

verbindungsachsen, in denen Busspuren mitgeführt werden.

*Hindernisse Radwegeführung (4):* Hauptradwegeverbindungen können oft nicht durchgängig befahren werden. Alternativrouten sind meist nicht vorhanden. So verlaufen in Stuttgart wichtige Radrouten durch Fußgängerbereiche, über Fußgängerüberwege oder über Plätze, auf denen oft Veranstaltungen stattfinden u.a.



Noch 4 km bis Stuttgart

**Mängelgruppe (5 – 10), die das Tiefbauamt betreffen (Amt 66):**

*Auf Radwegen befinden sich oft Hindernisse (5) wie Schilder und Ampelmasten, die ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen. Schlechte Oberflächen (6) mit Schlaglöchern, Unebenheiten (Kanaldeckeln, Flicker), Baumwurzelaufbrüchen, Aufwerfungen der Fahrdecke führen zu Schäden an Rad und dem Rücken, vom Durchschütteln von Kindern in Anhängern ganz zu schweigen. Wenn Radwege wieder das Fahrbahnniveau erreichen, sind hohe Kanten (7)*

keine Seltenheit. 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.

Ampelschaltungen (8) bevorteilen oft über Gebühr den Autoverkehr, wenn Radfahrer lange Rotphasen von mehr als zwei Minuten haben, was dazu verleitet, bei Rot loszufahren. Grünphasen müssen zunehmend über Druckknöpfe oder Schleifen angefordert werden anstatt im normalen Umlauf automatisch mitgeschaltet zu werden. Oft muss beim Überqueren einer Straße auf einer Mittelinsel/einem Mittelstreifen ein zweites Mal gewartet werden. Eine ungenügende oder fehlende Radwegebeleuchtung (9) stellt insbesondere im Winter ein Problem dar. An Baustellen (10) wird der Radverkehr oft sich selbst überlassen.

**Mängel 11, die die Stadtreinigung betreffen (Amt 66):**

*Nicht gereinigte Radwege (11) stellen insbesondere ein Problem dar, wenn sie oft mit Glasscherben übersät, mit viel Laub bedeckt sind, der Wintersplit nicht weggeräumt wird oder Nägel, Steine o.ä. von Autospuren auf daneben liegende Radwege/-spuren gelangen. Im Winter ist ein Winterdienst notwendig, da Berufspendler im Gegensatz zu Freizeitradlern das ganze Jahr über mit dem Rad fahren.*

**Mängelgruppe (1 + 12), die das Amt für öffentliche Ordnung betreffen (Amt 32):**

Neben der Umsetzung der StVO (1) ist die Überwachung des parkenden Verkehrs auf Radwegen (12) mangelhaft. 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.

**Mängel 13, die die Straßenverkehrsbehörde betreffen:**

Oft besteht in Sackgassen eine Weiterführung für Radfahrer, die jedoch nicht angezeigt wird (13) (es wird nur das Sackgassenschild aufge-

stellt). Dies kann zu umständlichen Umwegen führen.

## Ein Handlungskonzept mit System, nicht nur für Stuttgart

Die gezeigten Mängel sind zunächst jeweils einzelne Probleme für sich. Sie haben jedoch alle die gleichen Ursachen, betrachtet man einmal die völlig ungenügenden Ausgangsbedingungen für den Radverkehr.

*1. Radverkehrsplan (RVP):* Zunächst fehlt eine systematische Herangehensweise bei der Planung des Radverkehrs. Statt einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen und adhoc-Planungen sollte zunächst ein RVP ausgearbeitet werden. Ein RVP ist jedoch mehr als ein Plan mit Radwegen oder eine Auflistung von Hauptradwegeverbindungen: *Radverkehr wird als System betrachtet.* Neben der Verbesserung der Infrastruktur werden Information, Marketing und ein besserer Service geplant. Aber auch das bereits Umgesetzte wird noch einmal kritisch geprüft, Radwege werden qualitativ bewertet, Netzlücken werden geschlossen, und eine Gesamtstrategie für die nächsten Jahre wird entwickelt. Indem zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen differenziert wird, können Prioritäten gesetzt werden.

Rechtliche Grundlage für einen RVP ist die Straßenverkehrsordnung. Ihre Umsetzung wird in einem RVP systematisch vorangetrieben; Verstöße gegen die StVO werden abgebaut. Der RVP ist von einem externen Büro zu erstellen und anschließend im Gemeinderat zu verabschieden, so dass er für alle Ämter verbindlich wird. Auf Drängen insbesondere des NABUs hat die Stadt Stuttgart nun die Erstellung eines RVP ausgeschrieben, die vom neu gegründeten Radforum begleitet werden wird.

*2. Qualitätskontrolle:* Jeder Plan ist nur so gut, wie er auch umgesetzt wird. Es ist daher parallel der Aufbau einer Qualitätskontrolle nötig, die einen jährlichen Überblick über Soll und Ist ermöglicht und dem Gemeinderat vorgelegt werden kann. Hierzu wurde z.B. von der EU in ei-

nem Pilotprojekt das BYPAD-System (Bicycle Policy Audit) als effizientes Planungs- und Entscheidungsinstrument zur Radverkehrspolitik für Städte und Landkreise entwickelt und in mehr als 10 Städten in Deutschland auch eingeführt.

*3. Radverkehrskoordinator:* Eine systematische Vorgehensweise bedingt weiterhin 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 (z.B. der in Stuttgart aktive Radverkehrsbeauftragte im Stadtplanungsamt) 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.

*4. Aufstockung der finanziellen Mittel:* Eine politisch immer wieder angekündigte Umorientierung zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) muss sich auch in den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln niederschlagen. Die 725.000 €/Jahr, die in Stuttgart in 2006 und 2007 für den Radverkehr zur Verfügung stehen, erscheinen im Vergleich zu den 84 Millionen, die in den Straßenbau und -erhalt fließen, in einem ganz anderen Licht. Umgerechnet auf die Einwohner bedeutet dies 1,2 € pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr gegenüber 145 €/EW und Jahr reine Subvention für den MIV. Andere Städte geben 2 –10€/EW und Jahr für den Radverkehr aus, während der VCD in seinem „Fahrradmasterplan Deutschland“ sogar 25 €/EW und Jahr empfiehlt.

*5. Mängelbogen als Kommunikationsinstrument:* Sind die organisatorischen Strukturen für eine entsprechende Öffentlichkeit hinsichtlich des Radverkehrs vorhanden, sollte ein Mängel-