

Protokoll:	UA STA + AKU Mobilität des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	4
		TOP:	1
Verhandlung		Drucksache:	925/2020
		GZ:	SOS 1201-04
Sitzungstermin:	20.10.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Frau Scherz (AföO)		
Protokollführung:	Herr Schulz / pö		
Betreff:	Sonderbericht Radverkehrsunfälle		

Beratungsunterlage ist die Mitteilungsvorlage des Referats Sicherheit, Ordnung und Sport vom 16.10.2020, GRDRs 925/2020. Sie ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Nach Sitzungseröffnung durch BM Pätzold und seinem Hinweis, die Mitteilungsvorlage werde am 03.11.2020 in den STA eingebracht, erläutert OB Kuhn die in der Vorlage unter den Ziffern 1 bis 3 dargestellten Sachverhalte. Zusammenfassend betont er, für die Entwicklung zu einer fahrradfreundlichen Stadt sei es notwendig, das Unfallgeschehen zu vermindern. Dies erfordere u. a. eine Neuverteilung des nicht beliebig erweiterbaren öffentlichen Raums zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Dies müsse zulasten des Autoverkehrs geschehen. Abschließend bedankt er sich bei der Polizei und der Verkehrsbehörde der Stadt für die gute Zusammenarbeit.

Die Straßenverkehrsordnung diene primär der Unfallverhütung, hebt BM Dr. Schairer hervor. Verkehrsunfälle seien fast ausschließlich auf menschliches Versagen zurückzuführen. Essentiell dabei seien die in § 1 der Straßenverkehrsordnung genannten Elemente, nämlich die gegenseitige Rücksichtnahme, der Vertrauensgrundsatz der Verkehrsteilnehmer zueinander, das Prinzip des defensiven Fahrens und die allgemeine Sorgfaltspflicht. Die Straßenverkehrsordnung gehe davon aus, dass stets die Rücksichtnahme des stärkeren Verkehrsteilnehmers gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern gelte. Die Verkehrssicherheit werde durch die Planung und den Ausbau der

Radverkehrsanlagen verbessert. Dies verdeutlichen beispielhaft die in den Anlagen 1 und 2 der Mitteilungsvorlage dargestellten Übersichten.

Die Analyse habe bestätigt, so Frau Scherz, man sei mit der klassischen Arbeit der Unfallkommission auf dem richtigen Weg. Die Polizei melde an die Verkehrsbehörde dann Unfallhäufungen weiter, wenn über einen bestimmten Zeitturnus festgestellt werde, gleichartige Unfälle oder solche mit besonderer Schwere häuften sich an einer Stelle. Die Übersicht der 13 Knotenpunkte (Anlage 1) zeige die dringlichsten auf, an denen im Rahmen der Verkehrssicherheit gearbeitet werden müsse. Diese stellten die Unfallstellen dar, an denen in den Jahren 2019 und 2020 besonders viele Radverkehrsunfälle geschahen und seien bereits in Bearbeitung.

In der Übersicht der Anlage 2 liege der Fokus auf Streckenabschnitten. Die Gefährdungslage auf den dargestellten Strecken werde häufig thematisiert. Dies habe mit der Zunahme des Radverkehrs und der zunehmenden Verkehrsdichte zu tun. Es gehe hier um die Gefährdungssituationen wie Abstand halten oder das Ein- und Ausparken. Die aufgeführten 11 Strecken seien keine Unfallhäufungsstellen, jedoch Strecken, auf denen in den Jahren 2019 und 2020 die meisten Unfälle geschahen, die einem gewissen Schema folgten, wie beispielsweise einer hohen Frequenz von Fußgängern und Radfahrenden auf einem Weg. Beispielhaft (Ifd. Nrn. 2 und 10) zeigt sie auf, dass mit kleinen Maßnahmen wie Beschilderung oder Markierung relativ schnell positive Änderungen herbeigeführt werden können.

Abschließend hebt sie den Mehrwert der Studie hervor, der in der guten und objektiven Datengrundlage liege. Diese ermögliche Verbesserungen im Bestand, eine Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit und Beschleunigungen in der Neuplanung der Radverkehrsinfrastruktur. Unterstützend dabei wirke die genehmigte Stellenplanung, zu deren Stand sie kurz referiert.

Herr Lukas (Zweirad) knüpft an die Zielsetzung des Radentscheids an, wonach eine Infrastruktur so zu gestalten sei, dass möglichst wenig Fehlverhalten zu Unfällen führt. Der Anspruch sei, Unfälle grundsätzlich zu vermeiden, die Schuldfrage sei dabei ohne Relevanz. In der Stadtverwaltung sehe er großes Potenzial für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und bezüglich der Struktur zur Unfallvermeidung. Alle Verkehrsteilnehmende müssten darin unterstützt werden, Fehler zu reduzieren um schwere oder tödliche Unfälle zu vermeiden. Im Maschinenbau gebe es entsprechende Analogien, wie dies erreicht werden könne. Menschliches Verhalten sei einigermaßen vorhersehbar. Dies in der Planung angemessen zu berücksichtigen liege in der Verantwortung der Stadtverwaltung.

Herr Dittmann (VCD) erinnert an das Angebot des Amtes für öffentliche Ordnung, gemeinsam über Unfälle zu sprechen. Der Unfallatlas zeige eine Unfallhäufung an den Stellen, wo sich Radverkehr und Autoverkehr trafen. An solchen Achsen, und das sei auffällig, gebe es aber auch Stellen, welche in der Unfallstatistik nicht auftauchen. Dieses müsse man analysieren, um daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

Herr Pipiorke (Naturfreunde Radgruppe Stuttgart) begrüßt die Aussage des Oberbürgermeisters, wonach die Verkehrsflächen neu aufgeteilt werden müssten. Der Verkehr wachse derzeit massiv zulasten der Qualität für die Radfahrenden und die Fußgänger*innen. Beispielsweise nennt er die vierspurige Rotebühlstraße Richtung Innenstadt. Hier teilten sich Radfahrer und Fußgänger legal den Fußweg, der zudem durch Außen-

gastronomie verdichtet sei. Dies könne man zugunsten der Fußgänger lösen, indem dem Autoverkehr eine Fahrspur entzogen werde.

Herr Gruner (ADFC) adressiert die fehlende Verwaltungsvorschrift für das Aufstellen eines Überholverbotsschildes einspuriger Fahrzeuge. Am Beispiel von Stuttgart-Kaltental stellt er die Frage, welche rechtlichen Probleme die Stadt darin sehe, das Schild schon jetzt aufzustellen.

Mit Bezug auf die Wortmeldung von Herrn Lukas merkt OB Kuhn an, den Anspruch, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass es keine Unfälle gebe und Fehlverhalten keine Rolle spiele, könne die Stadt nicht erfüllen. Verkehrssicherheit setze die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und die gegenseitige Rücksichtnahme aller am Verkehr Teilnehmenden voraus. Aufgabe der Stadt sei, das Unfallgeschehen zu analysieren und gemeinsam mit Polizei und Verkehrsbehörde den durch bauliche Ursachen bedingten Veränderungsbedarf umzusetzen.

Den Hinweis Herrn Dittmanns zum Austausch über Unfälle greift Frau Scherz auf. Sie ergänzt, im Unfallatlas seien Unfälle abgebildet, aber nicht die Unfallursachen. Über diese Informationen verfüge ausschließlich das Polizeipräsidium. Es sei Aufgabe der Verkehrsbehörde, allen Gefahrenstellen auf den Grund zu gehen, und eindeutige Regelungen zu erlassen. Bezüglich der Einlassungen von Herr Pipiorke verweist sie auf den noch folgenden Tagesordnungspunkt 1a. Die Aufstellung des von ihm vorgeschlagenen Verkehrsschildes für die Kaltentaler Abfahrt stehe unter dem Vorbehalt der ausstehenden Verwaltungsvorschrift bzw. der Rechtskraft des Bußgeldkatalogs.

Die Eigenverantwortung aller am Verkehr Teilnehmenden, so BM Dr. Schairer, könne nicht auf null Prozent reduziert werden. Insofern sei Sicherheit nicht gleichzusetzen mit einem perfekten Radfahrersystem, welches sicherlich noch Verbesserungspotenzial aufweise. Er erinnert daran, dass die Stadt Stuttgart als Beitrag zur Verkehrssicherheit die erste Verkehrsschule der Welt gegründet habe, welche im nächsten Jahr durch die Neueröffnung einer weiteren Verkehrsschule ergänzt werde.

Radfahrende wünschten sich auch deshalb mehr Schutz, um andere davon zu überzeugen, aufs Fahrrad zu steigen, wirft StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) ein. Die Stadt Helsinki vermeldete für Jahr 2019 keinen Verkehrstoten. Ursächlich dafür seien die Verlangsamung des Verkehrs und eine klare Trennung von Auto-, Rad- und Fußverkehr. In Stuttgart hingegen erlebe man an vielen Stellen eine große Vermischung des Verkehrs. Die Radinfrastruktur sei an vielen Stellen uneindeutig und interpretationsbedürftig. Deshalb nutzten Radfahrende auch Gehwege. Eine Untersuchung in Dänemark zeige auf, dass die Regelverstöße der Radfahrenden deutlich abnähmen, wenn die Radinfrastruktur schön, einladend und eindeutig sei. Sie appelliert an Politik und Verwaltung, den Radverkehr in Stuttgart in diesem Sinne sicherer zu machen.

Herr Gruner regt an, den Grundsatz aus dem Maschinenbau, wonach der vorhersehbare Missbrauch der Nutzung in die Konstruktion einkalkuliert werde, in die Planung und Ausgestaltung des Radverkehrs zu übernehmen.

Eine sinkende Verkehrsmoral aufgrund des Ahndungsdefizites konstatiert StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Die Verkehrsüberwachung müsse mit mehr Kompetenz ausgestattet werden, um auch den fließenden Verkehr in einer Fahrradstraße ahnden zu können. Verstöße von Autofahrern dort würden häufig

nicht geahndet. Die 1,5-m-Kampagne müsse nochmals offensiv angepackt werden. Die Fahrzeuge der SSB und des kommunalen Ordnungsdienstes könnten mit entsprechenden Hinweisen versehen werden. Auch die Displays im öffentlichen Raum seien einzubeziehen. Bei den Radfahrenden müsse ein subjektives Sicherheitsbedürfnis verankert werden, um ein fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen. Er fordert ein gutes Infrastrukturdiesign auf Basis der Einführung des Stuttgart-Standards. Dazu gehöre eine baulich getrennte Radverkehrsführung. Nur so seien die Ziele der klimaneutralen Mobilität zu erreichen.

Der Berichterstattung entnehme er für das Jahr 2020 eine Verringerung der Unfälle Kfz/Rad sowie eine Zunahme der Alleinunfälle Rad und von Rad/Rad-Unfällen, so StR Sakkaros (CDU). Es müsse eine Infrastruktur geschaffen werden, die Begegnungen zwischen Kfz und Radfahrenden vermeidet. Fahrradspuren müssten nicht notwendigerweise auf Hauptverkehrsachsen angelegt werden, auch tempoberuhigte Parallelstraßen kämen dafür in Frage.

Dass eine gute Fahrradinfrastruktur auch objektive Sicherheit dafür schaffe, dass Kinder ohne Begleitung Fahrrad fahren könnten, erklärt StRin Schanbacher (SPD). Eine Bevorteilung von Autofahrern dürfe es nicht geben. Sie regt an, bei der Berichterstattung über Radverkehrsunfälle Aussagen über die "gefühlte Sicherheit" aufzunehmen.

Herr Lukas spricht sich dafür aus, die Erkenntnisse aus Forschung und Evaluierung in Zusammenarbeit mit entsprechenden Hochschulen stärker in die Analyse einzubinden. Dies könne aufzeigen, wo Infrastruktur oder Ahndung nicht funktionierten. Am Beispiel der Verkehrsüberwachung der Eberhardstraße bezieht er sich auf Rückmeldungen vom Innenministerium und Verkehrsministerium des Landes, wonach Stadtverwaltung, Polizeibehörde oder auch die Polizei dort Kontrollaufgaben wahrzunehmen haben. Er wünsche sich, dass die 1,5-m-Kampagne endlich ins Laufen komme.

Über aktuelle Verkehrssituationen, die sie als PW-Lenkerin erlebt habe, in denen eine defensive Fahrweise gegenüber Radfahrenden Unfälle vermieden hätten, berichtet StRin von Stein (FW). Mit Hinweis auf die Außenstadtbezirke betont sie die Notwendigkeit der Bürger*innen, sich mit dem Pkw in der Stadt zu bewegen. Vor allem Familien mit Kindern könnten nicht alles mit dem Fahrrad erledigen.

Die Wichtigkeit einer räumlichen Trennung der Radfahrenden vom übrigen Verkehr bestätigt StR Puttenat (PULS). Er bezweifle den Erfolg der Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer angesichts einer sinkenden Verkehrsmoral. Zur Lösung des Problems der täglich widerrechtlich von Autos befahrenen Eberhardstraße erinnert er an die Anfrage der PULS-Fraktionsgemeinschaft vom 24.09.2020. Er bittet um zusätzliche Informationen über die Gründe für die Rad-Allein-Unfälle.

Zum Thema der Rotlichtverstöße verweist StRin Dr. Lehmann auf Untersuchungen in Dänemark und Hamburg, wonach diese weniger häufig von Radfahrenden als von Autofahrern begangen werden.

Weitere Anregungen und Fragen aufgreifend hebt Frau Scherz hervor, auch in Stuttgart gebe es Geschwindigkeitsmaßnahmen durch Temporeduzierung auf 30 km/h. Das subjektive Gefühl der Radfahrenden sei ein Faktor, der künftig stärker in die Planung und in

die Arbeit der Verkehrssicherheit einbezogen werde. Über das Aufgreifen von Bürgerbeschwerden geschehe dies bereits.

Die wichtigste Maßnahme, um Unfälle zu vermeiden, stelle die ständige Wachsamkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen dar. Die Verkehrsforschung und die damit verbundene Verfassung von Richtlinien habe in der Verkehrssicherheit eine sehr lange und hochwertige Tradition. Die Stadt arbeite mit renommierten und anerkannten Büros zusammen. Beschäftigte der Verwaltung seien in den entsprechenden Gremien vertreten. Die Mitarbeiter*innen der Polizei und der Verkehrsbehörde verfügten über umfangreiche Netzwerke und regelmäßigen Fachaustausch.

Die Verstärkung der Prävention in Abstimmung mit den Überwachungsorganen bezeichne sie als großen Mehrwert. Die Verwaltung sei in hohem Maße auf den Radverkehr sensibilisiert. Die Aktionen der Überwachungsarbeit seien nicht immer wahrnehmbar. In der Eberhardstraße erfolgten durch die Verkehrspolizei in den letzten Wochen intensive Prüfungen. Die 1,5-Meter-Kampagne, aufgesetzt im Jahr 2019 und im Stadtbild sichtbar durch Aufkleber, werde im neuen Jahr weitergeführt. Die IVLZ habe bereits die notwendigen Programme für die Displays eingespielt. Die Verkehrsüberwachung und die SSB seien bereits in der Diskussion mit dem Ziel, eine gut sichtbare Kampagne auf den Weg zu bringen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Pätzold fest:

Der Unterausschuss STA + AKU Mobilität hat vom Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schulz / pö

Verteiler:

- I. Referat SOS
zur Weiterbehandlung
Amt für öffentliche Ordnung

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SWU
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
 4. Referat T
Tiefbauamt (2)
 5. Stadtkämmerei (2)
 6. Rechnungsprüfungsamt
 7. L/OB-K
 8. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS