



## **Protokoll Radforum Stuttgart, Projektgruppe 1 „Infrastruktur“**

Datum: 23.11.2016  
Ort: Rathaus Stuttgart, Raum 406  
Uhrzeit: 18:00  
Teilnehmer: s. Anlage  
Entschuldigt: Frau Lehmann, Herr Schertlen  
Protokoll: Alban Manz (bis 20:00 Uhr), Frank Zühlke (ab 20:00 Uhr)

### **Tagesordnung:**

1. Fahrradparken
  - a. in dichter Wohnbebauung
  - b. an Bahnhöfen
  - c. an sonstigen Orten
2. Verschiedenes
3. Themen für die nächste Sitzung

### **TOP 1 Fahrradparken**

- a. in dichter Wohnbebauung

*Frage Herr Zühlke:* Kann die Stadt für Privatpersonen Fahrradboxen im öffentlichen Raum gegen Stellplatz „eintauschen“, gekoppelt an einen Parkausweis? Also quasi Fahrradboxen gegen Stellplatz.

*Antwort Frau Wöhrle:* nicht möglich: Parkausweis wird auf Grundlage der StVO ausgegeben. Parkausweis erhält ohnehin nur, wer auch ein Fahrzeug unterhält.

*Herr Becker:* Aus seiner Sicht ist bereits die Fragestellung falsch: Autoparken vs. Fahrradparken. Es sollte generell überlegt werden, wie öffentlicher Raum genutzt werden kann. Das Recht, ein Rad auf der Straße, Parkplatz etc. abzustellen, sollte unabhängig davon gewährt sein. Man sollte die Diskussion vermeiden, Fahrradstellplatz gegen Autoparkplätze aufzuwiegen.

*Frage Radforum:* Wer könnte überhaupt Radboxen vermieten? Es ist auch denkbar, in Wohngebieten, auf jetzigen Kfz-Stellplätzen Radboxen einzurichten.

*Antwort Köhnlein:* Gemeinschaft von Anwohnern oder Tiefbauamt.

*Herr Köhnlein:* stellt Abstell-Projekte der Stadt vor. Hält die (derzeit gibt es in Stuttgart 35 Radboxen) für funktional sehr gut, aber auch sehr exklusiv, Kosten 1.500 € (für nur eine geringe Anzahl von Radfahrern). In Wohnbereichen Aufgabe des Eigentümers, Stadt nur im öffentl. Raum. Es gilt Landesbauordnung. Aufstellen hängt von Beschluss BZB ab. Erläutert, dass bei Radbügel auf der Fahrbahn Absicherungsmaßnahme nötig werden "zum Schutz der Fahrräder".

*Kritik des Radforums:* die Ansätze sind „zu perfekt“, es könnten auch gerne provisorische Lösungen sein. Es muss nicht teuer sein! Besser schnell und effektiv! Gerne mal Testballons starten: Abstellflächen auf Fahrbahn einzeichnen, provisorische Stellbügel, etc. Wenn diese sich bewähren, kann man sie zur Dauereinrichtung machen.

*Herr Vogt:* Auf welcher Grundlage wird überhaupt diskutiert? Schlägt zur Analyse des Ist-Zustands ein Pilotprojekt zum Fahrradparken vor. Die Stadt sollte grundsätzlich bestimmte Flächen als Parkflächen für Radler zur Verfügung stellen.

*Herr Rabeneick (Betreiber von Fahrradstationen, Neue Arbeit):* Im Vorfeld von Maßnahmen ist unbedingt Analyse notwendig! Berichtet von LB, dass eher kleinere Einheiten praktikabel sind. Kombinierbar mit Verleihsystemen. Viele unterschiedliche lokale Lösungen notwendig.

*Herr Wohlfahrt:* Schlägt als ersten Schritt vor, einfach bedarfsorientiert einen oder zwei Ständer aufzustellen, wirklich nur dort, wo Bedarf ist. Es gibt nach seiner Meinung größere Probleme als Radparken. Das Problem ist im Alltag eher der Weg von A nach B zwischen zwei Parkplätzen, sprich die Infrastruktur. Sein Motto: Ein Autostellplatz weg, statt dessen fünf Fahrradbügel installieren.

Es folgt eine allgemeine Diskussion, wie dringend das Thema „Fahrradparken“ überhaupt ist.

*Frage Herr Becker:* wie kommt man im Wohngebiet an einfache, auch provisorische Abstellanlagen? *Antwort Herr Köhnlein:* Bedarf bei ihm direkt anmelden. "Es wird nicht nur die Innenstadt berücksichtigt!"

*Frage Herr Zühlke:* Wie kann die Stadt sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Pedelecs herstellen, Platz in Parkhäusern für Fahrräder reservieren? Die Landesbauordnung hilft nur den Bewohnern der neuen Gebäude, nicht den Nachbarn, die im Altbau leben. Wie kann man den Altbauwohnern Zugang zu sicheren Abstellplätzen verschaffen?

*Antwort Herr Köhnlein:* Stadt hat nur wenige eigene Parkhäuser. Auf private Parkhäuser hat die Stadt wenig Einfluss. Auch Parkraummanagement hat nicht ausreichend Einnahmen, um davon neue Garagen oder Stellplätze zu bauen.

*Herr Becker:* Die Stadt könnte doch aktiv werden, und Garagenbetreiber z.B. im Stuttgarter Westen zur Umnutzung anzuregen, da diese dort häufig nicht ausgelastet sind.

*Frage Herr Vogt:* Muss politische Diskussion angestoßen werden?

*Antwort Herr Köhnlein:* Problematik ist im Gemeinderat bekannt und aktuell. In den Bezirksbeiräten ist das Bewusstsein der Beteiligten eher auto-lastig.

*Herr Zühlke:* Abschluss und Forderung an die Stadt: **Abstell-Bügel im Zentrum UND in den dichtbebauten Wohngebieten. Zudem sichere Abstellplätze schaffen, nicht nur für die Bewohner von Neubauten.**

Späterer Vorschlag eines Teilnehmers: Die Stadt könnte bei dem Verkauf von Grundstücken Auflagen bezüglich Rad-Stellplätzen machen (auch für Nutzer von außerhalb des neuen Gebäudes)

b. an Bahnhöfen

*Frage Herr Zühlke:* Hat die Stadt in dieser Richtung etwas geplant? 1. Möhringen, 2. Hauptbahnhof, 3. andere Bahnhöfe wie z.B. Zuffenhausen

*Antwort Herr Köhnlein:*

zu 1.) Möhringen war auf ehem. SSB Grundstück, welches mittlerweile verkauft ist. Der neue Eigentümer kann/wird voraussichtlich die Fahrradstation also auflösen. Stadt hat vorerst in der Nähe keine Ersatzfläche. Es geht nach Einschätzung von Herrn Rabeneick um die optimale wirtschaftliche Verwertung der Grundstücksfläche, d.h. die SSB wollte den vollen Marktpreis. ->Zitat: „verpasste Chance“.

zu 2.) Herr Köhnlein verweist auf die Zuständigkeit der DB. Stadt sucht dennoch einen Platz auf öffentlicher Fläche, zumal wenn der Bahnhofsvorplatz umgebaut werden wird.

*Herr Vogt:* Im Vorfeld der Planungen im Bahnhofsumfeld S21 (Wettbewerb läuft) muss auf das Thema Radparken gedrängt werden!



*Herr Becker:* Dimension beachten! Man muss seines Erachtens von einem richtigen Parkhaus reden, 5.000 Plätze aufwärts. Frage: Und wie gut laufen die Fahrradstationen wirklich?

*Herr Rabeneick:* Bericht über Fahrradstationen. Haben vier Funktionen: Parken, Service, Verleih und Versorgung von sozial Bedürftigen. Die Stationen laufen unterschiedlich gut. Vaihingen +, Cannstatt -, Feuerbach -, beide mit schlechter Infrastruktur am Vorplatz. Es verlagert sich stärker in den Bereich Fahrradservice. Fahrradstation in LB hat 250 Plätze, die gut funktionieren. Diese Station wurde aber auch mit größeren Investitionen als alle anderen ausgestattet.

*Christian Linow:* Zieht Fazit: Es sollte auf den Schwerpunkt der **Intermodalität** an solchen Punkten wie Fahrradstationen und Abstellanlagen geachtet werden. Man darf Aufgabenstellungen wie Radparken nicht isoliert betrachten! Plädiert für kreative Lösungen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund. **Fahrrad als Teil des Umweltverbundes**. Die übergeordnete Frage lautet: "In welcher Stadt wollen wir leben?"

Forderungen: **Erhalt der Fahrradstation in Möhringen. Zeitnahe Schaffung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof (vor S21), ausreichend dimensionierte Anlage spätestens im Zusammenhang mit S21.**

c. an sonstigen Orten

Herr Köhnlein zeigte Bilder von Abstellanlagen, welche von der Stadt installiert wurden.

## **TOP 2 Verschiedenes**

a. Forderung: **Winterdienst, Grünrückschnitt und Laubbeseitigung an den Hauptradrouten**

b. Das Radverkehrskonzept sollte überarbeitet werden. Es fehlen Radschnellwege, Freizeitverkehr, Änderungen, die im Radforum besprochen wurden, Stellungnahmen der Teilnehmer des Radforums. Außerdem sollten das RadNETZ Baden-Württemberg und das regionale Netz berücksichtigt werden. Vorschlag: In der nächsten Plenumssitzung Ideen sammeln, was in das neue Konzept gehört.

## **TOP 3 Themen für die nächste Sitzung**

Ergebnis: Es sollen einige konkrete Bereiche diskutiert werden:

Feuerbach (Tunnelstraße, Siemensstraße)

Vorplatz Hbf

Geißelstraße und andere Routen im Wald (VCD)

Negativ-Beispiele aus S-Nord (Herr Wohlfarth)

Vorschläge für künftige Sitzungen:

Schnellwege

Intermodalität

Für die übernächste Sitzung wird ein Termin im Mai angestrebt