

Stuttgart, 23.09.2022

Fortschreibung Radverkehrskonzept Erweiterung Fußverkehrskonzept Abschlussbericht BYPAD-/WAPAD-Verfahren

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik UA STA + AKU Mobilität	Kenntnisnahme Kenntnisnahme	öffentlich öffentlich	18.10.2022 18.10.2022

Bericht

Stuttgart hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt, eine Fahrradstadt zu werden und bis 2030 den Radverkehrsanteil auf 25 % zu steigern. Die bisherige Grundlage für die Förderung ist das Radverkehrskonzept von 2009, welches in einem zweistufigen Verfahren fortgeschrieben wird. In einem ersten Schritt sollten mithilfe eines zertifizierten Audits die Aktivitäten und Maßnahmen der Fuß- und Radverkehrsförderung erfasst und bewertet werden. Mit dem vorliegenden Endbericht und den erarbeiteten Handlungsempfehlungen ist nun die erste Stufe abgeschlossen.

Auch im Bereich der Fußverkehrsförderung verfolgt die Stadt weitgehende Ziele, die bisher aber noch nicht durch einen vergleichbaren Grundsatzbeschluss wie bei der Radverkehrsförderung hinterlegt sind. Mit dem seit 2017 vorliegenden Fußverkehrskonzept für die Innenstadtbezirke, dem darauf aufbauenden Investitionsprogramm, den Beschlüssen zur Lebenswerten Innenstadt und der aktuell in Erarbeitung befindlichen Erweiterung des Fußverkehrskonzepts auf weitere Stadtbezirke sind erste, bundesweit beachtete Schritte zur fußgängerfreundlichen Stadt auf den Weg gebracht worden.

Anfang 2022 startete in Stuttgart das BYPAD (Bicycle Policy Audit) bzw. WAPAD (Walking Policy Audit), um einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Rad- und Fußverkehrsförderung zu erhalten und zu begutachten. Die team red Deutschland GmbH aus Berlin wurde mit der Durchführung des Verfahrens beauftragt.

Zeitgleich wurden über das Bürgerbeteiligungsportal stuttgart-meine-stadt.de die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen ihre Meinung zur Fuß- und Radverkehrsförderung abzuge-

ben und die bisherigen Maßnahmen zu bewerten. Die Resonanz auf dem Bürgerbeteiligungsportal zeigte mit über 500 Rückmeldungen das hohe Interesse an der Fuß- und Radverkehrspolitik, die größtenteils die Themen und Diskussionspunkte innerhalb des BYPAD-/WAPAD-Verfahrens widerspiegelten.

Das BYPAD-/WAPAD-Verfahren

Das BYPAD (Bicycle Policy Audit) ist ein Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrsförderung und wurde im Rahmen eines Projekts im Programm „Intelligente Energie - Europa“ der Europäischen Union von einem internationalen Experten-Konsortium entwickelt. Mithilfe einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik begutachten lassen und auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre künftige Politik verbessern können. Es basiert auf internationaler Best Practice und gibt einen Überblick über die angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrsförderung. Fast 200 Städte aus 24 Ländern haben an diesem zertifizierten Verfahren bereits teilgenommen.

Da Radverkehr- und Fußverkehrsplanung gemeinsam betrachtet werden sollen, wurde eigens für die Landeshauptstadt Stuttgart ein Fragebogen zu Fußverkehrsthemen entwickelt und als sog. WAPAD (Walking Policy Audit) parallel zum BYPAD durchgeführt. Anhand dieses Verfahrens können der aktuelle Ist-Zustand systematisch und Schwerpunkte für die weitere Rad- und Fußverkehrsförderung gemeinsam festgelegt werden. Die Ergebnisse der beiden Audits werden im neuen Fußverkehrskonzept, das derzeit erstellt wird, berücksichtigt und dienen als Grundlage für die Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes.

Ablauf

Im ersten Schritt des Audits wurde die sog. Konsens- oder Evaluationsgruppe ausgewählt. Sie besteht aus beteiligten Akteuren der Fuß- und Radverkehrspolitik, die in verschiedenen Rollen Einfluss auf die Mobilitätsförderung der Landeshauptstadt Stuttgart haben. Neben Vertreter*innen der Fraktionen, Nutzerverbänden und Interessensgruppierungen wie z. B. ADFC, ADAC, Fuß e. V., VCD oder Stadt seniorenrat beteiligten sich auch die Fachämter jeweils mit einer/einem Vertreter*in in der Evaluationsgruppe. Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart war damit Teil des Verfahrens.

Die BYPAD bzw. WAPAD Gruppe füllte die standardisierten Fragebögen aus, bei der die Rad- bzw. Fußverkehrsförderung in verschiedenen Leveln eingestuft werden sollen. Diese vier Stufen (0 = keine Maßnahmen, 1 = ad hoc Maßnahmen, 2 = isolierter Ansatz/einzelne Maßnahmen, 3 = systemischer Ansatz und 4 = integrierter Ansatz) wurden für neun verschiedene Themenfelder (Module) abgefragt.

Die Ergebnisse aus den Fragebögen wurden im ersten sog. Konsenstreffen vom beauftragten Büro vorgestellt und von der Gruppe ausführlich diskutiert. Aus der Diskussion heraus entstand eine Endbewertung sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr.

In der zweiten Sitzung wurden die Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem ersten Treffen zusammengefasst und von den Teilnehmer*innen in einem gemeinsamen Workshop in Handlungsschwerpunkte unterteilt. Aus diesen wurde von den Auditoren ein Handlungsleitfaden mit Empfehlungen erstellt und der Gruppe vorgestellt. Dieser Entwurf wurde im abschließenden Treffen von der Gruppe diskutiert und weiter ausformuliert.

Abschlussbericht

Auch aufgrund der teilweise schon lange bestehenden Straßeninfrastruktur sind die Verkehrsanlagen im Stadtgebiet an vielen Stellen bezüglich des Fuß- und Radverkehrs noch mangelbehaftet.

Dennoch steht die Landeshauptstadt Stuttgart mit seinen Aktivitäten im Radverkehr relativ gut da und hat einen mit einer Bewertung von 2,8 eine systematische Fahrradförderung, die aber von der Öffentlichkeit so nicht wahrgenommen wird. Das liegt einerseits daran, dass beschlossene Maßnahmen noch nicht umgesetzt, also nicht im Straßenbild sichtbar sind. Zum anderen schnitt die Kommunikation in der Bewertung relativ schlecht ab.

Auch im Fußverkehr wird der Landeshauptstadt ein systemorientierter Ansatz bescheinigt. Positiv fällt vor allem das breite Spektrum der Maßnahmen auf, das von der Stadtverwaltung und Initiativen wie z. B. Reallaboren initiiert wird. Auch hier ist die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit gegenüber den Aktivitäten gering.

Im Handlungsleitfaden „Stuttgarter Wege“ mit seinen Leitzielen wurden eine Reihe von beispielhaften Schritten oder Maßnahmen aufgeführt. Diese sollen aufzeigen, wie das Ziel, Stuttgart als fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt zu erleben, erreicht werden kann.

Durch die Diskussion und den regen Austausch der verschiedenen Teilnehmer*innen wurde auch das Verständnis untereinander gefördert. Das gilt für die Arbeit und Handlungszwänge der Stadtverwaltung ebenso wie für die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger.

Die Auditoren bescheinigten der Landeshauptstadt Stuttgart aber auch, dass ihr Ziel aus dem Gemeinderatsbeschluss von 2019, den Anteil des Radverkehrs auf 25 % zu steigern ohne dabei den Anteil des Fußverkehrs zu mindern, äußerst ambitioniert ist.

Diese Zielsetzung bedeutet, dass der gemeinsame Anteil des Fuß- und Radverkehrs von heute 37 % auf 54 % steigt (durch die Steigerung des Radverkehrs von heute 8 % auf 25 % ohne eine Minderung des Fußverkehrsanteils). Die Förderung der aktiven Mobilität muss daher nach Meinung der Auditoren anspruchsvoll neu gedacht werden. Um dieses Ziel bis 2030 zu erreichen, müssten die Anstrengungen in vielen Bereichen intensiviert und die Maßnahmen beschleunigt umgesetzt werden.

Die Auditoren vertreten die Ansicht, dass es eine Strategie braucht, die alle möglichen Hebel nutzt und die richtigen Weichen stellt. Sie muss in ein zukunftssicheres Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger eingebettet werden. Der Radverkehr braucht dafür bedeutend mehr Platz im Straßenraum.

Der Fußverkehr soll Bewegungsfreiheit und das soziale Miteinander in den Bezirken und Quartieren ermöglichen. Wegräume und Plätze sollen nicht nur für den Aufenthalt geeignet sein, sondern dazu einladen. Das erfordert nach Ansicht der Auditoren eine abwechslungsreiche Gestaltung, die auf die unterschiedlichen Zielgruppen eingeht.

Für das aktualisierte Fußverkehrskonzept bedeutet das, diese Anregungen aufzunehmen und zu integrieren. Es erfordert auch die Einplanung der notwendigen dauerhaften finanziellen und personellen Ressourcen für den Fußverkehr.

Für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sind die empfohlenen Schritte zum Ausbau eines klassifizierten Radnetzes und der zugehörigen Maßnahmen wie z. B. Abstellanlagen von Bedeutung. Um die ambitionierten Ziele zu erreichen, ist die Einplanung der notwendigen Ressourcen im nächsten Doppelhaushalt und ebenfalls eine langfristige Finanzplanung (40 EURO/EW*a) für den Radverkehr notwendig.

Kommunikation hat im Fuß- und Radverkehr eine große Bedeutung. Sie soll wesentlich dazu beitragen, dass vorhandene und neu geschaffene Infrastruktur und Serviceangebote zum Radfahren und Zufußgehen auch genutzt werden und damit den Umstieg auf nachhaltige Mobilität fördern. Eine weitere Aufgabe ist es alle Akteure durch eine hohe Transparenz des Verwaltungshandelns mitzunehmen. Das erfordert eine Kommunikationsstrategie, die den Bedürfnissen der unterschiedlichen Gruppen Rechnung trägt und in die Gesamtkommunikation der Landeshauptstadt Stuttgart eingebettet ist.

Bewertung des Verfahrens und weiteres Vorgehen

Mit der Durchführung des BYPAD-Verfahrens ist damit die erste Stufe zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes abgeschlossen. Und auch für die Ausweitung des Fußverkehrskonzeptes auf weitere Stadtbezirke/die Gesamtstadt stellt das WAPAD-Verfahren eine wichtige Grundlage dar.

Politik und Stadtverwaltung haben durch das Verfahren eine Reihe von Anregungen für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Stuttgart erhalten und es wurden viele – auch aufgrund des gewählten Verfahrens ungefilterte – Ideen und Vorschläge generiert.

Die im Handlungsleitfaden enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen basieren zu Teilen auf Maßnahmen und Initiativen, die bereits im Rahmen der aktuell verfügbaren Kapazitäten in Planung oder Umsetzung sind.

Darüber hinaus gehende Projekte bzw. die Beschleunigung laufender Maßnahmen sind nur über eine signifikante Ausweitung von Personal sowie Planungs-, Umsetzungs- und Unterhaltungsmitteln möglich.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen
Abschlussbericht BYPAD-, WAPAD-Verfahrent

<Anlagen>