

Protokoll: Stuttgarter Rad Forum
Plenumssitzung am 18.10.2022
Gemeinsam mit der Evaluationsgruppe
BYPAD / WAPAD Verfahren

Uhrzeit: Beginn: 17.30 Uhr Ende: 19.30 Uhr
Ort: Rathaus, Mittlerer Sitzungssaal

Protokoll: Claudia Peschen

Tagesordnung

Begrüßung und Einführung, Bürgermeister Peter Pätzold und Claudia Peschen

1. Bericht BYPAD / WAPAD, Thomas Möller, team red einschließlich Zertifikatsübergabe
2. Bericht Pilotprojekt Schulwegepläne, Claudia Eisenreich, Amt für öffentliche Ordnung
3. Die Projektgruppen berichten über Ihre Arbeit
4. Weitere Themen

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Pätzold begrüßt die Gemeinderätin Frau Dr. Lehmann, die Teilnehmenden der Evaluationsgruppe des BYPAD/WAPAD Verfahren sowie die Mitglieder des Radforums zur diesjährigen Plenumssitzung des Stuttgarter Radforums, das in dieser Sitzung zu einem Fuß- und Rad Forum erweitert wurde.

Er weist darauf hin, dass die Mitteilungsvorlage und der Abschlussbericht zum BYPAD / WAPAD Verfahren in ausgedruckter Form im Sitzungssaal ausliegen. Mit dem Verfahren wurde eine Stärken-Schwächen Analyse durchgeführt, wie viele Städte in Europa auch. Damit hat man ein klares Verfahren mit dem man in Zukunft immer wieder messen kann, wie weit die Stadt Stuttgart sich fortentwickelt hat und wo noch Verbesserungsbedarf bestehen könnte. Er führt aus, dass es auch wichtig gewesen ist, dass man hier mit einer Evaluationsgruppe gearbeitet hat. So konnte man mit einer breiten Gruppe diskutieren.

Stuttgart möchte sowohl eine radfahrfreundliche als auch eine fußgängerfreundliche Stadt werden. Diese beiden Bereiche gehören aus seiner Sicht zusammen gedacht. Deshalb wird im Laufe der Sitzung auch das Thema der Radschulwegeplanung vorgestellt werden. Im Anschluss werden die Projektgruppen aus ihrer Arbeit berichten.

Er bedankt sich bei allen, die schon 15 Jahren dabei sind. Ohne dieses Engagement wäre dieses Diskussionsforum nicht möglich. Er würdigt die vielen wertvollen Beiträge, die vom Forum und dem damit verbundenen Ehrenamt geleistet wurden. Dies hat das Thema des Radverkehrs in Stuttgart wesentlich unterstützt.

Er wünscht allen einen interessanten Abend und übergibt an Frau Peschen.

Frau Peschen begrüßt die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Frau Scherz (Amt für öffentliche Ordnung), Frau Eisenreich (Amt für öffentliche Ordnung), Frau Wortmann (Amt für Stadtplanung und Wohnen), Frau Adam (Fahrradbeauftragte) und die Vertreterinnen und Vertreter der Projektgruppen Herrn Zühlke (PG1), Herr Ockenga (PG3), Herr Pfaff (PG2) und Herr Schwers (PG4).

Sie stellt den Ablauf des Abends vor (siehe Anlage 1).

Tagesordnung

- 1. Vorstellung des Endberichts des BYPAD/WAPAD Audits**
Herr Thomas Möller, team red
- 2. Bericht der Stadtverwaltung zum Thema Radschulwegepläne**
Amt für öffentliche Ordnung
- 3. Bericht aus den Projektgruppen (Radverkehr)**
PG 1, Herr Zühlke
PG 3, Herr Ockenga
- 4. Sonstiges**

TOP 1 Bericht BYPAD / WAPAD, Thomas Möller, team red einschließlich Zertifikatsübergabe

Herr Thomas Möller berichtet über das BYPAD / WAPAD Verfahren (siehe Anlage 2).

Diskussion

- Frage: Wo stehen andere Städte, wie zum Beispiel Oldenburg, Tübingen oder Münster im Vergleich zu Stuttgart?
- Hr. Möller: Tübingen hat kein BYPAD Verfahren durchgeführt. Bei den anderen Städten ist es gerade nicht bekannt wie der Sachstand ist. Stuttgart ist nicht die beste Stadt aber auch nicht die schlechteste.
- Frage: Was kann in Stuttgart dafür getan werden, dass mehr Menschen das Rad nutzen, aufs Rad umsteigen zusätzlich dazu, dass man selbst als gutes Beispiel mit dem Rad fährt?
- Hr. Möller: In Stuttgart soll auch eine „Radkultur“ entwickelt werden. Dies kann befördert werden mit Veranstaltungen und Aktionen. Es geht also nicht nur um Infrastruktur. Bei der Entwicklung einer solchen Kultur wird es wichtig sein, dass die Zivilgesellschaft Ansätze entwickelt und initiativ wird. Die Stadt Stuttgart hat sich einer „Ermöglichungskultur“ verschrieben. Dies bedeutet, dass beispielsweise Anträge für Aktionen möglichst unterstützt werden. Es geht also um Aktionen und Kampagnen.
- Frage: In Oldenburg gibt es beispielsweise eine Fahrradkultur. Diese kann man nicht einfach schaffen. Gibt es Beispiele für Aktionen und Kampagnen?
- Hr. Möller: Beispiele sind Stadtradeln, Kampagnen wie die „Radlhauptstadt“-Kampagne der Stadt München über mehrere Jahre, kleinere Aktionen wie parking days bis zu pop up bike lanes, Radaktionstage, europäische Woche der Mobilität (wird in Stuttgart bereits durchgeführt). Oft werden diese „weichen“ Maßnahmen unterschätzt. Basis ist aber immer die notwendige Infrastruktur.

- Frage: Momentan wird der ADFC-Klimatest durchgeführt. Gibt es eine Möglichkeit, dieses Tool in die Strategie einzubinden?
- Hr. Möller: Das Thema des Monitorings spielt grundsätzlich eine wichtige Rolle. Hier kann der genannte ADFC-Klimatest, den man sich auch angeschaut hat, ein wichtiges Element sein.
- Hinweis: Eine Fahrradkultur kann man nicht einfach schaffen oder verordnen. Man kann diese begünstigen. Die Stadt Stuttgart ist durch die bereits durchgeführten Maßnahmen zum Beispiel durch die Förderung von Cargo Fahrrädern bereits auf einem guten Weg. Man sieht inzwischen im Stadtbild viel mehr Fahrradfahrer. Beispielsweise sind auch mehr Eltern mit Kindern mit dem Rad unterwegs. Dies führt nicht nur zu einer Unterstützung der angestrebten Fahrradkultur, sondern auch dazu, dass Autofahrer rücksichtsvoller mit Radfahrern umgehen.
- Frage: Im Fazit des Abschlussberichts steht, dass man das ambitionierte Ziel von 25% Radverkehrsanteil nicht erreichen wird. Weiter vorne steht auch, dass auch die Verwaltung strukturell organisatorisch und inhaltlich bereits ausgereizt ist. Was könnte eine Empfehlung sein, damit es in Stuttgart doch funktionieren könnte? Andere Städte wie beispielsweise Frankfurt schaffen dies. Warum schafft es die Stadt Stuttgart nicht?
- Hr. Möller: Das Ziel, 25% Radverkehrsanteil zu erreichen ist sehr ambitioniert. Wichtig war es deshalb, Rad und Fußverkehr gemeinsam zu denken. Auch der Fußverkehrsanteil soll bei sehr hohen 29% bleiben. Im Fußverkehrsbereich ist Stuttgart damit bereits Spitze. Um im Radverkehrsanteil von derzeitigen 8% auf 25% zu kommen soll im Sinne des Klimaschutzes und der Lebensqualität in der Stadt der Autoverkehr reduziert werden. Sicherlich ist Stuttgart auch Autostadt, aber die Erhöhung des Radverkehrsanteils gilt es weiter zu entwickeln. Dazu gehört es, die Leitlinien, die erarbeitet wurden, weiter zu verfolgen.
- Hinweis: Der ADFC-Klimatest läuft noch. Es kann noch bis einschließlich November abgestimmt werden. Er ist zu finden unter „[adfc.de](https://www.adfc.de)“.
- Frage: Vor ca. 15 Jahren gab es bereits eine Bewertung. Hierbei war Karlsruhe schlecht und Stuttgart schnitt ein wenig besser ab. Heute ist die Bewertung für Karlsruhe top und für Stuttgart nicht viel besser. Haben sie Erkenntnisse, was Stuttgart hier von seiner Nachbarstadt lernen kann? Was können wir besser machen um schneller voran zu kommen?
- Hr. Möller: Es ist wichtig, das Thema gemeinsam anzupacken. Es ist nicht zielführend die Aufgaben von Politik und Verwaltung und die Rolle der Verbände zu trennen. Hierbei ist das Rad Forum eine gute Runde um das Thema Radverkehr gemeinsam weiter zu entwickeln. In anderen Städten funktioniert die Zusammenarbeit in dem Sinne, dass jeder schaut was er beitragen kann ohne zunächst vom anderen zu fordern, dass dieser tätig wird bereits besser.
- Hinweis: Wenn wir etwas verändern wollen ist der Dreh- und Angelpunkt die Neuverteilung der Verkehrsflächen. In Stuttgart heißt Radverkehrsförderung häufig die Anlage von neuen Radwegen. Hierbei werden diese oft so angelegt, dass es zu Konflikten mit

dem Fußverkehr kommt. Dies kann nicht die Lösung sein. Um die angestrebten Zahlen für den Anteil des Radverkehrs zu erreichen ist es notwendig den Verkehrsraum auch zu Lasten des Autoverkehrs neu zu verteilen.

Frau Peschen fasst die Diskussion zusammen:

Für Stuttgart ist es wichtig, eine Radkultur zu entwickeln und dabei auch von anderen Städten wie beispielsweise Karlsruhe oder Oldenburg zu lernen. Bei der Planung ist es auch bedeutsam auf die Aufteilung der Nutzung des Straßenraums und der sich daraus ergebenden Konkurrenzen zu schauen und diese zu vermeiden. Insgesamt ist Stuttgart auf einem guten Weg.

Das Rad Forum ist ein wichtiges Gremium auch um miteinander zu diskutieren und Aktionen zu planen um die Themen Rad- und Fußverkehr gemeinsam weiter zu entwickeln.

Anschließend übergibt Herr Möller das Zertifikat an Herrn Bürgermeister Pätzold.

TOP 2 Bericht Pilotprojekt Radschulwegepläne, Susanne Scherz, Amt für öffentliche Ordnung

Frau Scherz stellt den Sachstand zum Pilotprojekt Radschulwegepläne vor (Anlage 3).

Diskussion

Frage: Wer wird an der Erstellung der Radschulwegepläne beteiligt?

Fr. Scherz: Das Pilotprojekt wurde durchgeführt, um zu ermitteln welchen Aufwand dies bedeutet, welche Arbeitsschritte notwendig sind und wie dies in die Planungsprozesse eingebunden werden kann. Gestern wurde das Konzept den sachkundigen Einwohnenden vorgestellt. Das Feedback steht noch aus. Grundsätzlich könnten auch andere Partner wie der VCD und ADFC eingebunden werden. Zu beachten ist aber, dass die Methodik der Datenerhebung vom Ministerium vorgegeben ist. Man orientiert sich an den Aspekten, die die Schülerinnen und Schüler aufzeigen (Wo fahren sie? Was sehen sie?). Das Projekt ist auch kein Planungsprojekt für einen grundsätzlichen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Der Prozess ist zeitlich straff angelegt und je mehr Planungswünsche hinzufügt würden, umso länger ist die Dauer. Dies gilt es abzuwägen. Das Verfahren des Piloten ermöglicht ein stringentes und schlankes Vorgehen. Wenn konkrete Vorschläge kommen, können diese aber gerne eingebunden werden. Entscheidend ist es, dass die Verwaltung zusammen mit der Polizei die Situation vor Ort begutachtet und auf dieser Grundlage eine Empfehlung erarbeitet bzw. verkehrssicherheitlich relevante Kleinmaßnahmen beauftragt. Der methodische Ansatz zielt nicht auf einzelne Quelle-/Ziel-Relationen ab, sondern es wird ein flächenhaftes Netz rund um die Schulstandorte erarbeitet. Dies bedeutet, dass nicht eine perfekte Route empfohlen wird, sondern es wird geschaut, wie man netzartig zur Schule kommen kann. So können möglichst viele Schülerinnen und Schüler dies nutzen.

Frage: Wie wird der Radschulwegeplan veröffentlicht?

Fr. Scherz: Der Radschulwegeplan wird auf der Homepage der Stadt veröffentlicht. Inwieweit die GIS-Daten veröffentlicht werden können, wäre datenschutzrechtlich zu prüfen.

Frage: Wird auch erhoben werden, wie sich die Erstellung der Pläne auf das Radfahrverhalten der Schüler ausgewirkt hat?

- Antwort: Radschulwegepläne sind eine fortlaufende Aufgabe. Wenn beispielsweise ein Plan nach 2030 angeschaut wird, kann man ja sehen, ob sich im Verhalten etwas verändert hat. Vorrang hat derzeit, dass heute die Schulen in Stuttgart aufgearbeitet werden. Zusammen mit dem statistischen Amt, der Stadtplanung und der Kinderbeauftragten wurde zudem die Befragung der Schülerinnen und Schüler, die bereits 2005 / 2006 durchgeführt wurde, wiederholt. Zum Jahreswechsel werden die ersten Ergebnisse vorliegen. Es wird dann spannend sein zu sehen, was sich verändert hat (zum Beispiel: Wie kommen die Kinder zur Schule? Was sind die wichtigen Punkte? Fahre ich mit dem Fahrrad oder nicht?).
- Frage: Werden die Radschulwegepläne in der Öffentlichkeit als Schulwege sichtbar gemacht, beispielsweise für die Autofahrer als Hinweis, dass hier Kinder Rad fahren?
- Fr. Scherz: Dies wurde auch diskutiert. Man hat sich entschlossen, dies nicht zu tun, weil dann zum Beispiel ganz Weilimdorf markiert würde. Die Radschulwegepläne sind die empfohlene Route, die man fahren kann.
- Frage: Die Zeitschiene ist in der Länge frustrierend: 2013 wurden Daten erhoben und erst jetzt kommt ein Pilot. 2030 sollen die Empfehlungen vorliegen. Warum dauert dies so lange?
- Fr. Scherz: Erst seit dem Doppelhaushalt 2020/21 steht eine halbe Stelle für diese Aufgabe zur Verfügung, die 2021 besetzt werden konnte. Die Daten von 2013 waren die Daten der Pilotschule, deshalb wurde diese ausgewählt. Nach der Festlegung und Erprobung der Methodik ist ableitbar, dass für rund 80 weiterführende Schulen mehrere Jahre für die vollständige Umsetzung benötigt werden.
- Frage: Wurde bereits die Reihenfolge für die weiteren Stadtbezirke festgelegt?
- Fr. Scherz: Wir haben bereits die nächsten festgelegt. Allerdings ist es auch so, dass nicht alle Schulen über die Mehrarbeit durch das Projekt erfreut sind. Im Sinne der Effizienz wird man in Planungsbezirken arbeiten. Man wird auch noch mal beim Schulverwaltungsamt in das entsprechende Gremium gehen, um das Projekt zu erläutern.
- Hinweis: Das ist ein tolles Projekt mit einer hohen Qualität. Es wäre zu begrüßen, wenn hierzu ein höherer Stellenanteil eingerichtet werden könnte, um die Arbeit beispielsweise in der halben Zeit schaffen zu können. Man könnte in die Farbgestaltung der Radwege im Plan weitere Farben hinzunehmen. So könnte der optimale Schulweg in grün gekennzeichnet werden, weniger gute Routen in gelb.
- Hinweis: Das Projekt „Schulradler“ könnte mit den Schulen, für die die Schulradwegepläne erstellt werden, eingebunden werden. Hierzu hatte der ADFC bereits Kontakt mit Frau Wortmann aufgenommen.
- Hinweis: Pläne sind wichtig, damit wir wissen, wo wir hinmöchten. Wenn wir schneller vorankommen möchten, brauchen wir in der Verwaltung ein größeres Team.
- Frage: Wie sind die Themen Verkehrsüberwachung und mögliche Kampagnen zur Förderung der Radkultur in das Projekt eingebunden?
- Fr. Scherz: Die Verkehrsüberwachung gehört zur Abteilung, in der auch die Verkehrsbehörde angesiedelt ist; insofern besteht eine enge Abstimmung. Ein Sonderdienst, den die Mitarbeitenden morgens erledigen, ist z.B. bereits heute die Schulwegeüberwachung.

Unter dem Titel „Miteinander läuft's besser“ konzipiert und organisiert die Verwaltung in Stuttgart öffentlichkeitswirksame Kampagnen, die auch mit den sachkundigen Einwohnenden besprochen werden. Auf der Homepage „Miteinander läuft's besser“ ist geplant die Themen Schulwege, Kinder und Mobilität noch präserter darzustellen.

Frage: Den Flyer Entwurf erhält man durch die Präsentation?

Fr. Scherz: Ja, siehe Anlage 3.

Frage: Welchen Schulen in Bad Cannstatt werden in welchem Zeitraster angegangen?

Fr. Eisenreich: In Bad Cannstatt liegen die Zahlen für das Gottlieb-Daimler-Gymnasium vor. Zu Beginn 2023 wird man auf das Elly-Heuss-Knapp-Gymnasium zugehen. Dies wären dann die Pilotschulen in Bad Cannstatt. Danach soll der Restbezirk bearbeitet werden. In Vaihingen werden das Hegel-Gymnasium und das Fanny-Leicht-Gymnasium die ersten Schulen sein. Dies ist die Planung für das Jahr 2023.

Frage: Sie hatten gesagt, dass im Rahmen des Projekts keine neuen Radwege geplant werden. Können aber Gefahrenstellen, die festgestellt werden, für den jeweiligen Radweg aufgelistet werden und an die zuständigen Planer übergeben werden?

Fr. Scherz: Nach durchgeführter Verkehrsschau werden alle Maßnahmen, die sicherheitsrelevant im Sinne der Verkehrsbehörde sind, in die Umsetzung gebracht. Dies geschieht also noch bevor der Radschulwegeplan gedruckt wird. Mit der Festsetzung der Radschulwegeempfehlungen geht diese als Planungsgrundlage an die Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsplanung, damit die besonderen Erfordernisse in die Planungsprozesse einfließen.

Hinweis: Man sollte dem Projekt Priorität einräumen und es beschleunigen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass man bei einem so wichtigen Thema wie dem der Schulwegesicherheit im Grunde für die Enkelkinder plant.

Frage: Ist die Liste der Sofortmaßnahmen einsehbar? Können wir diese erhalten? Wie werden Nachbarkommunen und Nachbarbezirke eingebunden und berücksichtigt? Findet hier eine Abstimmung statt?

Fr. Eisenreich: Bisher ist man nicht in Kontakt mit anderen Gemeinden, da die Planungshoheit an der Stadtgrenze endet. Grundsätzlich wird der Umkreis von 2 bis 2,5 km um eine Schule herum betrachtet. Man betrachtet dabei auch andere Stadtbezirke, aber nicht andere Kommunen.

Hinweis: Frau Scherz betont, dass in Stuttgart seit der Schülerbefragung 2005/2006 im Bereich Radförderung bei Schülerinnen und Schülern schon sehr viel bewegt wurde; das Land BW hat viele Initiativen übernommen. Dies war deshalb möglich, weil alle – auch die Partner des Radforums – aktiv und engagiert mit ihren Möglichkeiten unterstützt haben. Dieser besondere Dank gilt den Akteuren z.B. für Radltouren mit Schülerinnen und Schülern oder Initiatoren für den Helm- und Fahrradverleih.

Frage: Die Bezirksgrenzen sind nicht immer zielführend. Wenn man beispielsweise in Botnang plant, sind die Beziehungen nach Feuerbach nicht dabei. Kann man die Schülerströme bei der Planung mehr berücksichtigen.

Fr. Scherz: Das tun wir bereits, da auf der Grundlage der Angaben der Schülerinnen und Schüler geplant wird. Man befindet sich in einem Prozess, der am Ende bei ca. 80 Schulen in

Stuttgart ein Gesamtnetz ergeben wird. Insofern werden sukzessive die Radschulwegenetze „zusammenwachsen“.

TOP 3 Die Projektgruppen berichten über Ihre Arbeit

Frau Peschen erläutert, dass alle Projektgruppen vor der Sitzung angesprochen wurden. Zwei Projektgruppen werden im Folgenden über ihre Arbeit berichten.

PG 1 Radinfrastruktur und Radfahren in den Stadtbezirken

Herr Zühlke stellt das Projekt des ADFC „Mapathon“ vor und erläutert, wie es mit der Projektgruppe 1 weitergehen wird (Anlage 3).

Diskussion

Hinweis: Ein Teilnehmer des Mapathons berichtet, dass hier der Fokus auf dem Radfahren in der Freizeit lag. Die Schulwege waren nicht im Fokus. Insgesamt war es ein sehr gutes Vorgehen im Projekt.

PG 3 Mountainbike und Co.

Herr Ockenga berichtet zum Freizeitkonzept Stuttgarter Wald (Anlage 4).

Diskussion

Frage: Auf der letzten Folie der Präsentation ist ein Antrag formuliert. Ist dies ein offizieller Antrag über den abgestimmt werden sollte?

Hr. Ockenga: Dies ist ein Appell an die Verwaltung.

Hinweis: Man sollte die Aufforderung „positiv zu denken“ mehr in die Verwaltung hineinbringen. Dies bedeutet nicht zu sagen wie es nicht geht, sondern zu überlegen wie es gehen kann. Die Naturfreunde Lichtenwald (bei Plochingen) haben es beispielsweise geschafft gemeinsam mit der Forstbehörde, den Waldbesitzern und weiteren Akteuren mehrere Mountainbike Trails in Betrieb zu nehmen. Dies sollte also in Stuttgart auch möglich sein.

TOP 5 Verschiedenes und Termine

Frau Peschen stellt den aktuellen Stand zu den Projektgruppen vor (Anlage 1).

Projektgruppen Stuttgarter Radforum

Projektgruppe 1: Radinfrastruktur und Radfahren in den Stadtbezirken

PG- Sprecher: Herr Zühlke , (Herr Vogt)

Projektgruppe 2 : Kind, Rad und Schule

PG- Sprecher: (Frau Schmidt-Dencker), Herr Pfaff

Projektgruppe 3: Mountainbike und Co

PG- Sprecher: Herr Ockenga

Projektgruppe 4: Radtouren, Stadtführungen und Radtouristik

PG- Sprecher: Herr Schwers

Projektgruppe 5: Pedelec, Innovative Fahrradtechnik

PG- Sprecher: Herr Vogt

Projektgruppen Stuttgarter Radforum

Die Projektgruppen sind z.Zt. inaktiv oder benötigen neue Projektgruppensprecher.

Herr Vogt oder Herr Wettlaufer z.B. als Gründungsmitglieder des Radforums nicht mehr dabei

Wenn jemand in diesen Themen aktiv ist, und einmal im Jahr im Rahmen des Stuttgarter Radforums berichten möchte, kann sich gerne melden

Neue Projektgruppen, Themen oder Berichte anderer Initiativen sind möglich
Einfach melden bei: fahrrad@stuttgart.de

- Frage: Die Radschulwegepläne sind ein guter Anfang. Kinder sollten sich im öffentlichen Raum sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad sicher bewegen können. Ein Negativbeispiel zur Radwegeplanung ist die Stresemannstraße in der man an parkenden Autos vorbeiradeln muss. Aus welcher Perspektive schaut man auf Radwegeplanung?
- Fr. Wortmann: Der Hinweis zur Stresemannstraße wird mitgenommen. Auch der Hinweis bei der Planung an alle Bevölkerungsschichten zu denken wird bereits bei der Erstellung des neuen Radverkehrskonzepts, bei dem das BYPAD Verfahren ein Teil ist, aufgenommen.

Anlagen:

- Anlage 1: Präsentation Stadt Stuttgart
- Anlage 2: Präsentation Herr Möller
- Anlage 3: Präsentation PG 1
- Anlage 4: Präsentation PG 3