauptstraße und Rohr benützt (und wird daher wohl bewusst nicht verkehrsberuhigt). Für den Radverkehr gibt es zudem sehr verwirrende Regelungen: Teilweise muss ein linksseitiger Fuß-/Radweg benutzt werden, zwischendrin ist die Benutzungspflicht aufgehoben, so dass vom linken (!) Radweg wieder auf die Straße gewechselt werden muss, teilweise ist nur der Fußweg freigegeben (siehe 1.7). Die Situation ist insbesondere deshalb untragbar und äußerst gefährlich, da hier ein hoher Schülerverkehr (sowohl Fuß- als auch Radverkehr) vom Hegel-Gymnasium und den anderen Schulen im Schulzentrum vorherrscht, die Mindestbreiten der Radwege nicht eingehalten werden und vom Autoverkehr (aufgrund der fehlenden rechts-vor-links-Regelung) erheblich zu schnell gefahren wird.

1.7 Radwegeführung generell – „eindeutig, stetig und sicher“ anstatt Flickenteppich

Problem: Das größte Problem in Stuttgart ist, dass man als Radfahrer einen Flickenteppich von Radwegen, Radstreifen und anderen Wegen für Radfahrer vorfindet. Von einer eindeutigen, stetigen und sicheren Radwegeführung kann bis auf wenige Ausnahmen keine Rede sein.

Beispiel Büssnauer Str./Katzenbachstr. (Vaihingen): Fährt man die *Büssnauer Str.* und als Fortsetzung die *Katzenbachstr.* Richtung Zentrum Vaihingen, findet man sich auf den unterschiedlichsten Wegen wieder: Vom Kreisverkehr an der Ecke *Melumer Str./Nobelstr./Büssnauer Str.* ausgehend muss man einen kombinierten Rad- und Fußweg benutzen. Ab dem *E.-Barlach-Weg* muss man auf die Straße wechseln, bis man dann an der Einmündung *Zum Lauchwald* wieder auf einen kombinierten Rad- und Fußweg verwiesen wird. Er gilt weiter bis zur Einmündung *Katzenbachstr.* Zwischendrin muss man beim Überqueren der Einmündungen zur *Häfnerstr.* und *Katzenbachstr.* zu hohe Kanten überwinden. Ab der Einmündung *Katzenbachstr.* geht die *Büssnauer Str.* in die *Katzenbachstr.* über – von hier an beginnt ein für den Radverkehr freigegebener Fußweg. Nach Überqueren der *Heerstr.* schließlich gibt es gar keine Radwege mehr – die beste Lösung. Da auch vorher keine anderen Straßenverhältnisse als nach dieser Kreuzung vorliegen, sollte die Radwegebenutzungspflicht auch dort aufgehoben werden. Hinzu kommt, dass der beschriebene Weg über die ganze Strecke als Zweirichtungsradweg ausgeschildert

ist, was zu zusätzlichen Problemen führt. Auch die Gegenrichtung (stadtauswärts) sollte aufgehoben werden.

Beispiel Krehlstraße (Vaihingen): Entgegen der Vorgaben der StVO besteht in der Krehlstraße (Nord-Süd-Verbindung zwischen der Hauptstraße in Vaihingen und Rohr) ein Durcheinander verschiedener Wege auf der von Süden aus gesehen linken Seite der Krehlstr. (siehe die folgende Tabelle).

	Ausschilderung	
	Richtung Süden	Richtung Norden
Hauptstr. – Stoßäckerstr. Breite 3,30 m	Fußweg freigegeben für Radverkehr (→ Schrittgeschwindigkeit!) NICHT benutzungspflichtig	Fußweg freigegeben für Radverkehr (→ Schrittgeschwindigkeit!) NICHT benutzungspflichtig
Stoßäckerstr. – Rosentalstr. Breite 3,30 m	Fußweg freigegeben für Radverkehr (→ Schrittgeschwindigkeit!) NICHT benutzungspflichtig	Fußweg freigegeben für Radverkehr (→ Schrittgeschwindigkeit!) NICHT benutzungspflichtig
Rosentalstr. – Freibadstr. Breite 2,90 m	kombinierter Fuß-/Radweg	Fußweg Radverkehr nicht erlaubt
Freibadstr. – Im Steinengarten Breite 2,50 m	kombinierter Fuß-/Radweg	kombinierter Fuß-/Radweg
Im Steinengarten – Waldburgstr. Breite 2,50 m	kombinierter Fuß-/Radweg	Fußweg Radverkehr nicht erlaubt

Beispiel Seidenstraße (Zentrum): Will man die *Seidenstr./F.-Elsas-Str.* von Norden kommend Richtung *Rotebühlplatz* fahren, wird man über vielerlei Ecken und Umwege geführt. An der Kreuzung *Breitscheidstr.* wird man nach rechts auf einen rot markierten Radweg gelenkt. Dieser Radweg verläuft parallel zur *F.-Elsas-Str.*, wird dann aber nicht stetig weiter geführt, sondern endet einige Meter vor der Kreuzung mit der *Schloßstr.* Dort wird man wieder nach links auf den für den Radverkehr geöffneten Fußweg neben der *F.-Elsas-Str.* gelenkt (Bild). Gleichzeitig stellt dies den Radweg in die Gegenrichtung dar.



Als nächstes wird man zum Überqueren der *Schloßstr.* auf eine Zwei-Richtungs-Radfahrrerfurt geleitet. Die Übergänge sind jedoch nicht genügend abgesenkt. Auf der anderen Seite findet man sich wiederum auf einem kombinierten Fuß- und Radweg wieder, ebenso nach Überqueren der nächsten Straße (*Leuschnerstr.*) Auch bei dieser Querung müssen zu hohe Bordsteinkanten überwunden werden. Die Fahrspur kann man sich selber suchen und muss sich zwischen Fußgängern und parkenden Autos hindurch schlängeln. Erst ab der *Hohen Straße* kann man bis zum Rotebühlplatz einen ausgewiesenen Radweg benutzen. (siehe auch 7).

Für die Gegenrichtung ist überhaupt kein Radweg ausgeschildert, so dass man sich regelmäßig im Stau Richtung *Berliner Platz* befindet. Die oben geschilderte Radwegeverbindung ist zwar auch stadtauswärts (linksseitig) ausgeschildert. Für alle Radfahrer, die z.B. aus der Innenstadt (*Königsstr., Tübinger Straße*) kommen, ist diese Alternative ungeeignet, da man mehrmals die Seiten wechseln muss, ganz abgesehen von den Problemen, die sich bei Zweirichtungsradwegen ergeben (siehe 1.1). Weiter östlich gibt es

weit und breit keine durchgehende Radwegverbindung nach Norden. Die *Büchsenstr.* wäre z.B. geeignet, da sie die nächste Möglichkeit zur Überquerung der *Schloßstr.* bietet und direkt zur Liederhalle führt – sie ist leider nicht freigegeben für den Radverkehr ...

Beispiel Breitscheidstr. (Zentrum): Eine gefährliche Radwegführung befand sich bis vor kurzem an der Kreuzung zur *Seidenstr.*: Von der *Seidenstr.* kommend wurde man auf einen gemeinsamen Fuß- und Radweg gelenkt und fand sich kurze Zeit später vor der Aus- und Einfahrt eines Parkhauses wieder – von den abbiegenden Autos sehr schlecht zu sehen. Dort musste man dann wieder einen Schlenker nach links machen, um in die für Radfahrer freigegebene Fußgängerzone an der Liederhalle zu kommen. Es ist zu begrüßen, dass die Benutzungspflicht inzwischen aufgehoben wurde. Warum allerdings stattdessen nun der Fußweg für den Radverkehr freigegeben wurde, ist unerklärlich. Es scheint immer noch die Angst zu bestehen, der Radverkehr würde den Autoverkehr dort stören.

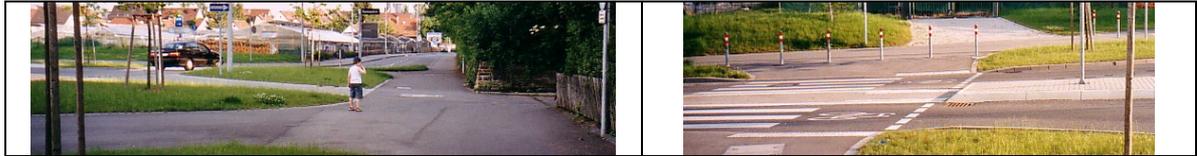


Beispiel Marienplatz (Süd): Obwohl der Marienplatz und die umgebenden Straßen komplett umgestaltet wurden, wurde die Chance vertan, gleichzeitig für Radverkehrsanlagen zu sorgen. Anstatt für den Radverkehr z.B. Radstreifen entlang der Hauptstraße auszuweisen, wird er nun über eine grau markierte Fläche mitten durch die Hauptfußgängerströme gelenkt. Stadtauswärts wird der Radverkehr dann über eine Fußgängerampel (!) Richtung *Möhringer Straße* gelenkt; im weiteren Verlauf sind zu hohe Kanten zu überwinden.

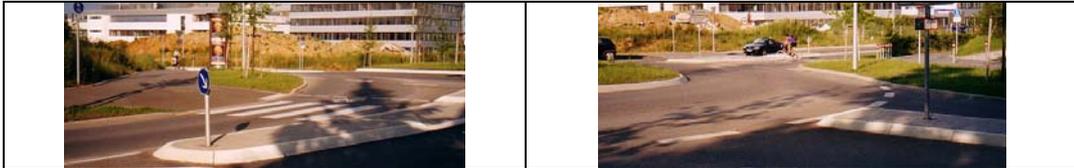
2 Gefährliche Situation an den Kreisverkehren entschärfen

Problem: Kreisverkehre werden zunehmend angelegt, da sie mit ihrer ursprünglichen Konzeption die Unfallzahlen senken können. In Stuttgart werden sie jedoch baulich so angelegt, dass sie zu den gefährlichsten Situationen für den Radverkehr zu zählen sind: Da die Ausfahrten aus dem Kreis mit möglichst flach geschwungenen Kurven angelegt werden, kann bequem in einen Kreis hinein und auch wieder heraus gerast werden. Die Vorfahrt des querendes Radverkehrs wird grundsätzlich missachtet, so dass es oft zu haarsträubenden Beinaheunfällen kommt. Dazu trägt auch bei, dass die Radfahrstreifen nicht wie in anderen Städten rot eingefärbt sind und sie auch nicht direkt in Sichtweite der Fahrbahn angelegt, sondern oft umständlich drumherum geführt werden. Verwirrend ist zudem, dass in einigen Kreisverkehren das Halteschild für den einbiegenden Verkehr vor dem Radweg, in anderen zwischen Radweg und Kreisel steht. In jedem Fall muss vom Autoverkehr dem Radverkehr Vorfahrt gewährt werden!

Beispiel Kreisverkehr Allmandstraße/Robert-Leicht-Straße (Vaihingen): Ein kritisches Beispiel ist der im Bereich *Allmandstr./Robert-Leicht-Str./Zusestr.* neu angelegte Kreisel. Wie im linken Bild (Blick Richtung *Robert-Leicht-Str.*) zu sehen ist, wird der Radweg nicht parallel zum Kreisverkehr mit geführt, sondern wurde der Fußwegführung angepasst. Dies hat zur Folge, dass Autofahrer Radfahrer nicht mehr als Parallelverkehr wahrnehmen und entsprechend auch am Radfahrstreifen nicht warten. Ein Abzweig weiter (*Zusestr.*) wird die Zufahrt zum Kreisel für den Radverkehr zudem durch in engem Abstand stehende Pfosten erheblich behindert, was Autofahrern ebenso suggeriert, dass der Radverkehr hier nicht erwünscht ist bzw. zumindest an der Haltelinie zu warten hat (rechtes Bild).



Auf den folgenden beiden Bildern sind gut die flach geschwungenen Ausfahrten zu sehen, die zu schnellem Fahren verleiten.



Ein weiteres Problem ist die beidseitige Ausschilderung für den Radverkehr. Normalerweise müssen Kreisverkehre gegen den Uhrzeigersinn befahren werden. Dieser Kreisverkehr ist jedoch durchgehend als Zweirichtungsradweg ausgeschildert, was Autofahrer ebenfalls nicht bewusst ist. Es fehlten zudem bis zum 15. Oktober 2003 die nach der VwV-StVO vorgeschriebenen Hinweisschilder für Autofahrer, dass sie mit Radfahrern aus beiden Richtungen rechnen müssen. Erst mehr als zwei Jahre nach Einrichtung des Kreisverkehrs wurden sie neu angebracht.

Als ob dies nicht schon genug Gefahrenpunkte wären, wurden schließlich kombinierte Rad- und Fußwege angelegt. Dies führt zu ständigen Konflikten mit Fußgänger, die nicht wissen, in welchem Bereich des breiten Streifens sie gehen sollen. Der Platz ist durchgehend ausreichend, dass getrennte Rad- und Fußwege hätten angelegt werden können!

Für diesen Kreisverkehr sollten rote Markierungen aufgebracht sowie getrennte Fuß- und Radwege eingerichtet werden.

Beispiel Kreisverkehr Melumer Str./Nobelstr./Büsnauer Str. (Vaihingen): In diesem Kreisverkehr stehen die Halteschilder für den einbiegenden Verkehr erst nach Zebrastreifen und Radstreifen, kurz vor dem Kreisel. Trotzdem müssen querende Fußgänger und Radfahrer vorbei gelassen werden, so dass durch die an der falschen Stelle angebrachten Stelle Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern vorprogrammiert sind.

3 Für den Radverkehr gesperrte Straßen öffnen

Problem: Straßen, die für den Radverkehr gesperrt werden, um den Autoverkehr flüssiger zu halten, zeugen von einer einseitigen Fixiertheit auf den Autoverkehr. Sie führen zu Umwegen oder zumindest zu nicht hinnehmbaren Zeitverzögerungen für Radfahrer. Neben den hinlänglich bekannten Aussperrungen des Radverkehrs an den großen Kreuzungen im Zentrum folgt hier ein weiteres Beispiel. Es ist besonders relevant, da es die direkte Verbindung ins Vaihinger Zentrum betrifft.

Beispiel Möhringer Landstraße (Vaihingen): Die *Möhringer Landstr.* ist stadteinwärts zwischen *Fanny-Leicht-Str.* und *Scharrstr.* für den Radverkehr gesperrt. Es wurde stattdessen kein Aufwand gescheut, den Radfahrern statt diesem direkten Wege weite Umleitungen auszuschildern. Um dies zu verdeutlichen, wurden alle Alternativen jeweils von der Einmündung *Möhringer Landstr./Fanny-Leicht-Str.* bis zum Zentrum Vaihingens (Telefonzelle vor dem Reno-Schuhgeschäft) gemessen. Der *direkte Weg* würde gerade einmal 470 m betragen, zudem werden dort keine Fußgängerbereiche tangiert.



Umleitung A führt rechts herum über die *Fanny-Leicht-Str.*, *Scharrstr.*, Fußgängerbrücke über die U-Bahn U1 und die *Ernst-Kachel-Str.* ins Zentrum – Länge 1.100 m.

Beim Abbiegen in die *Fanny-Leicht-Str.* wird der Radverkehr zudem auf einen reinen Fußgängerweg geleitet, der nicht für den Radverkehr ausgeschildert wurde. Außerdem muss hier im Prinzip Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, da bei der Einmündung in die *Fanny-Leicht-Str.* eine enge, nicht einsehbare Kurve, zudem auf einem Fußweg, gefahren werden muss (unteres linkes Bild). Ein weiteres Hindernis ist im weiteren Verlauf die Fußgängerbrücke über die U-Bahn, auf der es regelmäßig zu äußerst knappen Begegnungen mit Fußgängern kommt (rechts Bild).



Kommt man dagegen aus der *Fanny-Leicht-Str.*, ist für Radfahrer das Abbiegen nach rechts in die *Möhringer Landstr.* erlaubt – einen Meter später steht man vor dem vorher nicht sichtbaren Sperrschild, das zudem auf eine Blickrichtung aus der *Filderhofstr.* zielt.

Fährt man *Umleitung A* und bleibt auf der *Parallelstrecke* zur *Möhringer Landstr.*, kommt man von der *Fanny-Leicht-Str.* in die *Haebelinstr.* (linkes Bild). In diesem Fall steht man am Ende vor einem unüberbrückbarem Schillerplatz – für Radfahrer gibt es keine einzige Möglichkeit, den *Schillerplatz* zu überqueren (rechtes Bild). Diese Strecke ergäbe eine Länge von 610 m.



Umleitung B führt links herum über die *Filderhofstr.*, *Emilienstr.*, Fußgängerunterführung unter dem *Schillerplatz* ins Zentrum – Länge 700 m. Auch hier muss mit Konflikten mit Fußgängern gerechnet werden, außerdem ist diese Verbindung zeitlich ebenfalls erheblich länger.

Der *direkte Weg* beträgt gerade einmal 470 m, zudem werden keine Fußgängerbereiche tangiert (gemessen wurden alle Alternativen jeweils von der Einmündung *Möhringer Landstr./Fanny-Leicht-Str.* bis zum Zentrum Vaihingens (Telefonzelle vor dem Reno-Schuhgeschäft)).

Diese Sperrung ist um so merkwürdiger, da das Verbot nur zwischen *Fanny-Leicht-Str.* und *Scharrstr.*, nicht jedoch auf der Fortsetzung zwischen *Scharrstr.* und *Schillerplatz* gilt (möglicherweise schwäbische Sparsamkeit, nur ein Schild aufzustellen?). Es gilt auch nicht in der Gegenrichtung trotz genau der gleichen Fahrbedingungen. Die Konsequenz dieses unhaltbaren Zustandes ist, dass die meisten Radfahrer weiterhin den direkten Weg fahren, nur statt der Straße nun den engen Fußweg entlang der *Möhringer Landstr.* mit vielen unübersichtlichen Einfahrten benutzen. Auf diese von der Stadt selbst verschuldeten Folgen hat sie nun – ein Jahr später – mit der ihr eigenen Logik reagiert: Kurz vor der *Fanny-Leicht-Str.* wurde in der zweiten Septemberwoche 2003 mitten auf den Radweg eine Insel gesetzt, so dass man gezwungen wird, nach links oder nach rechts abzubiegen. Neben den ganzen oben geschilderten Folgen kommt nun noch eine erhebliche Gefährdung hinzu, wenn ortsunkundige Radfahrer auf die Straße ausweichen, um dem Hindernis auszuweichen. Die Insel weist zudem bereits eine Woche nach Aufpflasterung Spuren von Rädern auf – ein Zeichen, dass die restliche Straße nun z.B. für Lastwagen zu eng ist und sie die Insel tangieren.

Ein weiterer Aspekt ist, dass in diesem Fall – anders als wenn „nur“ Kreuzungen gesperrt werden – Anwohner nicht mehr legal ihre Wohnungen erreichen können. Sowohl das Fahren auf der Straße als auch auf dem Fußweg ist verboten. Mit dieser verqueren Planung wird somit auch noch in die Persönlichkeitsphäre aller Anwohner zwischen *Fanny-Leicht-Str.* und *Scharrstr.* eingegriffen – ein einmaliger Vorgang für bundesdeutsche Städte.

Schließlich ist der Aufwand, der für diese Busspur getrieben wird, unverhältnismäßig, da der Streckenabschnitt nur zu drei Viertel eine Busspur ist. Auf dem letzten Viertel ist die Busspur wieder aufgehoben und wird zum Rechtsabbieger. Will man wirklich den Bus beschleunigen, gäbe es eine viel wirkungsvollere Maßnahme als die Aussperrung des Radverkehrs: Bevor die Busse von der *Bahnhofstr.* in die *Möhringer Landstr.* einbiegen, müssen sie zunächst lange auf Grün warten. Induktionsschleifen sind eingebaut, jedoch können sich die Busse die Ampel nicht freischalten. Hier liegt die eigentliche Behinderung des Busverkehrs.

4 Hindernisse Radwegeführung abbauen

Problem: Hauptradwegeverbindungen können oft nicht durchgängig befahren werden. Bei ausgeschilderten Radwegen verlässt man sich jedoch darauf, dass die Routen entsprechend befahren werden können. Alternativrouten sind meist nicht vorhanden.

Die Hauptradwegeverbindung von Vaihingen in die Innenstadt (Tallängsweg mit der Fortsetzung *Möhringer Straße*, die entsprechend verkehrsberuhigt wurde) ist an sich eine sehr gute Möglichkeit, schnell und größtenteils abseits von Hauptstraßen ins Zentrum zu gelangen. Allerdings bestehen auch hier noch einige Verbesserungsmöglichkeiten.

Beispiel Möhringer Straße (Heslach): Nach der Kreuzung mit der *Schreiberstr.* endet der Radweg, und man wird durch einen Fußgänger- und Spielbereich um die Matthäuskirche herumgeführt. So schön die Neugestaltung des Kirchvorplatzes ausgefallen ist, so gefährlich ist die Situation jetzt geworden. Sinnvoll wäre es gewesen, einen Radweg rechts herum um die Kirche anzulegen, so dass der Fußgängerbereich nur minimal tangiert würde. Dort parken jetzt (wie vorher auch) ständig Autos die Durchfahrt zu.



Beispiel Burgstallstraße (Heslach): Schon vorher wird die gleiche Radwegeverbindung vor der Kreuzung der *Burgstallstr.* mit der *Boheimstr.* durch einen Fußgängerbereich geführt.

Beispiel Karlsplatz (Zentrum): Hat man sich auf dem Weg Richtung Schlosspark durch die Innenstadt gekämpft, wird einem der Weg am *Karlsplatz* versperrt, wenn Veranstaltungen wie z.B. der Fischmarkt den kompletten Platz einschließlich der entlang führenden Wege verstellen. Da direkt am Gebäude ein Cafe seine Tische draußen aufstellt, ist auch dort kein Durchkommen mehr. Eine Alternative wird nicht ausgeschildert bzw. ist nicht vorhanden.

Beispiel Schlosspark (Zentrum): Will man weiter Richtung Nordosten durch den Schlosspark fahren, wird einem insb. bei Veranstaltungen dort der Weg versperrt. Alternativen zu diesem Weg gibt es jedoch nicht. Auch ohne Veranstaltungen ist oft kein Durchkommen, da viele Fußgänger unterwegs sind. Anstatt dass ein Radweg ausgeschildert wird, kann sich zur Zeit jeder überall bewegen, was zu entsprechender Unsicherheit bei Fußgängern und Radfahrern führt.

5 Hindernisse auf den Radwegen beseitigen

Problem: Auf Radwegen befinden sich oft Hindernisse wie Schilder und Ampelmasten, die ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen. Zudem muss auch mit überbreiten Rädern gerechnet werden, z.B. wenn sie auf beiden Seiten mit Fahrradtaschen bepackt sind oder einen Kinderanhänger mitführen, der sich an den Hindernissen verhaken und schwere Unfälle zur Folge haben kann.

Beispiel Böblinger Straße (Kaltental): Fährt man den *Tallängsweg* von Vaihingen in die Innenstadt, befindet sich an der Kreuzung *Schloßwaldäcker* (U-Bahn-Haltestelle Waldeck) ein Ampelmast mitten auf dem Radweg. Da man hier bergab fährt und relativ schnell ist (falls man nicht gerade bei rot gewartet hat), kann es hier zu schweren Unfällen kommen. Radfahrer mit Kinderanhänger können leicht ins Schleudern kommen. Warum man den Ampelmast nicht etwas nach rechts versetzt hat, ist unerklärlich. (Linkes Bild)



Noch brenzlicher wird es, wenn am Ampelmasten ein Radfahrer wartet, der die *Böblinger Str.* Richtung *Im Elsental* überqueren will. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Radfahrer Richtung Vaihingen fahren. Sie werden zwischen der Brücke über den Nesenbach und dieser Kreuzung in Richtung Vaihingen auf dem gleichen Radweg geführt wie stadteinwärts. An der dargestellten Kreuzung müssen sie die Seite wechseln, um dann auf der rechten Seite weiter Richtung Vaihingen fahren zu können. Da keine Aufstellfläche für Radfahrer geschaffen wurden, stehen sie mitten im Gegenverkehr. (Mittleres Bild). Um diese Situation rechtlich abzusichern, hat die Stadt zu einem Trick gegriffen: Kurz vor der Kreuzung wird der Radweg in einen gemeinsamen Rad-/Fußweg umgewandelt durch ein Schild, das von Bäumen weitgehend verdeckt wird.

Erhalten die Radler Richtung Vaihingen schließlich grün, um die Straße zu überqueren, werden sie auf einem Weg geführt, auf dem sich gleich zwei Ampelmasten mitten im Weg befinden. (Rechtes Bild)

Beispiel Allmandring/Robert-Leicht-Straße (Vaihingen): Wie schon in 2 beschrieben, wurde der Kreisverkehr zwischen *Robert-Leicht-Str.* und *Zusestr.* zweimal mit Durchfahrtsperren unterbrochen. Sie sind so eng aufgestellt, dass Radfahrer mit Kinderanhänger oder Gepäcktaschen äußerst vorsichtig und langsam diesen Bereich befahren müssen. Dies ist ein Novum für Kreisverkehre in Deutschland.



6 Oberflächen von Radwegen in Ordnung bringen

Problem: Oberflächen mit Schlaglöchern, Unebenheiten (Kanaldeckeln, Flicker), Baumwurzelaufbrüchen, Aufwerfungen der Fahrdecke führen zu Schäden an Rad und dem Rücken (Wirbelsäule!). Insbesondere wenn man mit vollbepackten Rädern fährt, zeigen solche Unebenheiten ihre Wirkung, vom Durchschütteln von Kindern in Anhängern ganz zu schweigen.

Beispiel Böblinger Straße (Kaltental): An der gleichen in 5 beschriebenen Stelle ist auch die Oberfläche des Radweges auf mehrere Meter miserabel. Hier ist es nicht möglich, einigermäßen schnell zu fahren.



Beispiel Tallängsweg (Heslach): Der Tallängsweg weist im Bereich der U-Bahn-Haltestelle Heslach-Vogelrain erhebliche Verwerfungen auf, was insbesondere im Dunkeln nicht erkennbar ist.

7 Kanten an Übergängen beseitigen

Problem: Wenn Radwege wieder das Fahrbahnniveau erreichen, sind hohe Kanten keine Seltenheit. Von Komfort kann oft keine Rede sein; wenn man Einkäufe oder einen Kindersitz am Fahrrad hat, können diese Kanten oft gefährlich werden. Dies gilt in gleichem Maße für Kanten an normalen Straßen und Grundstückseinfahrten oder sogar für Kanten mitten in Straßen. Selbst wenn nachträglich angeteert wurde, ist dies oft schlammig oder nicht ausreichend gemacht. Nachträgliche Anteerungen werden oft so ausgeführt, dass eine sehr schräge, kurze Steigung entsteht.

Beispiel Jurastraße (Vaihingen): Als ein Beispiel für eine Vielzahl von nicht abgesenkten Übergängen sei z.B. die Einmündung Jurastr. / Ernsthaldenweg genannt.



Beispiel Seidenstraße (Zentrum): Will man die Seidenstr./F.-Elsas-Str. von Norden kommend Richtung Rotebühlplatz fahren, wird man über eine Vielzahl von nicht abgesenkten Bordsteinen gelenkt, die es angebracht scheinen lassen, nicht dem ausgeschilderten zerstückelten Radweg bzw. Fußweg mit Radfahrerlaubnis zu folgen, sondern die Straße zu benutzen (siehe auch 1.6).



Beispiel Allmandstraße (Vaihingen): Fährt man den linken Radweg entlang der Allmandstr. Richtung Universität und möchte die Nobelstr. an der Radfahrerfurt überqueren, muss man hohe Kanten überfahren.



Beispiel Burgstallstraße (Heslach): An der Kreuzung des Tallängswegs mit der Boheimstr. befinden sich auf beiden Seiten der Boheimstr. zu hohe Kanten.

Beispiel Burgstallstraße (Vogelrain): Schon kurz vorher, beim Übergang des Radweges entlang des Nesenbachs auf die Burgstallstr. (Ampelanlage) müssen hohe Kanten überquert werden.

8 Ampelschaltungen optimieren

Problem: Radwege bzw. -verbindungen haben lange Rotphasen, was dazu verleitet, bei Rot loszufahren. Grünphasen müssen zunehmend über Druckknöpfe oder Schleifen angefordert werden anstatt im normalen Umlauf automatisch mit geschaltet zu werden. In vielen Fällen muss beim Überqueren einer Straße auf einer Mittelinsel/einem Mittelstreifen ein zweites Mal gewartet werden, bevor die zweite Hälfte der Straße überquert werden kann. Die Unfallgefahr wird oft noch durch eine zu kleine Aufstellfläche auf der Mittelinsel erhöht. Es sollte grundsätzlich ein Überqueren in einer einzigen Phase ermöglicht werden!

Beispiel Möhringer Straße (Heslach): Innerhalb der Hauptradwegeverbindung von Vaihingen in die Innenstadt ist der Tallängsweg und als Fortsetzung die Möhringer Str. vorgesehen, die entsprechend verkehrsberuhigt wurde. An der Kreuzung mit der Schreiberstr. besteht eine Rotphase von fast 2 Minuten (105 Sekunden)! Selbst für reine Fußgängerüberwege im Umlauf wird in den neuen „Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs“ inzwischen eine maximale Wartezeit von 40 Sekunden vorgeschrieben.



Beispiel Lautenschlager Straße (Zentrum): Will man aus dem Park kommend die Lautenschlagerstr. überqueren, um auf der anderen Seite wieder in den Park Richtung Bahnhof zu fahren, muss man zwei getrennte Grünphasen abwarten.

9 Radwege ausreichend beleuchten

Problem: Nicht oder nur ungenügend beleuchtete Radwege stellen insbesondere im Winter ein Problem dar.

Beispiel Tallängsweg (Heslach): Der Tallängsweg wird im oberen Bereich durch helle orangene Laternen beleuchtet. Innerhalb des folgenden Waldstückes wurden kürzlich die sehr schwachen weißen Laternen durch stärkere Laternen ersetzt. Schwachpunkt bleibt

der untere Bereich, auf dem der Radweg entlang der *Böblinger Str.* verläuft und durch deren Laternen sehr schwach mit beleuchtet wird. Diese Situation ist sehr unbefriedigend, da der Weg praktisch im Dunkeln verläuft. Der Weg sollte durchgehend wie im oberen Bereich mit eigenen, lichtstarken Lampen ausgeleuchtet werden.

Beispiel Verbindung zwischen Vaihingen und Möhringen: Eine der wichtigsten Radwegeverbindungen zwischen Vaihingen und Möhringen ist unbeleuchtet. Die offizielle Radwegeverbindung führt über die *Fanny-Leicht-Straße* und die *Wegländer Straße* vorbei an der Behindertenschule über die Felder nach Möhringen. Ab dem Ende der *Wegländer Str.* besteht keine Beleuchtung mehr, was insbesondere im nachfolgenden Weg vorbei an der Schule und Überquerung der *Nord-Süd-Str.* wegen des engen und kurvenreichen Weges sehr gefährlich ist.

10 Radverkehr an Baustellen regeln

Problem: An Baustellen wird der Radverkehr oft sich selbst überlassen; entweder muss man statt eines Radweges oder -streifens in den Autoverkehr oder auf den Fußweg wechseln. Man stelle sich vor, wie Autofahrer reagieren würden, wenn ihre Fahrstreifen plötzlich vor einem Baustellenschild enden würden. In einem Gesamtkonzept zum Radverkehr muss auch die Radwegeführung an Baustellen hinreichend berücksichtigt werden.

Beispiel Möhringer Straße (Heslach): Die *Möhringer Str.* ist zwischen *Adlerstr.* und *Tannenstr.* wegen einer Baustelle komplett gesperrt worden. Für den Radverkehr auf dieser Hauptradwegeverbindung ist nichts getan worden. Stadteinwärts kann man auf den (sehr engen) Fußweg fahren. Eine Abfahrt wieder auf die Straße gibt es nicht. Dementsprechend können Radfahrer stadtauswärts auch nicht auf den Fußweg gelangen und stehen vor einem unüberwindbaren Hindernis.

11 Radwege regelmäßig reinigen

Problem: Nicht gereinigte Radwege stellen insbesondere ein Problem dar, wenn sie oft mit Glasscheiben übersät sind, mit viel Laub bedeckt sind, der Wintersplit nicht weggeräumt wird oder Nägel, Steine o.ä. von Autospuren auf daneben liegende Radwegespuren gelangen. Im Winter ist ein Winterdienst notwendig, da Berufspendler im Gegensatz zu Freizeitradlern durchgehend, also auch im Winter, mit dem Rad fahren.

Beispiel Tallängsweg (Heslach): Der *Tallängsweg* zwischen den U-Bahn-Haltestellen Waldeck und Heslach Vogelrain ist im Herbst/Winter/Frühling nicht gereinigt worden. Insbesondere im letzten Teil kurz vor Heslach Vogelrain führt er direkt unter Bäumen durch, so dass monatelang eine immer dicker werdende Laubschicht das Radfahren behinderte. Da auf diesem Weg auch viel Begegnungsverkehr herrscht, kann man auch nicht ganz rechts ausweichen, da sich am Rand die größten Laubberge ansammeln.

12 Überwachung des parkenden Verkehrs auf Radwegen

Problem: Radwege und mehr noch Radstreifen sind oft zugeparkt, so dass auf die Fahrbahn oder den Gehweg ausgewichen werden muss. Eine Überwachung des parkenden Verkehrs scheint nicht stattzufinden, so dass Ordnungswidrigkeiten in Kauf genommen werden.

Beispiel Breitscheidstraße (Zentrum): In der *Breitscheidstr.*, die zwischen *Silcherstr.* und

Seidenstr. als Einbahnstraße geführt wird, ist für die Gegenrichtung ein Radstreifen abmarkiert (auch markiert mit dem Radwegesymbol). Dieser Radstreifen ist ständig durch mindestens fünf Autos zugestellt. Dies ist besonders gefährlich, da Radfahrer in den Gegenverkehr ausweichen müssen.



13 Weiterführung in Sackgassen ausschildern

Problem: Oft besteht in Sackgassen eine Weiterführung für Radfahrer, die jedoch nicht angezeigt wird (es wird nur das Sackgassenschild aufgestellt). Dies kann zu umständlichen Umwegen führen.

Beispiel Syringenweg (Vaihingen): Der Weg ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Hochschulgeländer und Vaihingen-Zentrum.



Beispiel Eckhartshaldenweg (Zentrum): Auch hier fehlt ein „Radfahrer frei“-Schild.

Beispiel Vogelsangstraße (West): Die Vogelsangstr. ist zwischen Rückertstr. und Seyffartstr. mittels einer Sperre für den Durchgangsverkehr gesperrt. An den Sackgassenschildern fehlt ein entsprechender Hinweis, dass Radfahrer trotzdem weiterfahren können.

14 Resümee

Die dargestellten Probleme lassen vermuten, dass es sich hier nicht um Einzelfälle handelt, sondern es an einem grundlegenden Radverkehrskonzept für Stuttgart fehlt. Ziel muss es sein, ein Konzept „aus einem Guss“ zu entwickeln. Dies erfordert jedoch eine systematische Herangehensweise anstatt der Lösung von Einzelproblemen, so wichtig diese auch erscheinen mögen. Dazu gehört u.a.

- *Radverkehrskordinator* als Stabsstelle beim Oberbürgermeister mit Weisungsrecht gegenüber den Ämtern; Koordination aller Radverkehrsmaßnahmen
- Erstellung eines *Radverkehrsplanes* durch Externe in enger Zusammenarbeit zwischen Radverkehrskordinator, Radverkehrsplaner und Radfahrverbänden

- Erarbeitung von *Richtlinien* mit allen betroffenen Ämtern, wie sie in ihrem Bereich zu einem optimalen Radverkehrsnetz beitragen können
- Beachtung und Umsetzung der *Straßenverkehrsordnung*
- angemessener *Etat* zur Umsetzung der Maßnahmen
- generelle *Beteiligung von Radfahrer- und Fußgängerverbänden* an der Radverkehrsplanung
- jährliche *Erfolgskontrolle*
- ausreichende *Öffentlichkeitsarbeit*

Im Folgenden werden die oben dargestellten Problembereiche den Zuständigkeiten der betroffenen Ämter zugeordnet, um das nötige Zusammenwirken aller Ämter zu verdeutlichen:

Verkehrsplanung (Amt 61)

- 1 Umsetzung der StVO-Novelle zum Radverkehr, generelle Radverkehrsplanung, Radwegführung
- 2 Kreisverkehre
- 3 für den Radverkehr gesperrte Straßen
- 4 Hindernisse Radwegführung

Tiefbauamt (Amt 66)

- 5 Hindernisse auf den Radwegen
- 6 Oberflächen
- 7 Kanten an Übergängen
- 8 Ampelschaltungen
- 9 Beleuchtung
- 10 Baustellen

Stadtreinigung (Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Stuttgart)

- 11 Radwegereinigung

Amt für öffentliche Ordnung (Amt 32)

- 12 Überwachung des parkenden Verkehrs auf Radwegen

Straßenverkehrsbehörde

- 13 Weiterführung in Sackgassen
aus 1: Freigabe von Einbahnstraßen (1.5)
generell Beschilderung von Radwegen

C) Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Radverkehr im Bezirk Stuttgart-Vaihingen

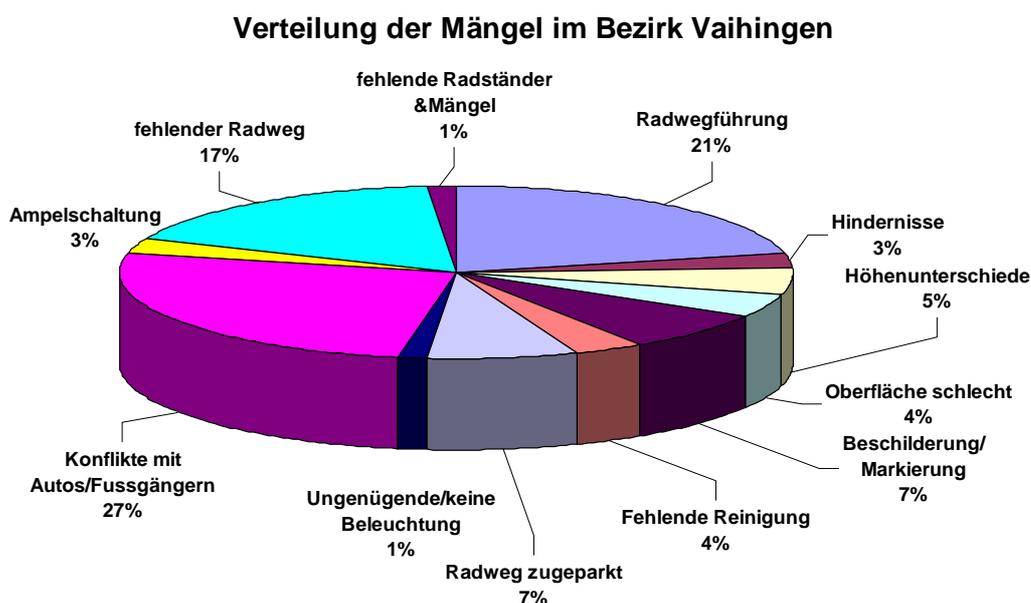
Angesichts der laufenden Klagen von Radfahrern über die ständige Behinderung des Radverkehrs in Stuttgart haben die Grünen im Bezirk Vaihingen Radfahrern im Oktober und November 2003 mittels eines speziell für Stuttgart entwickelten Mängelbogens allen Bürgern die Möglichkeit gegeben, die Radwegesituation detailliert zu beurteilen. Der Rücklauf der Mängelbögen war mit 54 Stück für den kurzen Zeitraum der Umfrage erstaunlich hoch; dabei wurden 80 Stellen zum Teil detailliert beschrieben, an denen Mängel auf Radwegen in Vaihingen vorliegen. Die Vielzahl der eingeschickten Mängel hat die Befürchtungen noch weit übertroffen. In vielen Fällen wurde auch die generelle Radwegesituation im gesamten Bezirk bemängelt. (Viebahn 2004)

Verteilung der Mängel

In dem Mängelbogen wurden 13 Kategorien vorgegeben, nach denen die Mängel eingruppiert werden konnten, ähnlich den oben aufgeführten Problembereichen. Jeder Einsender kreuzte für seine bemängelten Stellen durchschnittlich 1,8 dieser Kategorien an – insgesamt wurden also 140 Brennpunkte genannt, die sich über den gesamten Bezirk verteilen. Sämtliche angegebenen Mängel wurden überprüft, um fehlerhafte Angaben auszuschließen und sich selber ein Bild von der Situation machen zu können.

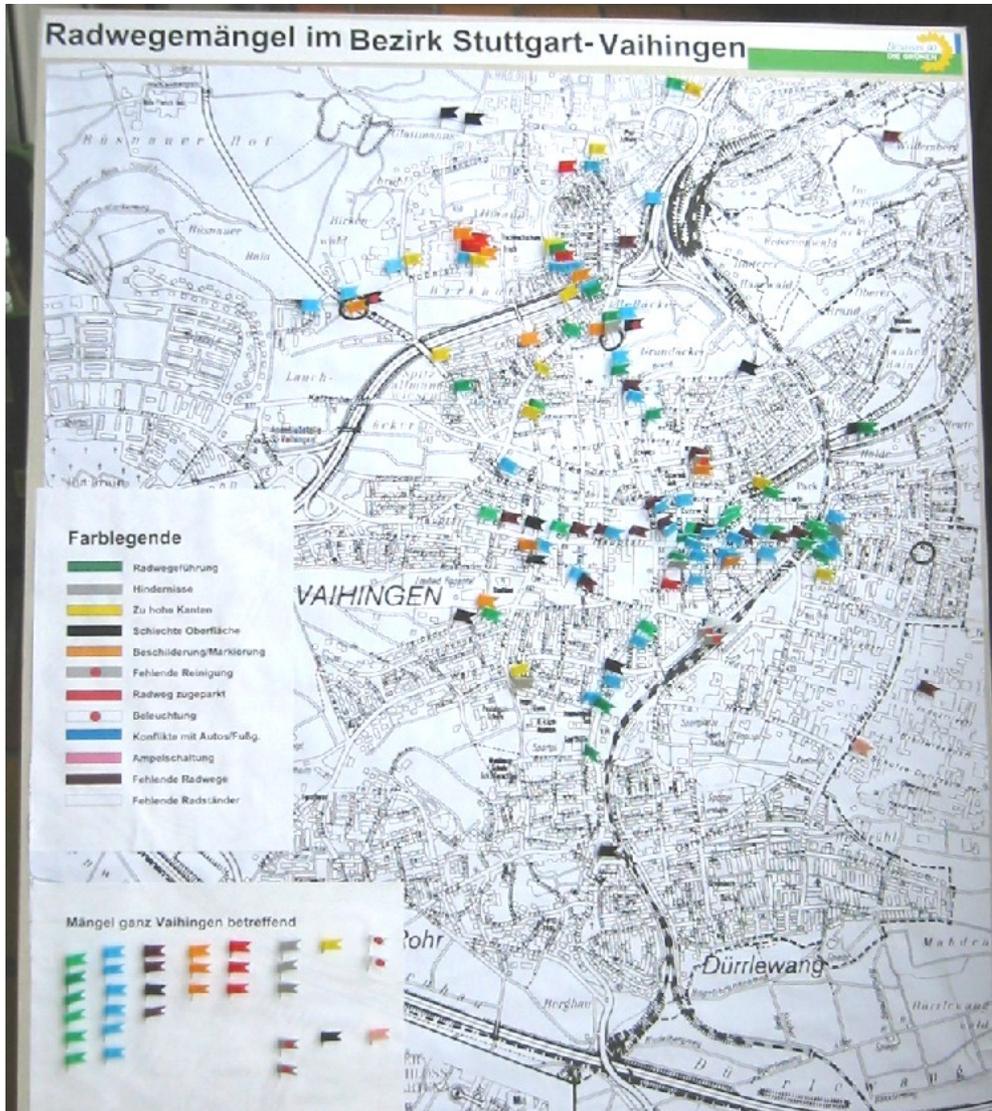
Die folgende Graphik zeigt die Verteilung der 13 Mängelkategorien – alleine zwei Drittel aller Nennungen entfallen auf nur drei Kategorien: Mit 36 Nennungen (27 %) wurden an erster Stelle *Konflikte mit Autofahren* genannt. Dies betrifft insbesondere Straßen, auf denen keine Radwege angelegt sind (z.B. die Hauptstraße, Robert-Koch-Straße, Robert-Leicht-Straße). Mit 30 Nennungen (21%) folgt an zweiter Stelle die Kategorie *Radwegführung*. Hierunter fallen z.B. zu schmale Radwege, unklare Radwegführung oder unnötige Verschwenkungen über Fußgängerüberwege. An dritter Stelle folgen mit 24 Nennungen (17%) Stellen, an denen *fehlende Radwege* in Vaihingen bemängelt werden.

Von den restlichen 35% weisen die Kategorien *zu hohe Kanten*, *fehlende Markierung*, *schlechte Oberfläche* und *zugeparkte Radwege* nennenswerte Anteile auf.

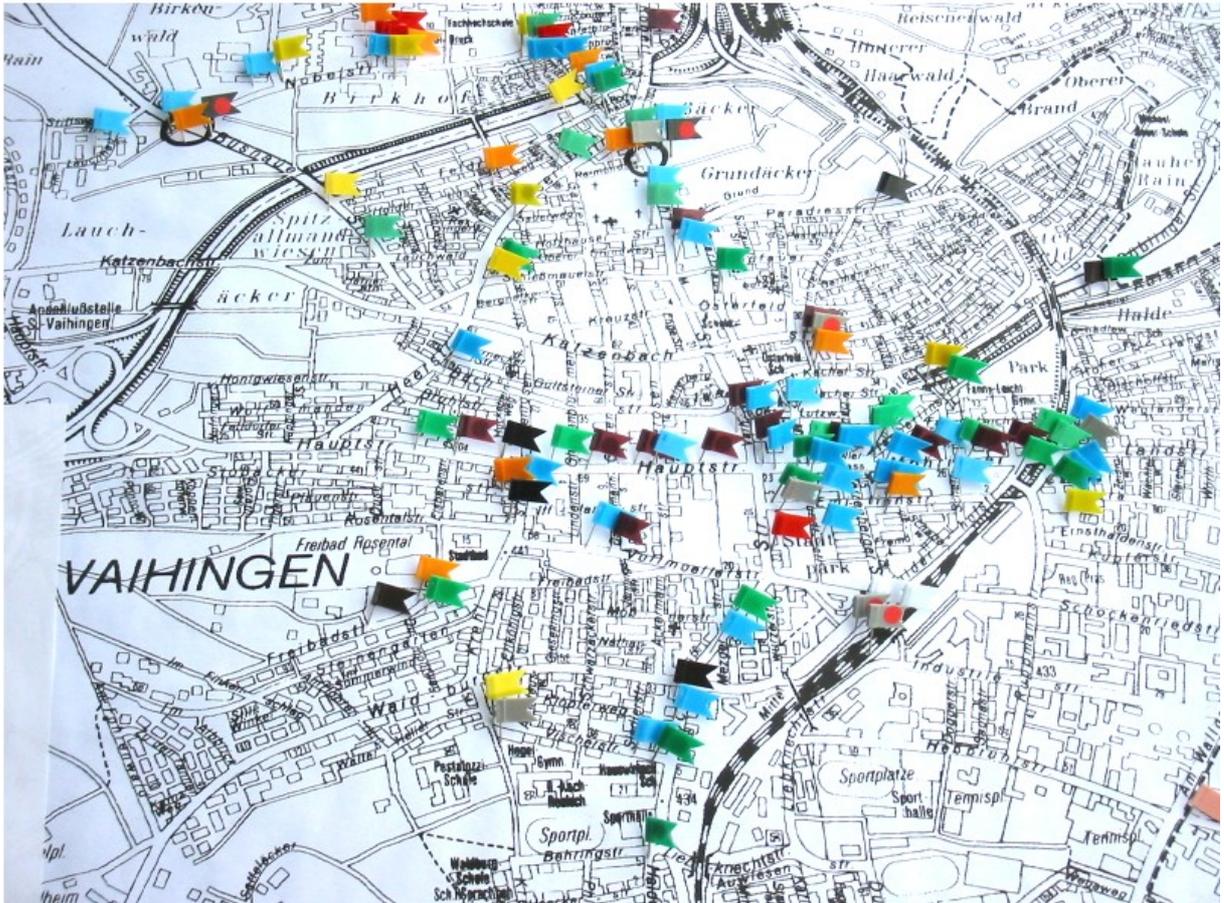


Brennpunkte in Vaihingen

Jeder der erfassten Mängel wurde in einer Mängelkarte dargestellt, indem den einzelnen Mängelkategorien jeweils eine Farbe zugeordnet wurde (siehe folgende Abbildung). Auf diese Weise kann man sich schnell einen Überblick über die Brennpunkte verschaffen.



Die nächste Abbildung zeigt als Ausschnitt aus der obigen Karte das Zentrum Vaihingens, das auch den Schwerpunkt der eingereichten Mängel darstellt:



Folgende Brennpunkte haben sich heraus kristallisiert:

- Nach der Anzahl der Nennungen zu urteilen, ruft die Aussperrung der Radfahrer von der Hauptdurchgangsstraße durch Vaihingen in Ost-West-Richtung, der Möhringer Landstraße, den größten Ärger hervor. Insbesondere werden die langen Umwege kritisiert, die auf dem Weg ins Zentrum gefahren werden müssen.
- Auch die Fortsetzung der Möhringer Landstraße nach Westen raus, die Hauptstraße, wird mehrfach wegen fehlender Radwege und ständiger Konflikte mit den Autos genannt. Hierzu gehört ebenfalls die gesamte Situation am Schillerplatz, wo die Hauptstraße beginnt.
- Ebenfalls mehrmals kritisiert wird die ungenügende Situation in der gesamten Emilienstraße.
- Weitere Schwerpunkte sind die Nord-Süd-Verbindung (Robert-Leicht-Straße und Robert-Koch-Straße) sowie die Universitätsstraße und Nobelstraße, die das Universitätsgelände begrenzen.

Alleine 15 der 54 Einsender beklagen die gesamte Situation im Bezirk – Äußerungen wie „ganz Vaihingen eine Katastrophe“ sprechen für sich.

D) nachrichtlich: „Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart“ von OB Schuster

Im Folgenden werden nachrichtlich die von Oberbürgermeister Schuster aufgestellten und vom Gemeinderat am 05. Oktober 2004 einstimmig verabschiedeten „Grundsätze“ wiedergegeben (Originalfassung der Stadtverwaltung).

Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart

I. Ziele

Zur Förderung des Radverkehrs legt die Stadtverwaltung folgende grundsätzliche Leitlinien fest:

- Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans in Stuttgart
- Das Fahrrad ist selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik
- Das Fahrrad wird bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt.

Die Stadt Stuttgart will den Fahrradverkehr im Stadtgebiet stärker als bisher fördern. Das vorliegende Papier enthält Leitlinien für die Radverkehrsförderung und ein Bündel von zu ergreifenden Maßnahmen. Das Fahrrad wird als den übrigen Verkehrsarten gleichwertiges Verkehrsmittel betrachtet. Das Rad fahren muss in möglichst vielen Straßen sicher und zügig möglich sein. Die Stadt Stuttgart strebt an, den Radverkehrsanteil von derzeit ca. 7 % auf 12 % und mittel- bis langfristig auf 20 % (Ziel der Landesregierung von Baden-Württemberg) zu steigern. Damit wird eine spürbare Verbesserung für die Umwelt und gleichzeitig mehr Sicherheit für Radfahrer erreicht. Ein höherer Radverkehrsanteil entlastet auch den Kfz-Verkehr.

II. 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog

Im Einzelnen ergreift die Stadt Stuttgart zur Förderung des Radverkehrs folgende Maßnahmen, die in einem kommunalen Radverkehrsplan präzisiert werden:

1. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch Änderung von Verkehrsregelungen zu Gunsten des Radverkehrs
2. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch bauliche Maßnahmen
3. Verbesserung der Sicherheit, z. B. durch Beseitigung von Gefahrenstellen und Verkehrserziehung an Schulen
4. Verbesserung der Wegweisung für den Fahrradverkehr
5. Weiterer Ausbau von praktikablen und möglichst sicheren Fahrradabstellanlagen
6. Ausdehnung des Angebotes der Kombination ÖPNV + Fahrrad
7. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradnutzung
8. Erweiterung des Angebotes an Radfahrkarten
9. Schrittweise Einführung von Winterdienst und Reinigung, insbesondere der Hauptradrouten
10. Erhöhung des Radverkehrsetats. Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel.

Erläuterungsbericht

I. Maßnahmen

Zu 1. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch Änderung von Verkehrsregelungen zu Gunsten des Radverkehrs

Durch die verstärkte Einrichtung von Radverkehrsanlagen wird unter Berücksichtigung der in der StVO verbindlichen Vorgaben sowie den bundeseinheitlichen Empfehlungen (z. B. ERA) das Angebot an Radfahrmöglichkeiten durch Netzergänzungen und Lückenschlüsse erweitert. Durch die Öffnung radverkehrsrelevanter Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr kann das Radverkehrsnetz in der Regel einfach und mit relativ geringem Kostenaufwand ergänzt werden. Die Stadt strebt den Abschluss der Prüfverfahren bis Ende 2005 an. Die Freigabe von Busspuren und „unechten“ Einbahnstraßen wird vorangetrieben.

Radwege, insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege sollen einzeln darauf überprüft werden, ob die Aufhebung der Benutzungspflicht möglich ist (ohne Einführung von Schrittgeschwindigkeit).

Zu 2. Verbesserung des Radverkehrsnetzes durch bauliche Maßnahmen

Radverkehrsanlagen sind vor allem:

- Fahrradstreifen
- Schutzstreifen
- Radwege
- Getrennte und gemeinsame, nicht benutzungspflichtige Geh- und Radwege
- Freigabe von Gehwegen für den Fahrradverkehr
- Fahrradstraßen
- Aufstellflächen für Fahrradfahrer an Kreuzungen
- Gesicherte und praxisgerechte Radverkehrsführung an Kreuzungen

Benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege sollen nur noch in Ausnahmefällen angelegt werden, wenn keine andere Radverkehrsführung möglich ist. Dabei werden – soweit möglich – die Ansprüche von Berufs- und Sportradfahrern (Kuriere, Rennradfahrer) berücksichtigt. Die Qualität der Bauausführung bzw. des aktuellen Zustandes sind zu überprüfen und ggf. zu verbessern. Insbesondere die Höhe von Bordsteinen und die Oberflächenqualität sind zu berücksichtigen. Bei anstehenden Kreuzungsumbauten wird die Einrichtung von Aufstellflächen geprüft und nach Möglichkeit realisiert.

Durch eine Vernetzung der Fahrradrouten, eine begleitende Wegweisung sowie die Schaffung von Infrastruktureinrichtungen wie z. B. Rastplätzen, Unterstellmöglichkeiten und Informationstafeln kann ein höheres Potenzial von Fahrradfahrern erschlossen werden.

Zu 3. Verbesserung der Sicherheit, z. B. durch Beseitigung von Gefahrenstellen und Verkehrserziehung

- a) In Zusammenarbeit, z. B. dem ADFC, sollen Gefahrenstellen erkannt und beseitigt werden.
- b) Nächtliche Sicherheit: Bei der Neuanlage von Radwegen, vor allem zwischen Wohngebieten und Schulen, wird angestrebt, diese zu beleuchten. Darüber hinaus wird angestrebt, zur besseren Sicherheit des Fahrradfahrens bei Dämmerung und Nacht, vor allem die Hauptrouten, zu beleuchten.
- c) Durch die städtischen Verkehrsübungsanlagen werden den Stuttgarter Kindern moderne Verkehrsübungsanlagen zur Verfügung gestellt.

Zu 4. Verbesserung der Wegweisung für den Fahrradverkehr

Ziel ist ein Beschilderungsnetz, welches alle Stadtteile miteinander verbindet. In Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden sollen zudem die Verbindungen zwischen Stuttgart und den umliegenden Orten beschildert werden.

- a) Zur besseren Orientierung ist für die Führung des Fahrradverkehrs auf Radrouten eine eigene Wegweisung mit einheitlicher Beschilderung notwendig. Die Art der Wegweisung richtet sich künftig in der Regel nach dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Es wird angestrebt, die festgelegten Hauptradrouten bis Ende 2005 mit entsprechenden Wegweisern zu beschildern.
- b) Für ereignisbedingte Sperrungen sollen Umleitungsempfehlungen der Alternativrouten ausgewiesen werden.

Zu 5. Weiterer Ausbau von praktikablen und möglichst sicheren Fahrradabstellanlagen

- a) Das möglichst sichere und wettergeschützte Parken von Fahrrädern ist eine wichtige Voraussetzung für die Fahrradnutzung. Folglich sind vor allem an öffentlichen Gebäuden (z. B. Ämter, Bürgerservice, Theater, Museen, Schulen, Universitäten, ...), den ÖPNV-Stationen (Bike + Ride) sowie in den Haupteinkaufsbereichen und Wohngebieten entsprechende Fahrradabstellanlagen notwendig. Hierzu gehören vor allem funktionelle und möglichst überdachte Fahrradabstellbügel sowie Fahrradboxen.
- b) An wichtigen ÖPNV-Stationen, wie z. B. Hauptbahnhof und bedeutenden Vorort-Bahnhöfen, ist die Einrichtung von weiteren Fahrrad-Service-Stationen notwendig, wie z. B. im Bahnhof Möhringen, wo seit 2001 mit großem Erfolg eine Fahrrad-Service-Station betrieben wird.

Zu 6. Ausdehnung des Angebotes der Kombination ÖPNV und Fahrrad

Die Kombination der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrrad stellt eine ideale Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Die seit 2002 größtenteils kostenlose Fahrradmitnahme in S-Bahnen, Stadtbahnen und in der Zahnradbahn hat sich bewährt. Eine Ausweitung des Angebotes ist anzustreben.

Zu 7. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradnutzung

Um die Bürger über die Radfahrmöglichkeiten und die Vorzüge des Fahrradfahrens zu informieren, ist eine entsprechend gezielte Öffentlichkeitsarbeit durch die Stadtverwaltung mit Unterstützung von Radfahrorganisationen (z. B. ADFC) notwendig. Hierzu gehört z. B.:

- Einweihung neuer Radwege
- Geführte Radexkursionen
- Stuttgarter Fahrradtage mit Veranstaltungen rund ums Fahrrad
- „Mängeltelefon“ bei der Stadtverwaltung, z. B. zur raschen Beseitigung von Scherben und Verunreinigungen auf den Wegen (wie z. B. durch das bewährte „Gelbe-Karten-System“)
- Internet-Befragung von Radfahrern.

Die Durchführung von Radfahrerfesten, wie z. B. im Rahmen der Deutschland-Tour, Rad-WM und Radel-Thon tragen zur Förderung des Fahrradklimas in Stuttgart bei.

Die Vorteile der Fahrradnutzung (Sport, Spaß, Gesundheit, schnelles und wendiges Verkehrsmittel, Zeitersparnis) können z. B. durch ideelle Anreize propagiert werden. Hierbei könnte z. B. die Stadtverwaltung Vorbildfunktionen übernehmen durch:

- Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten für Mitarbeiter und Besucher
- Dienstfahrräder
- Förderung von Radfahrkursen

Zu 8. Erweiterung des Angebotes an Radfahrkarten

Fahrradkarten stellen die empfohlenen Radfahrmöglichkeiten dar. Zur Zeit gibt es drei städtische Fahrradkarten:

- Stuttgarter Freizeit- und Radwegekarte (1:25 000)
- Radel-Thon-Karte (1:30 000)
- Radfahrkarte Filder (1:25 000).

Durch die Herausgabe von zusätzlichen Detailradkarten, wie z. B. stadtteilbezogene Karten oder thematische Karten („Radfahrmöglichkeiten im Neckartal“, Schulradwegepläne sowie zu den drei Universitäts-Standorten), kann das Angebot verbessert werden.

Zu 9. Schrittweise Einführung von Winterdienst und Reinigung, insbesondere der Hauptradrouten

Die Hauptradrouten sollen künftig regelmäßig gereinigt werden (vor allem bei Laubfall), der Bewuchs wird ebenso regelmäßig zurückgeschnitten.

Die Stadtverwaltung wird den Gemeinderat daher auffordern, zumindest ausgewählte Hauptradrouten künftig in den allgemeinen Winterdienst mit einzubeziehen.

Zu 10. Erhöhung des Radverkehrsetats. Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel

Zur Finanzierung der oben genannten Maßnahmen wird die Verwaltung der Stadt Stuttgart bei künftigen Haushaltsberatungen einen entsprechenden jährlichen Radverkehrsetat einbringen und den Fraktionen des Gemeinderats die Notwendigkeit dieses Etatpostens ausführlich darlegen. Für die größeren Projekte (z. B. Neckarweg) sollen zudem Mittel zusätzlich zum jährlichen Radverkehrsetat im Etatentwurf eingebracht werden.

Durch den gezielten Einsatz von externen Fördergeldern für den Radverkehr konnten in den letzten Jahren verschiedene Radverkehrsmaßnahmen durch Bezuschussung aus Bundes-/Landes- und EU-Geldern mit finanziert werden (z. B. Bike + Ride, Wegweisungen, Fahrrad-Service-Station ...). Auch weiterhin werden hierdurch gezielt Gelder für Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Ergänzung des städtischen Radverkehrsetats beantragt.

II. Realisierung der Fahrradförderung

Zur Realisierung der Fahrradförderung ist eine angemessene Personalausstattung sowie die Einbeziehung von fachkundigen Radfahrorganisationen (z. B. ADFC) erforderlich.

Grundlage für den Ausbau des Radverkehrsnetzes sind stadtteilbezogene Radverkehrsnetzpläne. Hierbei sind die Interessen und Anforderungen möglichst aller Radfahrergruppen (Alltags- und Freizeitradfahrer) mit teilweise konträren Ansprüchen zu berücksichtigen. Bei konsequenter Berücksichtigung oben genannter Leitlinien und Maßnahmen bei sämtlichen Umplanungen und Umbauten innerhalb des Radverkehrsnetzes wird das Fahrrad fahren in Stuttgart attraktiver und sicherer.

E) Aktionsprogramm „Radverkehr in Stuttgart – mit System!“

Im Folgenden wird das Aktionsprogramm „Radverkehr in Stuttgart – mit System!“ vorgestellt, das einen Rahmen für die zukünftige Radverkehrspolitik geben soll. Seine Umsetzung wird zu einer erheblichen Verbesserung des Radverkehrs in Stuttgart führen, allerdings nur, wenn die einzelnen Punkte konsequent umgesetzt werden. Das Programm stellt Minimalanforderungen dar – weitere Punkte sind denkbar und erwünscht. Insbesondere hat das Programm derzeit noch einen reinen Focus auf den Radverkehr – es sollte vernetzt werden mit ähnlichen Programmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Optimierung des ÖPNVs in Stuttgart.

Ziel aller Bemühungen sollte es sein, „*Radverkehr als System*“ und nicht als eine Sammlung von Einzelmaßnahmen zu verstehen, wie es die Bundesregierung bereits 1998 angemahnt hatte (BMV 1998 und BMVBW 2002). Um ein Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad zu fördern, darf Radverkehrsförderung sich nicht nur in der Anlage von Radverkehrsanlagen erschöpfen. Vielmehr gehören drei Bereiche zusammen:

- fahrradfreundliche Infrastruktur zum Fahren und Parken
- Serviceleistungen wie z.B. Diebstahlprävention, fahrradfreundliche Arbeitgeber, Fahrradstation am Bahnhof mit Komplettservice
- Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit

Einhergehend mit dieser Herangehensweise auf der mehr technischen Seite ist es in der Autostadt Stuttgart insbesondere von Nöten, gleichzeitig eine „*Kultur des Radfahrens*“ (Kienzle) zu etablieren.

In einer kritischen Analyse bringt es Kienzle auf den Punkt: „Da sich niemand ernsthaft vorstellen kann, dass ein vernünftiger Mensch freiwillig mit dem Rad in Stuttgart herumfährt, hat man sich einfach darauf geeinigt, Radfahrer pauschal als Ideologen und Autofeinde zu bezeichnen. Zudem bestätigt man sich täglich gegenseitig, dass die Topografie der Stadt gottseidank sehr bergig und somit völlig ungeeignet für einen ernstzunehmenden Radverkehr sei, auch wenn das angesichts der bequemen Talfahrten höchstens zur Hälfte wahr sein kann. Sehr kritisch beurteilt man auch die ökologische Überheblichkeit der Radler, ihr aufdringlich politisch korrektes Verhalten, mit dem sie Treibstoff, Rohstoffe und Flächen sparen und – wenn ihnen nichts zustößt- dabei auch noch gesund bleiben.“

Süddeutsche Liberalität zeigt sich darin, dass man gegen den gelegentlichen Bau von Radwegen nichts hat, auch weil man radlerfreie Straßen schätzt. Zudem sind Radwege prima Allzweckflächen in der von Parkplatznot geschüttelten Stadt, auf denen man bei Bedarf ‚nur mal kurz‘ sein Auto abstellen kann, z.B. um sich rasch beim Friseur die Frisur richten zu lassen oder beim Händler die neuen Autoprospekte abzuholen ...

Eine Mehrheit in der Welthauptstadt des Automobils, die mit 350 000 zugelassenen Kraftfahrzeugen die zweithöchste Autodichte aller deutschen Städte hat, fühlt sich von den Radlern verfolgt. ‚Die Radfahrer werden zu einer Plage. Sie fahren auf allen Straßen und Wegen kreuz und quer, schnell und ohne zu klingeln ... Ich wage mich kaum mehr auf die Straße, ich habe Angst‘ schreibt Frau Barbara B. im Oktober 2003 dem lokalen Anzeigenblatt, das diesen Angstschrei durch ein eigens verfasstes Anti-Radler-Gedicht ergänzt.“

Kienzle folgert, dass die Akzeptanz des Rades in Stuttgart nicht nur von mehr Technik und perfekten Radwegen abhängt, sondern von der Plausibilität dieser anderen Bewegungskultur. „Und davon, ob sich dieser Lebensstil der kleinteiligen Lebens- und Stadtstrukturen, der mittleren Technologie und verlangsamten Geschwindigkeit auch auf dem Gipfel der Massenmotorisierung als attraktiv und möglich erweist.“ (Kienzle 2004)

In diesem Sinne sollte auch bei dem folgenden Aktionsprogramm bedacht werden, dass seine Umsetzung insbesondere ein Umdenken in den Köpfen aller Akteure nötig macht.

1 Einführung des Qualitätsmanagementsystems BYPAD („Bicycle Policy Audit“) (2004/2005)

Das BYPAD wurde von der EU in einem Pilotprojekt als effizientes Planungs- und Entscheidungsinstrument zur Radverkehrspolitik für Städte und Landkreise entwickelt (BYPAD 2003, ECF 2001, Lehner-Lierz 2001). Anstoß für das Projekt war die Tatsache, dass in den Städten klare Zielvorstellungen, Strategien, Wirksamkeitskontrollen und die notwendige Verankerung in Politik und Verwaltung fehlen. Zudem hängt die Qualität der Radverkehrspolitik oft vom Engagement einzelner Persönlichkeiten und von aktuellen Mehrheiten ab. (IDV 2001) BYPAD versteht Radverkehrsförderung als einen dynamischen Prozess aus sieben Handlungsfeldern:

- Nutzeranforderungen
- Steuerung der Politik
- Strategie und Planung
- Finanzmanagement
- Personalmanagement
- Projekte und Aktionen
- Evaluation und Monitoring

Jedes Handlungsfeld wird aus einer Audit-Gruppe (bestehend aus Vertretern von Politik, Verwaltung und Fahrradverbände) anhand einer Checkliste einzeln beurteilt. Die drei verschiedenen Akteure in der Gruppe bewerten zunächst unabhängig voneinander die Radverkehrspolitik der Kommune. Anschließend lernen sie die Einschätzungen der anderen Gruppen kennen und erarbeiten bei kontroversen Auffassungen einen Konsens. Mit diesem Verfahren kann auf örtlicher Ebene mit relativ geringem Aufwand festgestellt werden, in welchen Bereichen die Kommune bereits erfolgreich tätig ist und in welchen Handlungsfeldern sie stärker aktiv werden muss. BYPAD wurde in Deutschland bisher von den Städten Bünde, Ettlingen, Kiel, Köln, Lüneburg, Marl, Münster und Recklinghausen angewandt.

Gerade in Stuttgart mit seiner äußerst unbefriedigenden Situation des Radverkehrs dürfte das BYPAD zu einer effizienten Verbesserung des Radverkehrs beitragen, insbesondere wenn das Audit in regelmäßigen Abständen wiederholt wird und regelmäßig dem Gemeinderat vorgelegt werden muss.

Zu BYPAD und der Fortsetzung BYPAD+ wird es in 2005 ein weiteres EU-Nachfolgeprojekt geben, in dem die Methode weiter entwickelt und das bisherige Netzwerk von anwendenden Städten ausgebaut werden soll. Dies wäre für Stuttgart eine gute Gelegenheit, sowohl EU-Zuschüsse zu bekommen als sich auch mit anderen europäischen BYPAD-Städten auszutauschen. Die Antragstellung müsste voraussichtlich Anfang 2005 erfolgen. (Lehner-Lierz 2004)

Kosten: Radfahrverbände: Sitzungskosten für deren Vertreter; Verwaltung: Vorbereitung der Audit-Gruppen minus Einnahmen durch EU-Zuschüsse

2 Eintägiges öffentliches Hearing der Stadtverwaltung zur Planung von „Radverkehr als System“ (2005)

Aufbauend auf den Ergebnissen des BYPAD veranstaltet die Stadtverwaltung ein öffentliches Hearing zur systematischen Planung des Radverkehrs in Stuttgart. Hier sollen die verschiedenen Fachleute aus Kommunen, Planungsbüros und Radfahrverbänden zusammen gebracht werden, um Beispiele anderer Kommunen kennenzulernen, den Bedarf in Stuttgart aus Radfahrersicht darzustellen und Vorschläge für ein Radverkehrskonzept für Stuttgart zu entwickeln.

In Osnabrück wurde in 2001 bspw. der Verkehrsplaner Dankmar Alrutz von der „Planungsgemeinschaft Verkehr“ (PGV), Hannover, in den Stadtentwicklungsausschuss des Stadtrates eingeladen, um aktuelle Forschungsergebnisse darzustellen und eine optimale Vorgehensweise bei der Radverkehrsplanung für Osnabrück aufzuzeigen. Seine Darstellung würde

wesentliche Inputs für Stuttgart bringen. An der Universität Trier beschäftigt sich Prof. Dr. Monheim seit Jahren mit Fragen zum Radverkehr in Kommunen und hat insb. auch verdeckte Subventionen des Autoverkehrs in den städtischen Haushalten untersucht. Prof. Knoflacher, Verkehrsplaner an der TU Wien, hat bereits auf der Tagung „Wege zur Nachhaltigkeit“ am 10. Mai 2003 in Stuttgart in einem brillanten Vortrag die Probleme der bisherigen Verkehrsplanung in Städten dargestellt. In Marl hat der Verkehrsplaner Götsche vielerlei Motivations- und Kommunikationsmaßnahmen gestartet, um auch ohne viel Geld ein positives Klima fürs Radfahren zu schaffen.

Kosten: Vorbereitung aus der Verwaltung + Honorar + Reisekosten der Referenten

3 Öffentliche Veranstaltung mit Betroffenen und Politikern über die Situation des Radverkehrs in Stuttgart

Neben der „fachlichen“ Meinung soll ebenso die öffentliche und politische Meinung zum Radverkehr einbezogen werden. Hierzu wird in einer halbtägigen öffentlichen Veranstaltung Politikern aus dem Gemeinderat und den Bezirksbeiräten sowie interessierten Bürgern Gelegenheit gegeben, ihre Einschätzung des Radverkehrs und Vorstellungen zu dessen Verbesserung darzulegen.

Kosten: Vorbereitung aus der Verwaltung

4 Erstellung eines Radverkehrsplanes für Stuttgart in 2005 unter Berücksichtigung der Vorgaben des „Nationalen Radverkehrsplanes“ (2005)

Nachdem mit dem erstmaligen Durchlauf des BYPAD die Handlungsbereiche bzgl. des Radverkehrs in Stuttgart systematisch aufgezeigt und innerhalb des Hearings wesentliche Inputs zur Radverkehrsplanung in Stuttgart gegeben wurden, folgt hierauf aufbauend die Erstellung eines Radverkehrsplanes für Stuttgart. Der Radverkehrsplan sollte durch Externe erstellt werden. Dabei ist auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeauftragten, den Radfahrverbänden und der Politik zu achten.

Die Erstellung des Radverkehrsplan sollte folgende Zielsetzungen enthalten und sich nach den in der Mängelanalyse dargestellten Mängelgruppen richten. Hierin sollte auch der 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog des Oberbürgermeisters integriert werden.

- Einhaltung und Umsetzung der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- lückenloses Radwegenetz im Stadtgebiet,
- Behebung baulicher und sonstiger Mängel im vorhandenen Wegenetz,
- Verknüpfung mit Regional- und Fernradwegen in Verbindung mit einer entsprechenden Beschilderung bzw. Markierungen,
- Streckenbewertung und daraus entwickelte Zielvorgaben zur Radwegequalität,
- Ausweisung von Bike-and-Ride – Standorten im ÖPNV und SPNV,
- Entwicklung von Kooperationsprojekten verschiedener Verwaltungseinheiten zugunsten verkehrsarmer und naturnaher Radwege,
- Bestandsaufnahme und Zielsetzungen im Bereich der Nutzerzahlen der örtlichen Radwege
- Marketingmaßnahmen zugunsten des Radverkehrs (Produktentwicklung, Werbung, Beratung, Motivationskampagnen),
- Erstellung eines digitalen Radwegekatasters
- Beachtung der Vorgaben durch den 2002 von der Bundesregierung verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplan (BMVBW 2002)
- Berücksichtigung des Radverkehrs beim Aufbau der geplanten Verkehrsleitzentrale

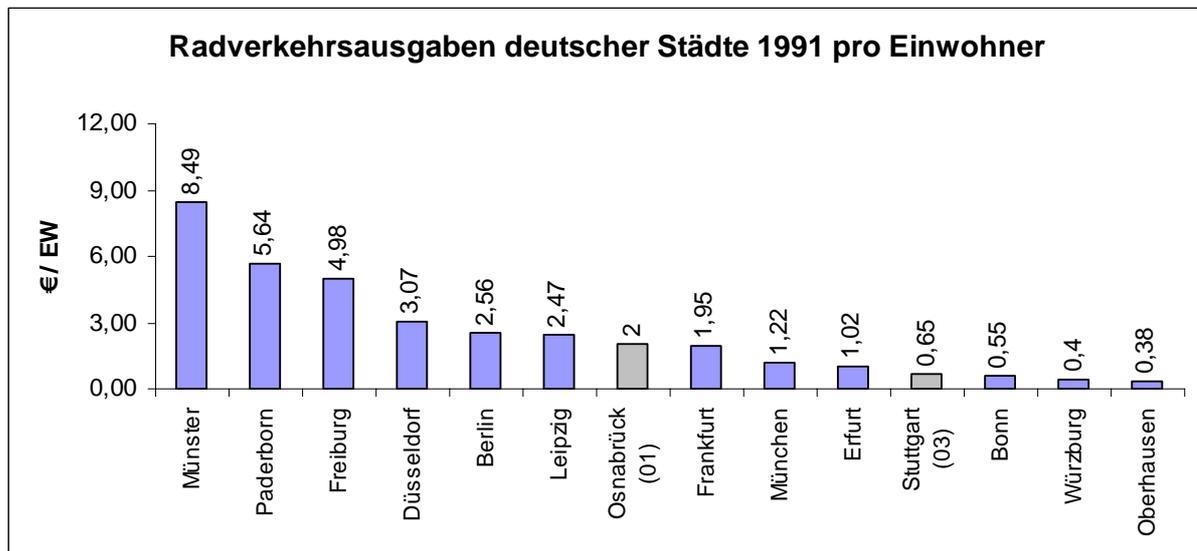
Spätere Korrekturen sind erheblich arbeits- und kostenintensiver, als wenn schon in der Planungsphase die Anforderungen aus der Sicht von Radfahrern berücksichtigt werden. Immer wieder auftretende Mängel sollten daher in eine Kriterienliste für die Anlage von Radwegen bzw. -verbindungen eingehen. Hier sollten verbindliche Vorgaben für Planer, Aufsicht, Bauausführende und Abnahme gemacht werden, wie eine qualitativ hochwertige Planung und Bauausführung zu erfolgen hat.

Den Verbänden ADFC, NABU und VCD wurde bereits in einem Gespräch am 3. September 2003 vom Leiter des Stadtplanungsamtes, Herrn Kron, zugesichert, dass ein Radverkehrsplan als Teil des zu erstellenden integrierten Verkehrsentwicklungsplanes für Stuttgart erstellt und die Verbände an der Erstellung beteiligt werden sollten. Auf seinen ausdrücklichen Wunsch hin sollten insbesondere die in Teil A dargestellte Mängelanalyse für alle Bezirke durchgeführt werden. Entsprechende Aktivitäten sind bisher – mehr als ein Jahr später – nicht erfolgt.

Kosten: 100.000 €

5 Aufstockung der finanziellen Mittel für den Radverkehr auf 15 Mio Euro/a, Finanzierung über Umschichtung von Mitteln des MIV (2005/2006)

Der VCD empfiehlt in seinem „Fahrradmasterplan Deutschland“ den Städten Ausgaben von 25 € pro Einwohner und Jahr, soll ein effizientes Radverkehrsmanagement aufgebaut und betrieben werden. (VCD 2000) Bei 581.000 Einwohnern in Stuttgart entspräche das einer *Erhöhung des Radwegeetats auf rund 15 Mio €/a* für Stuttgart – der Etat betrug die letzten Jahre 384.000 € pro Jahr und wurde im Doppelhaushalt 2004/2005 auf 590.000 €/a erhöht, das entspricht einem Euro pro Einwohner und Jahr! Andere Städte in Deutschland geben 2 – 10 € pro Einwohner und Jahr aus. So hat Osnabrück mit 150.000 Einwohner in etwa den gleichen Radwegeetat wie Stuttgart! Die folgende Abbildung (ADFC 1997b) zeigt einen Vergleich von 12 Städten aus 1991 mit Osnabrück und Stuttgart (hier jeweils aktuelle Daten):



Zur Finanzierung des Radwegeetats werden Mittel umgeschichtet, die bisher rein dem Autoverkehr (MIV) zugute gekommen sind. Hierzu ist zunächst eine *Ermittlung der wahren Ausgaben für den MIV* in Stuttgart nötig. Dies wurde vom ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives) bereits getan – in einem Projekt für das Umweltbundesamt hatte das ICLEI Europasekretariat in 2001 untersucht, wie die Gemeinden Deutschlands den MIV subventionieren. Die Untersuchung wurde für die drei Beispielskommunen Stuttgart, Dresden

und Bremen durchgeführt. Für Stuttgart wurden für 2001 eine reine Subvention (also Ausgaben minus Einnahmen) des MIV von 145 € pro Person und Jahr, also 84 Millionen € pro Jahr ermittelt! Die Zahlen gehen dabei von sehr konservativen Annahmen und Berechnungen aus. Vergleicht man die Zahlen mit dem Radverkehr, erhält der Radverkehr in Stuttgart gerade einmal 0,5 Prozent der Gelder, die in den MIV investiert werden.

Als Ergebnis der Studie hat ICLEI Formblätter zur Durchforstung der städtischen Einzelpläne erstellt (ICLEI 2001, aus dem Internet herunterladbar unter ICLEI 2003). Die Formulare mit ihren Tabellen entsprechen den Einzelplänen, nach denen kommunale Haushaltspläne üblicherweise gegliedert sind. Anhand dieser Formblätter sollten für den laufenden Haushalt und für den gerade verabschiedeten Doppelhaushalt 2004/2005 aktuelle Zahlen zur Subventionierung des MIV in Stuttgart ermittelt werden. Die Ermittlung der tatsächlichen Ausgaben für den MIV ist insbesondere auch zur Argumentation auf politischer Ebene nötig.²

Neben der Umschichtung von Mitteln aus dem MIV sollten öffentliche Fördermöglichkeiten genutzt werden, z.B. EU-Gelder oder Forschungsgelder für Pilotprojekte zum Verkehrsmanagement. Einen guten Überblick über Finanzierungsmöglichkeiten hat der ADFC zusammengestellt (ADFC 1997b). Weiterhin kann seit 2004 auf Finanzhilfen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Bau von selbständigen Radwegen, die nicht direkt an Hauptstraßen verlaufen, und die Wegweisung zurückgegriffen werden. Dies wurde vom Arbeitskreis Finanzierungsfragen des gemeinsamen Ausschusses des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände empfohlen (ADFC 2004).

jährliche Kosten: 15 Mio €/a + Ermittlung der jährlichen Ausgaben für MIV / Radverkehr

6 Einführung eines Mängelbogens für Radwege zur Kommunikation zwischen Radfahrern und Stadtverwaltung in 2004/2005

Sind die organisatorischen Strukturen für eine entsprechende Öffentlichkeit hinsichtlich des Radverkehrs vorhanden, sollte ein Mängelbogen, in dem Radfahrer die an bestimmten Stellen des Radwegenetzes entdeckten Mängel eingeben können, entworfen und breit gestreut werden. Ein erster Prototyp eines Mängelbogens wurde von Peter Viebahn für den ADFC Osnabrück entwickelt und ist seit Juni 2000 in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt der Stadt im Einsatz (ADFC Osnabrück 2003). Er wird gedruckt verteilt und ist auch online ausfüllbar. In dem Mängelbogen sind die verschiedensten Mängel übersichtlich nach Kategorien geordnet und müssen nur noch angekreuzt werden. Weiterhin muss der genaue Ort angegeben werden.

Im ersten Jahr gingen beim ADFC in Osnabrück mittels dieses Mängelbogens 300 Verbesserungsvorschläge von Radfahrern ein. Auch in Karlsruhe gibt es Mängelbögen für Radfahrer und für Fußgänger, entwickelt vom ADFC, VCD und Tiefbauamt. Sie werden ebenfalls gedruckt und vom Tiefbauamt auch online vorgehalten (Karlsruhe 2003).

Der Vorteil eines Mängelbogens ist, dass sich keiner, der sich über Radwege ärgert, erst mühsam einen Ansprechpartner in der Stadtverwaltung suchen muss. Erfahrungen zeigen, dass eher nichts unternommen wird, wenn die „Schwelle“ zum Ansprechen zu hoch ist. Mit dem Mängelbogen muss nur der Mangel beschrieben werden und das Formular an eine feststehende Adresse eingeschickt werden. Indem der Einsender eine Rückmeldung über den Eingang und schließlich über die Beseitigung der Mängelstelle erhält, wird zudem ein positiver Eindruck vom Verwaltungshandeln vermittelt. Mängelbögen haben zudem den Vorteil, dass sie überall verteilt werden können, sei es in der Bürgerinformation, bei Straßenfesten oder am „Tag der Umwelt“.

² In einer weiteren Arbeit hat Scharnweber in einer Diplomarbeit an der Universität Trier die Ausgaben für den Radverkehr beispielhaft für die Stadt Trier ermittelt. In seiner Arbeit zeigt er auf, wie man durch die Analyse der Einzelpläne des städtischen Haushalts die Ausgaben für den Radverkehr transparent machen kann, so dass sich beide Ansätze ergänzen. (Scharnweber 2001)

Parallel zur Erarbeitung des Mängelbogens muss von Stadt und Umweltverbänden ein Verfahren zur Bearbeitung der eingehenden Mängelbögen erstellt werden. Es muss gewährleistet werden, dass die Mängelbögen ausgewertet werden, an den jeweiligen Sachbearbeiter gelangen, dort bearbeitet werden, der Mangel behoben und schließlich eine Rückmeldung an den Einsender erfolgt. Als geeignete Stelle hierfür erscheint die Stabsstelle Radverkehrskordinator.

Ein Mängelbogen für Stuttgart wurde bereits vom NABU in Zusammenarbeit mit den anderen unterzeichnenden Verbänden entwickelt und der Stadt Stuttgart zur Umsetzung zugeschiedt. Der Mängelbogen und eine Liste von Argumenten zum Mängelbogen befindet sich im Anhang.

Kosten: Bearbeitungszeit innerhalb der Verwaltung

7 Einrichtung der Stelle einer/s Radverkehrskordinators/in in Stuttgart als Stabsstelle beim Oberbürgermeister in 2004/2005

Zunächst muss der Radverkehr zur Chefsache gemacht werden. Der Oberbürgermeister hat dafür Sorge zu tragen, dass im Rahmen der Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung in Stuttgart die wirklich nachhaltigen Instrumente nicht unter die Räder kommen. Er sollte eine systematische Herangehensweise bei der Planung und Verbesserung des Radverkehrs vorgeben, seine Umsetzung kontrollieren und die Zusammenarbeit aller beteiligten Ämtern zum Nutzen des Radverkehrs fördern.

Eine solche Vorgehensweise bedingt eine hauptamtliche *Koordinationsstelle* als Stabsstelle beim OB, in der alle Planungen zusammenlaufen. Solche *Radverkehrskordinatoren* sind einerseits notwendig, da schon bei einer einzigen Maßnahme eine Vielzahl von Ämtern und Behörden beteiligt werden müssen (Planungsamt, Tiefbauamt, Verkehrsbehörde, Polizei, Ordnungsamt, ...). Andererseits haben die bisher schon mit Fahrradverkehr befassten Mitarbeiter in diesen Ämtern noch eine Vielzahl anderer Aufgaben zu erledigen, so dass von ihnen alleine aus zeitlichen Gründen keine konzeptionelle Planung eines gesamten Fahrradwegenetzes, entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sowie das Einwerben von Projektgeldern verlangt werden kann.³

Die Aufgabe eines Radverkehrskordinators besteht daher hauptsächlich darin, dafür zu sorgen, dass die Aspekte des Radfahrens auf allen Ebenen der Verwaltung (politische Vertreter, Entscheidungsträger, ausführende Organe und Aufsichtsbehörden) und in allen Ämtern, deren Arbeit das Radfahren mehr oder weniger stark berührt, berücksichtigt werden. Dem Radverkehrskordinator sind alle Projekte mit Bezug zum Radfahren vorzulegen, außerdem muss bei allen Stadtplanungs-, Verkehrs- oder städtischen Bauvorhaben seine Zustimmung eingeholt werden. Erst dadurch wird gewährleistet, dass Radfahrbelange systematisch in alle Planungen mit einfließen. Schließlich sollte der Radverkehrskordinator ein Initiativrecht haben und mit einem ausreichenden Etat ausgestattet werden. Auf Planungsebene wird der Radverkehrskordinator durch einen Radverkehrsplaner unterstützt.⁴

jährliche Kosten: eine Stelle BAT IIa

³ Im September 2003 wurde der bisherige Radverkehrsplaner Herr Köhnlein zum Radverkehrsbeauftragten ernannt. Dieser Radverkehrsbeauftragter, angesiedelt im Amt 61, ist jedoch nicht mit dem oben geforderten Radverkehrskordinator vergleichbar.

⁴ Da auch der Fußgängerverkehr, Inline-Skater und ÖPNV mit dem Radverkehr zusammenspielen müssen, könnte in einem nächsten Schritt eine Stabsstelle Mobilitätskordinator geschaffen werden.

8 Aktive Teilnahme am „Netzwerk kommunaler Radverkehrsbeauftragter“ ab 2005

Das *Netzwerk kommunaler Radverkehrsbeauftragter* wurde im Jahr 2000 eingerichtet. Es war beim Institut für kommunale Wirtschaft und Umweltplanung (IKU) in Darmstadt angesiedelt, bis es Anfang 2003 geschlossen wurde. Das IKU hat zusammen mit dem ADFC einen jährlichen Radverkehrsbeauftragten-Kongress veranstaltet. Das Netzwerk kann weiterhin über eine Internetseite erreicht werden (IKU 2003); derzeit wird ein neuer Träger gesucht.

jährliche Kosten: Reisekosten zum Kongress, Zuarbeit zum Netzwerk

9 Entwicklung eines Radwegenetz-Informationssystems als Instrument zur direkten Kommunikation mit den Radfahrern

Mit einem Radwegenetz-Informationssystem (RIS) wird einerseits den Stadtplanern ein System zur effizienteren Planung und Wartung eines Radverkehrsnetzes bereitgestellt. Mit ihm können sie sich komfortabel und schnell einen Überblick über den Zustand der Radwege, ihren Verlauf und notwendige Verbesserungen verschaffen. Das RIS setzt auf bestehenden kommunalen Straßeninformationssystemen auf und enthält zusätzliche Attribute zur Charakterisierung der Radwege. Die Stadt Stuttgart setzt bspw. ein 3-D-Stadtmodell ein, um die spezielle Topografie des „Stuttgarter Kessels“ abbilden zu können (Meyer 2001). Die Stadtwerke Crailsheim bieten ein GIS an, mit dem auch kleine Kommunen ihre raumbezogenen Daten verwalten können. Hier könnte evtl. eine Radwegekomponente vorgesehen werden. (o.V. 2002)

Über eine entsprechende Schnittstelle wird andererseits eine Kommunikation mit Radfahrern ermöglicht, so dass sie z.B. Mängel schnell darstellen, sich über Fahrradwerkstätten und Radabstellanlagen informieren und sich optimale Routen ausgeben lassen können.

Voraussetzungen für das RIS sind:

- Kartierung des Radwegenetzes der Stadt, in der sich die Projekteinrichtungen befinden
- Schaffung einer webbasierten Schnittstelle für
 - Radfahrer, die an bestimmten Stellen des Radwegenetzes entdeckte Mängel interaktiv über Checklisten in das System eingeben können
 - Radfahrer, die sich eine optimale Fahrroute ausgeben lassen wollen
 - Stadtplaner und Politiker, die sich einen Überblick über das Radwegenetz und dessen Zustand verschaffen wollen
 - Stadtplaner, die Mängel im System bearbeiten und den geänderten Systemzustand dokumentieren wollen
 - Unfallforscher, die Unfallstellen mit in das System integrieren und mit der Häufigkeit der von Radfahrern genannten Mängel vergleichen können
- Installation eines Kartenservers zum Aufbau der Web-Schnittstelle

Kosten: 300.000 € (geschätzt)

10 Umsetzung des Radverkehrsplanes und jährliche Berichterstattung des Radverkehrsbeauftragten vor dem Gemeinderat

Die im Radverkehrsplan dargestellten Maßnahmen sollten kontinuierlich und zügig umgesetzt werden. Zur Erfolgskontrolle gibt der Radverkehrsbeauftragte dem Gemeinderat jährlich einen Bericht über den Stand der Umsetzung ab. Dieser dient auch zur Rechtfertigung der finanziellen Mittel, die in steigendem Maße benötigt werden.

jährliche Kosten: enthalten in den finanziellen Mitteln unter Punkt 5

F) Literatur

- ADFC (ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB) 1997A: Radwege. Radwegebenutzungs-
pflicht und Fahrbahnwahl. Bremen.
- ADFC (ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB) 1997B: Fakten-Argumente-Forderungen.
Effektiver Radverkehrsförderung. www.adfc.de/verkehr/faf/, 9.12.03
- ADFC (ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB) OSNABRÜCK 2003: Mängelbogen zum
Radverkehr in Osnabrück. <http://www.adfc-osnabrueck.de/maengel/>, 9.6.03
- ADFC STUTTGART 2003: Stuttgarter Rad-Rundbrief Sommer 2003, Stuttgart
- ADFC 2004: Pressemitteilung vom 23. März 2004. Bremen.
- BAST (BUNDESANSTALT FÜR STRAßENWESEN) 2001: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit
gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BAST. Verkehrstechnik Heft V 83. Ber-
gisch-Gladbach.
- BMB (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR) 1998: Erster Bericht der Bundesregierung über die
Situation des Fahrradverkehrs in Deutschland (unveröffentlichtes Manuskript). Bonn
- BMVBW (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN) 2002: Nationaler
Radverkehrsplan 2002-2012 FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
in Deutschland
- BYPAD 2003: <http://www.bypad.org>, 9.9.03
- ECF 2001: Bicycle Research Report Nr. 131, September 2001
- EU (EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN, GD XI) 2001: Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im
Sattel, Brüssel
- FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN) 1995: Empfehlun-
gen für Radverkehrsanlagen (ERA 95), Köln
- ICLEI (INTERNATIONAL COUNCIL FOR LOCAL ENVIRONMENTAL INITIATIVES) 2001: Wieviel zahlt
unsere Kommune für den Autoverkehr? Freiburg.
- ICLEI (INTERNATIONAL COUNCIL FOR LOCAL ENVIRONMENTAL INITIATIVES) 2003: Arbeitsblätter
zur Aufdeckung versteckter Subventionen für den motorisierten Individualverkehr.
http://www.iclei.org/europe/ccp/subsidies_german.htm
- IDV (INFORMATIONSDIENST VERKEHR) 2001: Mehr Qualität in der lokalen Radverkehrspolitik,
in: IDV Nr. 69, Berlin.
- IKU (INSTITUT FÜR KOMMUNALE UMWELTPLANUNG) 2003: „Netzwerk kommunaler Radver-
kehrsbeauftragter“, www.iku.fh-darmstadt.de, 9.6.03
- KARLSRUHE 2003: Mängelbogen für Rad- und Fußwege.
<http://www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengelb.htm>, 9.6.03
- KIENZLE, MICHAEL 2004: Die Stadt und das Rad – Anmerkungen zu einem echten Kultur-
kampf. In: Kultur, 1/04, Stuttgart, S. 4f.
- LEHNER-LIERZ, URSULA 2001: Qualitätssicherung für den Radverkehr, in: Handbuch für
Kommunale Verkehrsplanung, Heidelberg
- LEHNER-LIERZ, URSULA 2004: Persönliche Mitteilung von Frau Lehner-Lierz. Stuttgart.
- MEYER, ULF 2001: Datenschatz der Stadt – Der Senat verfügt jetzt über ein digitales Berlin-
Modell. In: Journal für Stadtentwicklung, Berlin, S. 18f
- O.V. 2002: Vom Nutzer zum Dienstleister – Geografisches Informationssystem für zufriedene
Kunden. In: Energie Spektrum 10/2002, S. 28f
- SCHARNWEBER, MARK 2001: Die Förderung und Finanzierung des Fahrradverkehrs auf kom-
munaler Ebene. Diplomarbeit an der Universität Trier.
- STUTTGARTER ZEITUNG 2003: Kreuz und quer durch den Westen radeln – Bezirksbeirat und
Radgruppen legen Radfahrkonzept für den Stadtverkehr vor, Ausgabe vom 23.7.2003
- VCD (VERKEHRSSCLUB DEUTSCHLAND) 2000: Fahrrad-Masterplan für Deutschland, Bonn
- VIEBAHN, PETER 2001: Vor dem Gesetz sind alle gleich. Die Radverkehrsrealität sieht anders
aus, in: Büscher, Helmut; Eick (Hrsg.) 2001: Kommunale Radverkehrsplanung. StVO-
Novelle und Position der Radverkehrsbeauftragten. IKU-Reihe Kommune und Um-
welt. Bd. XI, S. 27-33
- VIEBAHN, PETER 2004: Radfahren in Vaihingen, in: Mehr Grün für unser Vaihingen! Stuttgart.

G) Anhang: Mängelbogen für Stuttgart

Vorteile eines Mängelbogens

- Der Mängelbogen dient zur breiten Streuung und Ansprache aller Radfahrer, die Mängel zum Radverkehr bemerken und diese beheben lassen möchten. Nicht alle kennen den ADFC, der bisher schon Ansprechpartner für Radler ist. Das „Gelbe-Karten-System“ wird auch oft genutzt, bietet aber nicht die Möglichkeit, Probleme ausführlich darzustellen.
- Durch die Gruppierungen innerhalb der Mängelauflistung ist eine systematische Auswertung und Darstellung von Mängeln bzw. Mängelkategorien möglich.
- Der Mängelbogen kann später leicht in eine internetgestützte Version überführt werden, was auch zu einer vereinfachten Bearbeitung und Darstellung führt.
- Die Sammlung von Mängeln über den Mängelbogen ist auch Voraussetzung zur Darstellung der Radwegesituation im Gemeinderat, denn die eingehenden Mängel sind in der Regel ein Spiegelbild, wie breite Kreise in der Bevölkerung die Radfahrsituation einschätzen.
- Eine systematische Sammlung von Radwegemängeln ist Grundlage für eine entsprechende graphische Aufarbeitung.
- In eine solche Darstellung können auch andere Kriterien eingearbeitet werden, beispielsweise Unfallschwerpunkte der Polizei.
- Mängelbogen werden bereits von anderen Städten genutzt:
 - o In Karlsruhe existiert ein vom Tiefbauamt im Internet angebotener Mängelbogen für Rad- und Fußwege: <http://www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengelb.htm>
 - o In Osnabrück wird mit großer Resonanz ein Mängelbogen in Zusammenarbeit von ADFC und Verkehrsplanungsamt angeboten: <http://www.adfc-osnabrueck.de/mangel/>
 - o Innerhalb des Modellprojekts „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamtes wurden auch in den Modellstädten Lingen, Plauen und Wittenberg Mängelbögen nach dem Vorbild von Karlsruhe eingeführt.

„Nebenbedingungen“ eines Mängelbogens

- Es muss eine zentrale Koordination aller eingehenden Mängelbögen gewährleistet sein, da ein Mangel oft mehrere Ämter betrifft.
- Es muss eine schnelle Rückmeldung an die Einsender nach Eingang des Bogens gewährleistet sein.
- Nach Erledigung der Maßnahme sollten die Einsender ebenfalls benachrichtigt werden, ebenso sollten ihnen die Gründe mitgeteilt werden, wenn eine Maßnahme nicht umgesetzt werden kann.
- Es muss eine zentrale Eingangsadresse angegeben sein.
- Der Druck (Finanzierung) und eine flächendeckende Verteilung der Mängelbögen muss gewährleistet sein.
- Die Einführung des Mängelbogens sollte von einer gezielten Öffentlichkeitskampagne begleitet werden.

Sagen Sie es uns!

Mit dem 

Mängelbogen

zur Verbesserung des Radverkehrs in Stuttgart

Mit diesem Bogen und mit Ihrer/Eurer Mithilfe möchte die Stadt Stuttgart in Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden ADFC, NABU, Naturfreunde und VCD Gefahrenstellen, Mängel und Vorschläge erfassen, die die von Fahrradfahrern benutzten Wege betreffen. Auf diese Weise sollen Verbesserungen veranlasst werden, um das Radfahren in Stuttgart sicherer und einfacher zu machen.

Datenschutzrechtlicher Hinweis: Die persönlichen Daten werden nur zur Bearbeitung der Mängel verwendet.

Datum _____

Absender (Angaben freiwillig):

Tel (für Rückfragen): _____

E-Mail: _____

Bitte für jeden Fall einen eigenen Bogen ausfüllen

und einsenden an XXXXXX, xxxxstraße xx, XXXXX Stuttgart oder Fax an 0711 / XXXXXXXX

Der Bogen kann auch online ausgefüllt werden <http://www.stuttgart.de/xxxxxx/>

Ort des Ärgernisses:

Stadtteil _____

Straße _____

Ecke / Haltepunkt: _____

Richtung: _____

Art des Fahrweges:

- gemeinsamer Rad- / Fußweg
- Bordsteinradweg (ohne Fußgänger)
- Gehweg für Radverkehr freigegeben
- Radstreifen auf Fahrbahn abmarkiert
- Schutzstreifen auf Fahrbahn (gestrichelt) abmarkiert
- Fahrbahnbenutzung
- Busspur
- Weg abseits von Straßen

Art der Mängel (bitte ankreuzen):

1. Radwegführung

- Radweg ist zu schmal (Mindestbreite 1,50 m)
- gemeinsamer Rad/Fußweg zu schmal (Mindestbreite innerorts 2,50 m – außerorts 2,0 m)
- fehlender Radweg
- gefährlicher Zweirichtungsradschweg
- gefährlicher Bordsteinradweg
- Radwegführung unklar
- Auffahrt auf Radweg umständlich
- ungesichertes Ende des Radweges
- unübersichtliche Strecke
- unübersichtliche Kreuzung
- Radweg wird verschwenkt anstatt geradlinig zu verlaufen
- Radweg angelegt trotz Tempo-30-Zone
- fehlende Abbiegemöglichkeit Richtung
- häufiger Seitenwechsel
- Durchgehende Radroute nicht erkennbar
- Sonstiges

2. Hindernisse

- Schilder, Masten, Laterne usw. im Weg
- Strom-, Verteilerkästen im Weg
- Buswartehäuschen auf Radweg
- Drängelgitter, Z-Übergang zu eng
- ständig zugeparkt durch Autos
- ständig zugeparkt durch Fahrräder
- Behinderung durch Vegetation
- Müllbehälter im Weg
- Sonstiges

3. Bordsteine etc.

- Übergänge zwischen Straße und Radweg nicht abgesenkt
- Übergänge zwischen Straßen nicht abgesenkt
- Bordstein an Einfahrt in Straße zu wenig abgesenkt
- Radweg hügelig wegen Grundstückseinfahrten
- Fahrbahn vor Übergang auf Brücke abgesackt
- Sonstiges

4. Oberfläche

- Schlaglöcher
- Unebenheiten (Kanaldeckel, Hydranten, Flicker usw.)
- Baumwurzelaufbrüche
- Aufwerfungen der Fahrdecke
- Kopfsteinpflaster
- Radweg nicht befestigt
- Radweg nicht gereinigt
- ständig Glasscherben o.a.
- zu tiefe Gullyroste
- Pfützen bei Regen
- Längsrillen
- unterschiedliche Beläge in einem Bereich

- Sonstiges

5. Beschilderung/Markierung/Beleuchtung

- unklare Beschilderung
- fehlende Beschilderung
- Sackgassenschild ohne Hinweis auf Durchfahrtnöglichkeit
- Wegweisungsschild fehlt
- Wegweisungsschild unklar
- fehlende oder unklare weiße Markierung
- fehlende Rot-Entfärbung
- fehlende oder unzureichende Beleuchtung
- überflüssige Beschilderung
- Halteschilder für Autoverkehr direkt an der Straßeneinfahrt anstatt vor dem Radweg

- Sonstiges

6. Konflikte

- Konflikte zwischen Bussen und Radfahrern
- Radweg führt durch Stadtbahn-/ Bushaltestelle
- Konflikte mit Fußgängern
- Konflikte mit Autos, die neben Radweg parken

- Sonstiges

- Autoverkehr schneidet Radverkehr
- Busse oder LKW schneiden Radverkehr
- Konflikte mit Autoverkehr, der rechts abbiegt
- keine Radwegführung in Baustelle
- Autoverkehr achtet nicht auf querenden Radweg

- Sonstiges

7. Ampeln

- Radfahrerampel fehlt
- Radfahrerampel nur in Kombination mit Fußgängerampel
- Radfahrerampel überflüssig
- Ampel reagiert nur auf Druckknopf der Induktionsschleife

- Druckknopf funktioniert nicht
- Induktionsschleife funktioniert nicht
- Ampelwartung ungenügend
- lange Wartezeit Sekunden
- kurze Grünphase Sekunden

- Sonstiges

8. Kreisverkehr

- Autoverkehr missachtet Vorfahrt des Radverkehrs
- zu „gerade“ Ausfahrten, die zum Rasen verleiten
- Radwegführung um Kreisverkehr

- Sonstiges

9. Fahrradständer

- fehlende Fahrradständer
- zu wenig Fahrradständer
- Standort verschmutzt (z.B. Glasscherben)
- Fahrradständer zu eng aufgestellt
- „Felgenkiller“ statt moderne Abstellanlage

Das vorliegende kommunalpolitische Handlungspapier für Stuttgart wurde vom Naturschutzbund Deutschland, Gruppe Stuttgart e.V., erstellt und von den unterzeichnenden Verbänden diskutiert, erweitert und zusammen verabschiedet.

Autor: Dr. Peter Viebahn

Kontakt: peter.viebahn@atomstromfrei.de, nabu@nabu-stuttgart.de

Stand: 15.12.2004

Druck: UWS Papier & Druck GmbH, Stuttgart

„Die Radverkehrsplanung hat in Stuttgart einen hohen Stellenwert. Es werden große Anstrengungen unternommen, möglichst viele umweltbelastende Fahrten mit dem Auto durch das Fahrrad zu ersetzen. Dies ist nicht immer leicht. Beengte Verhältnisse und überfüllte Straßen führen häufig dazu, dass im Zweifelsfall zuerst an den Autofahrer gedacht und Radwege von vielen als weniger wichtig angesehen werden. Trotzdem konnten in den letzten Jahren das Radverkehrsnetz schrittweise ausgebaut und der Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. 1990 gab es 68 km Radwege, im Jahre 2002 waren es bereits 125 km. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen konnte in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt werden, er lag 1980 bei 3 % und beträgt derzeit ca. 7 %.“

www.stuttgart.de