

**Bürgerbeteiligung als Instrument einer
Stadtentwicklung - dargestellt am Radverkehr
der Stadt Tuttlingen**

Bachelorarbeit

zur Erlangung des Grades einer
Bachelor of Arts (B.A.)
im Studiengang gehobener Verwaltungsdienst
- Public Management -

vorgelegt von

Carolin Schoßer
Eichwiesen 4
72514 Inzigkofen

Studienjahr 2017/2018

Erstgutachter: Prof. Dr. Helmut Hopp
Zweitgutachter: Arno Specht

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	IV
Abbildungsverzeichnis.....	V
Anlagenverzeichnis	VI
1 Einleitung.....	1
2 Stadtentwicklung in Zeiten des demografischen Wandels	3
2.1 Herausforderungen der Stadtentwicklung.....	4
2.2 Stadtentwicklungskonzepte	7
3 Grundlagen der Bürgerbeteiligung.....	9
3.1 Bürgerbeteiligung.....	10
3.2 Formelle Beteiligung	15
3.2.1 Gemeindeordnung.....	15
3.2.2 Baugesetzbuch.....	19
3.3 Informelle Beteiligung	20
3.3.1 Bürgerbefragung	22
3.3.2 Internetgestützte Beteiligung	23
3.4 Erfolgsfaktoren der Bürgerbeteiligung	25
4 Realisierung der Bürgerbeteiligung im Radverkehr der Stadt Tuttlingen.....	28
4.1 Die Stadt Tuttlingen – Ein Überblick	28
4.2 Masterplan als Stadtentwicklungskonzept	30
4.3 Herausforderung Radverkehr	32
4.4 Befragungen zur Radverkehrssituation.....	34
4.4.1 Methodik der Untersuchung	35
4.4.2 Praktische Durchführung	39
4.4.3 Auswertung	41
4.4.3.1 Bürgerbefragung	41
4.4.3.2 Schülerbefragung	60
4.5 Ausblick	60
5 Schlussbetrachtung.....	61

Anlagen	63
Literaturverzeichnis	108
Erklärung	116

Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für beiderlei Geschlecht.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BauGB	Baugesetzbuch
d.h.	das heißt
GemO	Gemeindeordnung Baden-Württemberg
ggf.	gegebenenfalls
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Handlungsrahmen und Dimensionen nachhaltiger Stadtentwicklung.....	7
Abb. 2: Mögliche Stufen der Beteiligung	12
Abb. 3: Phasen der Bürgerbeteiligung.....	13
Abb. 4: Landkreis Tuttlingen.....	29
Abb. 5: Geschlechterverteilung	43
Abb. 6: Altersverteilung	43
Abb. 7: Mobilitätsverhalten der Befragten	45
Abb. 8: Fahrrad als Verkehrsmittel	46
Abb. 9: Nutzung des Fahrrads.....	47
Abb. 10: Angebot an Radwegen innerorts.....	49
Abb. 11: Angebot an Radwegen außerorts	50
Abb. 12: Radverkehrsführung.....	51
Abb. 13: Zustand und Qualität der Fahrradwege.....	52
Abb. 14: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.....	53
Abb. 15: Fahrradwegweisung/ Beschilderung der Radwege	54
Abb. 16: Verkehrssicherheit	55
Abb. 17: Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln.....	56
Abb. 18: Informationsangebot zum Radverkehr	57
Abb. 19: Nutzung eines E-Bikes oder Pedelecs	58
Abb. 20: Beurteilung der Ladestationen in Tuttlingen	59
Abb. 21: Gefahrenquellen.....	60

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland 2008 & 2060 ...	63
Anlage 2: Anteil der Internetnutzer in Deutschland.....	64
Anlage 3: Demografiegutachten Tuttlingen	65
Anlage 4: Fragebogen Bürgerbefragung	66
Anlage 5: Fragebogen Bürgerbefragung online.....	70
Anlage 6: Fragebogen Schülerbefragung	75
Anlage 7: Pressemitteilung	76
Anlage 8: Flyer Umfrage.....	77
Anlage 9: Mitteilung auf der Homepage der Stadt Tuttlingen	78
Anlage 10: Mitteilung in Facebook	79
Anlage 11: Verteilung der Bierdeckel	80
Anlage 12: Auswertung der Bürgerbefragung	81
Anlage 13: Auswertung der Schülerbefragung	106
Anlage 14: Hochschule für Technik Stuttgart – Masterarbeit (Anlagen-CD)	
Anlage 15: Masterplan der Stadt Tuttlingen (Anlagen-CD)	

1 Einleitung

„Es ist eine demokratische und inhaltliche Selbstverständlichkeit, dass die Menschen das Haus, in dem sie leben wollen, selbst planen und gestalten können.“¹

Bertolt Brecht

Die Beteiligung der Bürger² an der Gestaltung ihres Lebensumfeldes, das heißt in der Stadt, in der sie leben, ist wesentlicher Bestandteil einer repräsentativen Demokratie und in vielen Kommunen bereits allgemein akzeptiert.³ Immer mehr Städte beziehen ihre Bürger in politische Entscheidungen mit ein. Am häufigsten geschieht dies in Planungs- und Entscheidungsprozessen der Stadtentwicklung. Im Rahmen der Verwaltungsmodernisierung wird ein Leitbildwandel von der Dienstleistungs- zur Bürgerkommune erkennbar. Ende der 90er Jahre wurde der Bürger als Kunde, heutzutage als aktiver Mitgestalter angesehen.⁴ Insbesondere in Zeiten des demografischen Wandels gewinnt die Mitgestaltung der Bürger an der Stadtentwicklung zunehmend an Bedeutung. Denn nur gemeinsam können die zukünftigen Herausforderungen bewältigt werden.

In vielen Kommunen ist die Beteiligung der Bürger an der Kommunalpolitik bereits gelebte Praxis, trotzdem besteht in vereinzelt Städten und Gemeinden weiterhin die Forderung nach mehr Mitwirkungsrechten. Deutlich wird dies unter anderem in Protesten gegen Großprojekte wie Stuttgart 21. Zugleich gibt es ein großes Potenzial an Bürgern, die sich an der Planung und Gestaltung ihres zukünftigen „Hauses“, wie Brecht es beschreibt, engagieren wollen. Dieses Potenzial sollte als Chance für die zukünftige

¹ https://www.mitarbeit.de/publikationen/shop/praxis_buergerbeteiligung/ [28.08.2017].

² Bürger der Gemeinde ist, wer Deutscher im Sinne von Artikel 116 des Grundgesetzes ist oder die Staatsangehörigkeit eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union besitzt, das 16. Lebensjahr vollendet hat und seit mindestens drei Monaten in der Gemeinde wohnt (§ 12 I GemO).

³ Vgl. Dt. Städtetag, 2013a, S. 5

⁴ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 32.

Stadtentwicklung verstanden werden. Gleichzeitig sind damit auch Herausforderungen für Politik und Verwaltung verbunden.

Vor diesem Hintergrund setzt sich die vorliegende Arbeit mit der Fragestellung auseinander, welchen Herausforderungen die Kommunen in der heutigen Zeit begegnen müssen und wie die Bürger erfolgreich in Planungs- und Entscheidungsprozesse integriert werden können, um die Entwicklung einer Stadt voranzutreiben. Ziel dieser Arbeit ist es, die Bedeutung der Bürgerbeteiligung für eine Stadtentwicklung zu erörtern und anhand eines Bürgerbeteiligungsprozesses der Stadt Tuttlingen zu verdeutlichen.

Existiert in Tuttlingen das oben genannte Potenzial an engagierten Bürgern und wie können diese zur Beteiligung aktiviert und motiviert werden?

Methodisches Vorgehen und Aufbau

Im folgenden Kapitel werden zunächst gesellschaftliche und städtische Entwicklungen betrachtet und damit verbundene Herausforderungen für die Kommunen erörtert. In diesem Zusammenhang wird auf die Bedeutung von Stadtentwicklungskonzepten näher eingegangen.

Kapitel 3 legt theoretische Grundlagen der Bürgerbeteiligung dar und zeigt verschiedene Beteiligungsformen auf. Einerseits sind hier die gesetzlich vorgeschriebenen wie auch die informellen Formen gemeint. Andererseits erweitern sich die Möglichkeiten der Beteiligung in der heutigen Zeit durch die Nutzung des Internets, weshalb die internetgestützte Beteiligung an dieser Stelle Erwähnung findet. Im letzten Abschnitt des dritten Kapitels werden Faktoren für eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung näher beleuchtet. In Kapitel 4 wird exemplarisch ein im Rahmen der Bachelorarbeit durchgeführter Bürgerbeteiligungsprozess der Stadt Tuttlingen dargestellt. Hierzu wird zunächst ein Überblick über die Stadt Tuttlingen gegeben und anschließend ihr Stadtentwicklungskonzept erläutert. Der Fokus liegt hierbei insbesondere auf den Radverkehr, da dieser im Beteiligungsprozess im Mittelpunkt steht. Die Stadt möchte den Radverkehr attraktiver gestalten und das Angebot für Radfahrer in Zukunft weiter optimieren. Es soll ein

neues Radverkehrskonzept ausgearbeitet und umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund wurde der Beteiligungsprozess mittels einer Bürgerbefragung durchgeführt. Nach Auswertung der Ergebnisse erfolgt ein zusammenfassender Ausblick für die Stadt Tuttlingen.

2 Stadtentwicklung in Zeiten des demografischen Wandels

Der Begriff der Stadtentwicklung wird in der Bürgerschaft oft mit baulich-räumlichen Veränderungen assoziiert, die jedoch richtigerweise der Stadtplanung zuzuordnen sind. Die Stadtentwicklung hingegen umfasst zusätzlich die gesellschaftlichen, kulturellen, ökonomischen sowie ökologischen Entwicklungen in einer Kommune. Diese unterschiedlichen Aspekte begründen somit eine Einbeziehung und zugleich enge Zusammenarbeit aller Akteure, um den künftigen Herausforderungen gegenüber treten zu können.⁵ Da Städte als „Motoren der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung“⁶ bezeichnet werden, muss sich eine Stadtentwicklungspolitik an stetige Veränderungen der Städte anpassen. Mit den kontinuierlichen Veränderungen der heutigen Städte und Gemeinden sind vielfältige Anforderungen verbunden, mit denen die Kommunen konfrontiert werden. Diese Anforderungen haben sich in den letzten Jahren maßgeblich verändert und entwickeln sich immer weiter.

Im folgenden Abschnitt werden zunächst einige Herausforderungen einer Stadtentwicklung und dabei wird ein besonderes Augenmerk auf den demografischen Wandel. Im Anschluss daran wird ein Blick auf die Bedeutung von Stadtentwicklungskonzepten geworfen, da sie eine besondere Rolle im Handeln der Kommunen einnimmt.

⁵ Vgl. BMVBS, 2010, S. 5, 35.

⁶ Vgl. BMVBS, 2007, S.9.

2.1 Herausforderungen der Stadtentwicklung

Bedeutende Herausforderungen in der heutigen Stadtentwicklung sind vor allem der demografische Wandel, die Globalisierung sowie Aspekte der Nachhaltigkeit.⁷

Der demografische Wandel erzielt eine stetige Veränderung der Gesellschaftsstrukturen. Die drei zentralen Faktoren der Bevölkerungsentwicklung sind die Entwicklung der Geburtenrate (Fertilität), der Sterberate (Mortalität) sowie der Zu- und Abwanderungen (Migration). In Deutschland wird der demografische Prozess insbesondere durch die Alterung der Gesellschaft bestimmt.⁸ Ursache hierfür ist einerseits eine sinkende Geburtenrate. Gleichzeitig erhöht sich der Anteil an älteren Menschen, da die Lebenserwartung aufgrund der verbesserten medizinischen Versorgung steigt. Dennoch ist die Sterberate höher als die Geburtenrate, wodurch ein Bevölkerungsrückgang erzielt wird. Eine mögliche Chance diese Differenz zu kompensieren, kann in der Migration gesehen werden.⁹ Nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes sind im Jahr 2015 rund 2 137 000 Personen nach Deutschland zugezogen.¹⁰ Besonderer Handlungsbedarf besteht hierbei in der Förderung der Integration der zugewanderten Menschen. Zugleich sollte eine Abwanderung der Bevölkerung minimiert werden. Eine solche erfolgt meist aufgrund von besseren Standortbedingungen in anderen Städten und gilt als Folge des zunehmenden Standortwettbewerbs.¹¹ Somit sollten Städte und Gemeinden versuchen, ihre Einwohner mit Hilfe einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung in der Stadt zu halten. Das bedeutet einerseits eine Stärkung der Standortattraktivität für junge Menschen, andererseits aber auch eine Anpassung

⁷ Vgl. BMVBS, 2010, S. 35.

⁸ Siehe Anlage 1.

⁹ Vgl. <https://www.bpb.de/politik/innenpolitik/demografischer-wandel/196911/fertilitaet-mortalitaet-migration> [10.08.2017].

¹⁰ Vgl.

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/07/PD16_246_12421.html [28.07.2017].

¹¹ Vgl. KfW, 2006, S.1, S.8.

der kommunalen Angebote an den Bedarf älterer Menschen - im Allgemeinen eine Erhöhung der Lebensqualität. Einwohner im Sinne des § 10 GemO ist, wer in der Gemeinde wohnt.

Auch in Zukunft wird eine Konfrontation mit schrumpfenden Städten und der zunehmenden Alterung der Gesellschaft nicht nachlassen.¹² Die Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung erstrecken sich auf alle Bereiche der kommunalen Daseinsvorsorge. Handlungserfordernisse bestehen insbesondere im Bereich der Infrastruktur sowie der Wirtschafts- und Sozialsysteme.¹³ Hierzu zählen unter anderem die Aufwertung der Städte und Gemeinden als Wohn- und Arbeitsstandort sowie die „Anpassung des Gebäudebestandes und der Infrastruktur an veränderte Nachfrage- und Bedarfsstrukturen“¹⁴. Durch den Bevölkerungsrückgang entstehen Gebäudeleerstände und Überkapazitäten in der Infrastruktur, die es gilt rückzubauen oder umzunutzen.¹⁵ Die Umnutzung sollte sich einerseits am Bedarf altersgerechter Einrichtungen wie Altenheime, andererseits an den Bedürfnissen jüngerer Menschen, insbesondere mit Familienperspektiven, ausrichten. Dieser steigende Handlungs- und Investitionsbedarf kann jedoch aufgrund von Haushaltskonsolidierungen¹⁶ in vielen Kommunen nicht abgedeckt werden.¹⁷ Ein solcher Investitionsrückgang wirkt sich negativ auf die oben genannte Lebensqualität des Standortes aus, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der Kommune schwächt.

Die unterschiedlichen Entwicklungen in den Städten und Gemeinden bewirken unterschiedliche Ausprägungen des demografischen Wandels. Je nach regionalen Herausforderungen muss somit jede Kommune ihre eigenen Handlungsfelder erkennen und entsprechend agieren.

¹² Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 26.

¹³ Vgl. Dt. Städtetag, 2006, S.3.

¹⁴ KfW, 2006, S.8.

¹⁵ Vgl. a.a.O., S. 17.

¹⁶ Verringerung von Defiziten öffentlicher Haushalte.

¹⁷ Vgl. KfW, 2006, S.8.

Nach Bischoff, Selle und Sinning werden viele Projekte, die die Stadtentwicklung prägen, oft nur innerhalb der Politik und Verwaltung entschieden.¹⁸ In der Literatur wird deshalb insbesondere die Beteiligung der Bürger als Chance für eine erfolgreiche Stadtentwicklung gesehen. Das Potenzial und die Bereitschaft zur Mitwirkung im eigenen Lebensumfeld sind bereits gegeben, müssen jedoch von den Vorhabenträgern aktiviert werden.¹⁹ Gerade in Zeiten des demografischen Wandels ist dieses Engagement sehr gefragt. Die Einbeziehung der Bürger begründet sich beispielsweise darin, dass Stadtentwicklung öffentliche sowie private Belange berührt, die im Planungsprozess untereinander abgewogen werden müssen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Um eine gerechte Abwägung zu gewährleisten und viele Interessen zu berücksichtigen, ist die Kommunikation zwischen Politik und Betroffenen unabdingbar.²⁰ Auf diese Notwendigkeit wird in Kapitel 3 näher eingegangen. Auch nach der Dokumentation Nr. 117 des Deutschen Städte- und Gemeindebundes lassen sich die Herausforderungen der Stadtentwicklung nur bewerkstelligen, wenn die „Lebensinteressen aller Beteiligten unmittelbar berücksichtig[t] und eine starke Öffentlichkeitsbeteiligung praktizier[t] [wird]“²¹. Insbesondere werden hier ökologische Probleme genannt, die nur gemeinsam gelöst werden können.²² Daneben erfordern selbstverständlich auch gesellschaftliche Probleme, Politikverdrossenheit oder Spaltung der Gesellschaft, eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten. Im Allgemeinen lässt sich festhalten, dass Kommunen den wachsenden Handlungsbedarf in Zeiten des demografischen Wandels mit weniger Finanzmitteln für die Stadtentwicklung decken müssen. Aus diesem Grund sollten Strategien entwickelt werden, um den weitreichenden Folgen der Veränderungen entgegenzuwirken. Eine solche Strategie stellt ein Stadtentwicklungskonzept dar, dessen Bedeutung im Folgenden deutlich gemacht wird.

¹⁸ Vgl. Bischoff/Selle/ Sinning, 2007, S. 28.

¹⁹ Vgl. Dt. Städtetag, 2013a, S.11

²⁰ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 19.

²¹ DStGB, 2013, S.15.

²² Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 24f.

2.2 Stadtentwicklungskonzepte

Wie im obigen Abschnitt deutlich wurde, hat der demografische Wandel Einfluss auf die gesamtstädtische Entwicklung. Dies bedeutet, dass sich „soziale Integration, ökologische Nachhaltigkeit, ökonomisches Wachstum und Stadtgestaltung [...] gegenseitig [beeinflussen]“²³. Die Nachhaltigkeit beschreibt in diesem Zusammenhang „den weitsichtigen und rücksichtsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen“²⁴.

Eine erfolgreiche Stadtentwicklung kann somit nicht allein mit einzelnen Strategien verschiedener Bereiche, sondern nur mit Hilfe einer langfristigen integrierten Stadtentwicklungsplanung erfolgen.²⁵ Hierbei sollen „ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle Dimensionen“²⁶ gleichermaßen betrachtet werden und so zum Interessenausgleich beigetragen werden. Wie bereits unter 2.1 erwähnt, soll auch die Beteiligung der Bürger im Stadtentwicklungsprozess nicht außer Acht gelassen werden. Dies wird in der unten stehenden Abbildung des Deutschen Städtetags deutlich.

Abb. 1: Handlungsrahmen und Dimensionen nachhaltiger Stadtentwicklung



Quelle: Dt. Städtetag, 2013a, S. 10.

²³ BMVBS, 2007, S. 17.

²⁴ <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/21339690/oekologische-nachhaltigkeit-v2.html> [11.08.2017].

²⁵ Vgl. Dt. Städtetag, 2006, S. 5, 22f.

²⁶ Dt. Städtetag, 2013b, S. 10.

Die integrierte Stadtentwicklungsplanung ist ein geeignetes Instrument, um einzelne Strategien zu einem Gesamtkonzept zu bündeln und so einen Gesamtüberblick über die Handlungsfelder in einer Stadt zu verschaffen. Ein Stadtentwicklungskonzept versteht sich somit als „Orientierungs- und Handlungsrahmen“²⁷ für die Kommunalpolitik. Da die integrierte Stadtentwicklungsplanung ein informelles Instrument darstellt, erweitert sie zugleich die kommunale Planungshoheit durch Öffnung des Planungsprozesses für verschiedene Akteure.²⁸

Jede Stadt und Gemeinde muss auf ihre lokalen Problematiken unterschiedlich reagieren. Somit ist es notwendig, dass jeweils ein individuelles „langfristig und strategisch geleitete[s] [...] Handlungskonzept“²⁹ erarbeitet und bei Veränderungen weiterentwickelt wird. Somit bestimmen die lokalen Herausforderungen Ziele und Inhalte des Konzeptes.

Der Deutsche Städtetag hat in seiner Herausgabe „Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement“ bedeutsame Schwerpunkte für die Stadtentwicklung insbesondere zur Erhöhung der Lebensqualität festgehalten. Hierzu zählen unter anderem³⁰:

- eine kompakte Innenstadtentwicklung; dazu gehört, eine Stadt der kurzen Wege zu fördern
- eine stadt- und klimaverträgliche Mobilitätskultur, das meint eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- eine Aufwertung des öffentlichen Raumes zur Stärkung lokaler Identität
- eine Entwicklung von Zentren für sozialen und kulturellen Austausch

Diese Handlungsfelder werden ebenfalls im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Tuttlingen ersichtlich. Einen relevanten Schwerpunkt, der in Kapitel 4

²⁷ Dt. Städtetag, 2006, S. 22.

²⁸ Vgl. Dt. Städtetag, 2013b, S. 11.

²⁹ Städtetag, 2006, S.3.

³⁰ Vgl. Städtetag, 2013b, S. 13.

vertieft betrachtet wird, legt die Stadt derzeit auf die Förderung einer stadt- und klimaverträglichen Mobilitätskultur.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Stadtentwicklungskonzepte die Grundlage zur Bewältigung zukünftiger Herausforderungen bilden. Um ein solches erfolgreich umzusetzen, bedarf es allerdings einer umfassenden Beteiligung aller Akteure sowie einer interkommunalen Kooperation. Vor allem sollten die Bürger, die als Alltagsexperten die Situation in der Stadt am besten beurteilen können, berücksichtigt werden.

Es gibt viele Möglichkeiten die Bürger in Planungs- und Entscheidungsprozesse zu integrieren. Im weiteren Verlauf soll der Fokus auf die wichtigsten Formen gelegt werden. Zunächst werden hierzu Grundlagen der Bürgerbeteiligung näher betrachtet und anschließend erörtert, wie eine Einbindung der Bürger in kommunale Entwicklungsprozesse gelingen kann.

3 Grundlagen der Bürgerbeteiligung

Wie aus 2.1 ersichtlich, stellt Bürgerbeteiligung eine wesentliche Grundlage für eine erfolgreiche Stadtentwicklung dar. Aus der Dokumentation Nr.117 des Deutschen Städte- und Gemeindebundes wird ebenfalls deutlich, dass eine Stadtentwicklung ohne Einbeziehung der Bürger nicht funktionieren kann.³¹ Dieses Kapitel legt die Bedeutung der Bürgerbeteiligung sowie ihre theoretischen und rechtlichen Grundlagen dar. Hierfür wird zunächst der Begriff der Bürgerbeteiligung definiert. Anschließend werden die rechtlichen Rahmenbedingungen betrachtet und die formellen wie auch die informellen Beteiligungsformen näher erläutert. Da die internetgestützte Beteiligung im praktischen Beispiel angewendet wurde, wird sie gesondert unter 3.3.2 aufgeführt. Der letzte Abschnitt des Kapitels erörtert, welche Faktoren zu einer erfolgreichen Bürgerbeteiligung beitragen.

³¹ Vgl. a.a.O., 2013b, S. 6.

3.1 Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung versteht sich nach Selle als die „Öffnung von Planungs- und Politikprozessen für bürgerschaftliche Mitwirkung durch Information, Partizipation³² und Kooperation“³³. Demnach geht es um die Einbindung der Bürger in kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie deren Einflussnahme auf die Politik.³⁴ Die Literatur setzt Bürgerbeteiligung des Öfteren mit den Begriff der Partizipation gleich. In der Praxis wird der Begriff auch für Einwohner, die ausländische Bevölkerung sowie Kinder- und Jugendliche verwendet. Zudem werden hierunter nicht nur Mitwirkungsrechte, sondern auch Letztentscheidungsrechte gefasst, was verschiedene Literatur bestätigt. Die Beschreibung der Beteiligungsformen verdeutlicht diese Unterscheidung.

Wesentliches Element im Planungsprozess ist die Kommunikation.³⁵ Wie sollte jedoch diese Kommunikation erfolgen, um eine effektive Bürgerbeteiligung zu erzielen? Die Literatur erwähnt in diesem Zusammenhang häufig das „Drei-Stufen-Modell“. Kommunikation umfasst hierbei die Stufen Information, Beteiligung sowie Kooperation. Innerhalb der drei Stufen wird nach dem Grad der Mitwirkungsmöglichkeit der Bürger unterschieden. Je höher die Stufe, desto stärker ist die Möglichkeit der Einflussnahme der Bürger auf die Vorhabenträger.³⁶

Frühzeitige Information

Eine frühzeitige Information ist grundlegende Voraussetzung für eine Kommunikation. Nur wenn Wissen über das geplante Vorhaben vorhanden ist, kann die Politik es an die Bürger weitergeben, worauf diese dann reagieren und ihre Meinung kundgeben können. In diesem Schritt sollen Themen, Ziele, Verfahren festgelegt, Sachverhalte erkundet und Meinun-

³² lat. participare = jemanden teilnehmen lassen.

³³ Wentzel, 2010, S. 39.

³⁴ Vgl. Wentzel, 2010, S. 38f.

³⁵ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S.17.

³⁶ Vgl. BMVI, 2014, S. 13f; Kubicek, 2014, S.54f.

gen gebildet werden.³⁷ Um den Großteil der Bevölkerungsgruppen zu erreichen, sollten alle verfügbaren Kommunikationskanäle genutzt werden. Auf diese wird im späteren Verlauf näher eingegangen. Beispielhaft können Informationsveranstaltungen oder Befragungen genannt werden.

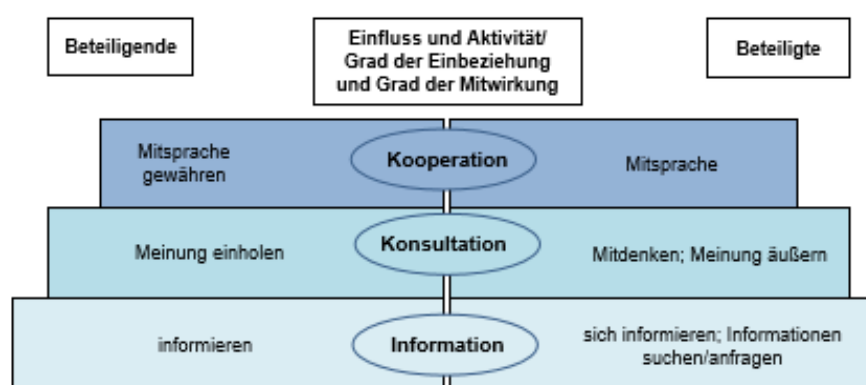
Beteiligung/ Konsultation:

Eine Beteiligung setzt voraus, dass eine wechselseitige Kommunikation zwischen Vorhabenträgern und Bürgern erfolgt.³⁸ Im gemeinsamen Dialog werden die Planungen diskutiert und Stellungnahmen der Bürger erfasst, um andere Sichtweisen zum geplanten Vorhaben zu gewinnen.³⁹ Bürger können in dieser Phase mit Hilfe verschiedener Beteiligungsformen am Planungsprozess teilhaben. Kapitel 3.3 und 3.4 legen die verschiedenen Formen der Beteiligung dar.

Kooperation

Die Kooperation meint die Zusammenarbeit selbstständiger Akteure, die im Rahmen des Projektes eine gleichberechtigte Entscheidungs- und Handlungskompetenz besitzen. Beispielhaft kann hier der „Runde Tisch“ erwähnt werden, in dem eine Entscheidung in gemeinsamer Verantwortung getroffen wird.⁴⁰

Abb. 2: Mögliche Stufen der Beteiligung



Quelle: BMVI, 2014, S. 13 [05.07.2017].

³⁷ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S.10f., 49.

³⁸ Vgl. BMVI, 2014, S.13.

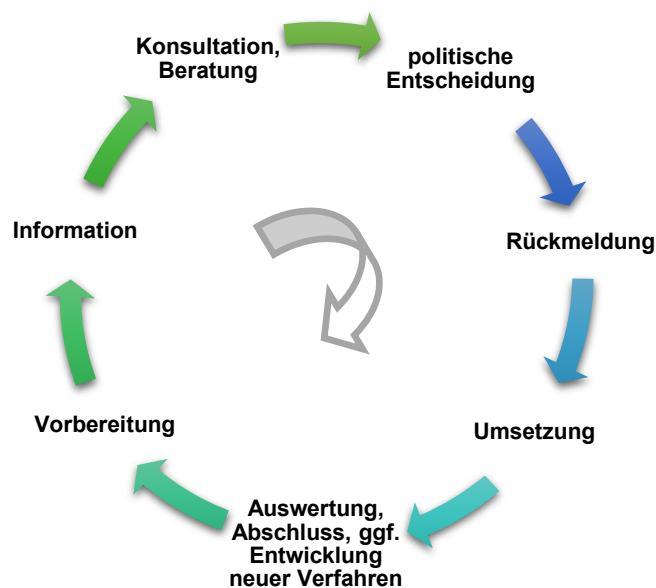
³⁹ Vgl. Kubicek, 2014, S. 54f.

⁴⁰ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 10, 50.

Das „Drei-Stufen-Modell“ lässt sich in die Phasen der Bürgermitwirkung einordnen. Nach der Veröffentlichung „Hinweise und Empfehlungen zur Bürgermitwirkung in der Kommunalpolitik“ des Deutschen Städtetags lässt sich der gesamte Prozess in sieben Phasen untergliedern.⁴¹

In der ersten Phase steht die Vorbereitung im Vordergrund. Hierzu sollte zunächst ein Gesamtüberblick verschafft sowie Inhalte, Zielgruppen und Ziele geklärt werden.⁴² Danach wird das „Drei-Stufen-Modell“ durchlaufen. Um die Bürger weiterhin als Akteure in den Prozess zu integrieren und die Akzeptanz von Entscheidungen zu erhöhen, sollte im Anschluss an die Entscheidung eine Rückmeldung an die Bürger erfolgen, wie und vor allem warum das Vorhaben letztendlich so umgesetzt wird. Die Einbeziehung soll ebenfalls bei der Umsetzung sowie Auswertung des Projekts fortgesetzt werden.⁴³

Abb. 3: Phasen der Bürgerbeteiligung



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Dt. Städtetag, 2012, S.36 [17.07.2017].

Demnach bleibt festzuhalten, dass sich Bürgerbeteiligung durch das gesamte Vorhaben, d.h. von der anfänglichen Planung bis zur Realisierung

⁴¹ Siehe Abb. 3.

⁴² Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 45.

⁴³ Vgl. Städtetag BW, 2012, S.37f.

in der Stadt, zieht. In jeder einzelnen Phase muss überlegt werden, wie die verschiedenen Akteure miteinbezogen werden sollen. Der Erfolg der Bürgerbeteiligung kann von verschiedenen Faktoren abhängen, die unter 3.4. präzisiert werden.

Bei der Verwirklichung von Partizipation werden verschiedene Funktionen deutlich. Insbesondere werden Bürger durch die Interaktion mit der Politik zur aktiven Mitwirkung motiviert, wodurch das Interesse an der Stadt und des Gemeinwesens gefördert wird. Durch gemeinsames Handeln wird die örtliche Gemeinschaft gestärkt und ein wertvoller Beitrag zur Weiterentwicklung des sozialen Wandels geleistet. Bürger sollen jedoch nicht lediglich mitwirken, sondern auch Eigeninitiative zeigen und Selbstverantwortung übernehmen.⁴⁴ Auch wenn nur eine geringe Mitwirkung der Bevölkerung angestrebt wird, können die Bürger ihr individuelles Wissen erweitern und folglich von dem Prozess profitieren.

Im Gegenzug erweitern die Ideen und Anregungen seitens der Bürger die Wissensgrundlagen der Entscheidungsträger, da sich die Bürger als Experten am besten in der Stadt auskennen.⁴⁵

Durch die Nutzung des örtlichen Potenzials können verschiedene Sichtweisen zusammengetragen, neue Perspektiven geschaffen und qualitative Lösungsansätze erarbeitet werden. Durch den Informationsaustausch zwischen Politik, Verwaltung und Bürgern wird zudem die Transparenz von politischen Prozessen gefördert und zugleich gegenseitiges Vertrauen geschaffen.⁴⁶ Dieses Vertrauen ist maßgebend, um die Zustimmung der Bevölkerung zum Vorhaben zu erlangen.

Wenn die Stadt aktiv von der Bürgerschaft mitgetragen werden kann, steigen die Akzeptanz von kommunalpolitischen Entscheidungen und zugleich die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt.⁴⁷ Die Akzeptanz begründet sich darin, dass die Bürger den Stadtentwicklungsprozessen mehr

⁴⁴ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 24.

⁴⁵ Vgl. Städtetag BW, 2012, S. 12f.

⁴⁶ Vgl. Dt. Städtetag, 2013a, S. 10.

⁴⁷ Vgl. a.a.O.

Zustimmung beimessen, wenn sie Hintergründe des Vorhabens nachvollziehen können. Laut dem Deutschen Städtetag fördert allein schon das „ernsthafte Gefragt werden“⁴⁸ die Akzeptanz politischer Entscheidungen. Folglich sind damit weniger Widerstände gegen das Vorhaben verbunden. Die Identifikation mit der Stadt kann nur erfolgen, soweit ein bestimmtes Interesse an der Stadt besteht. Je mehr die Bevölkerung eingebunden wird, desto häufiger setzen sie sich mit der Entwicklung in der Stadt auseinander und desto mehr kann das Interesse verstärkt werden.

Eine weitere wichtige Funktion, vor allem für Politik und Verwaltung, stellt die Legitimation des Entscheidungsprozesses dar.⁴⁹ Diese wird erhöht, sofern die Anregungen und Erwartungen der Bürgerschaft im Prozess der Entscheidungsfindung Berücksichtigung finden.

Nicht zuletzt dient eine „frühe, umfassende, transparente und auch attraktiv gestaltete Beteiligungskultur“⁵⁰ der Wahrung der repräsentativen Demokratie.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Angesichts der Betroffenheit an Stadtentwicklungsprozessen sollten auch Kinder- und Jugendliche vermehrt in politische Beteiligungsprozesse einbezogen werden. Da städtische Entwicklungen auf zukünftige Generationen gerichtet sind, werden diese Veränderungen für Kinder und Jugendliche in Zukunft von wesentlicher Bedeutung sein.

Eine besondere Schwierigkeit stellen jedoch die Kommunikationsbarrieren zwischen Politik, Verwaltung und den Kindern sowie Jugendlichen dar. Insbesondere fehlt in diesem Zusammenhang ein Austausch auf Augenhöhe. Auch der Gesetzgeber erkannte die Pflicht zum Handeln.

Im Rahmen der Neufassung der Gemeindeordnung trat zum 01.12.2015 der § 41a GemO in Kraft, der erstmals die Beteiligungsrechte von Kindern

⁴⁸ Dt. Städtetag, 2012, S. 13.

⁴⁹ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 23.

⁵⁰ Vgl. DStGB, 2013, S. 4.

und Jugendlichen an der Kommunalpolitik regelt.⁵¹ Gemäß § 41 a GemO sollen Kinder und müssen Jugendliche nun an Entscheidungen beteiligt werden, die ihre Interessen berühren. Um dieser Pflicht jedoch gerecht zu werden, sollten Kommunen hierfür geeignete Verfahren entwickeln, die die Beteiligung der jungen Generation ermöglichen. Eine vertiefte Auseinandersetzung soll an dieser Stelle nicht erfolgen.

Die politische Teilhabe der Erwachsenen kann in vielen verschiedenen Formen verwirklicht werden. Sie kann sowohl über direkt-demokratische, als auch über dialogorientierte und moderne Verfahren stattfinden.⁵² Allgemein werden Bürgerbeteiligungsverfahren in formelle sowie informelle Verfahren eingeteilt, die im nächsten Schritt präzisiert werden.

3.2 Formelle Beteiligung

Formelle Beteiligungsverfahren sind gesetzlich normierte Verfahren, die bei unterschiedlichen Vorhaben der Verwaltung festgelegt sind. Im Rahmen der repräsentativen Demokratie ist dies beispielsweise das aktive und passive Wahlrecht.⁵³ Des Weiteren sind sie in zahlreichen anderen Gesetzen verankert. Im Folgenden werden jedoch nur die Regelungen der Gemeindeordnung und dem Baugesetzbuch aufgeführt. Der Schwerpunkt wurde auf die informellen Beteiligungsformen gelegt, da diese im praktischen Beispiel Anwendung finden.

3.2.1 Gemeindeordnung

Die Gemeindeordnungen der Länder legen verschiedene Möglichkeiten fest, um die Bürger in politische Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen. Das Modell der repräsentativen Demokratie wird hierbei um Elemente der unmittelbaren Demokratie erweitert.

⁵¹ Vgl. <http://www.ljrbw.de/publikationen/id-41a-vom-kann-zum-muss.html> [20.07.2017].

⁵² Vgl. Nanz/ Fritsche, 2012, S. 9.

⁵³ Vgl. Städtetag BW, 2012, S. 33.

Grundlage für die Unterrichtungspflicht der Einwohner bildet § 20 GemO. Gemäß § 20 Abs. 2 Satz 2 GemO soll die Kommune ihre Einwohner bei wichtigen Planungen und Vorhaben, die unmittelbar raum- oder entwicklungsbedeutsam sind, frühzeitig über die Grundlagen, Ziele, Zwecke und Auswirkungen unterrichten. Die Dokumentation Nr. 117 des Deutschen Städte- und Gemeindebundes versteht hierunter alle Vorhaben „die nicht nur unerhebliche, vorübergehende und geringfügige Auswirkungen auf das Leben innerhalb oder auf die Entwicklung der Gemeinde haben“⁵⁴. Nach Waibel gehören hierzu beispielsweise allgemeine Entwicklungspläne, aber auch Investitionen, die das wirtschaftliche, soziale oder kulturelle Wohl der Einwohner beeinflussen.⁵⁵ Ferner soll den Einwohnern Gelegenheit zur Äußerung gegeben werden.

Zur Einbindung der Bürger können folgende Formen angewendet werden:

- Bürgerversammlung (§ 20a GemO)
- Bürgeranhörung (§ 20b GemO)
- Bürgerantrag (§ 20b GemO)
- Bürgerbegehren/ Bürgerentscheid (§ 21 GemO)

Da die Erläuterung aller Formen den Rahmen sprengen würde, werden nachfolgend daher nur die Regelungen über Bürgerversammlungen, Bürgerbegehren und Bürgerentscheide festgehalten.

Bürgerversammlungen

Bürger- oder auch Einwohnerversammlungen dienen zum Informations- und Meinungsaustausch über allgemein bedeutsame Gemeindeangelegenheiten zwischen Einwohnern⁵⁶ und dem Gemeinderat.⁵⁷ Hierbei sollen die Einwohner bereits in der Planungsphase eines Vorhabens in-

⁵⁴ Vgl. DStGB, 2013, S. 6.

⁵⁵ Vgl. Waibel, 2007, S. 117, Rn. 206.

⁵⁶ Einwohner ist nach § 10 Abs. 1 GemO jeder, der in der Gemeinde wohnt.

⁵⁷ Vgl. Waibel, 2007, S. 117 Rn. 207; DStGB, 2013, S. 6.

formiert werden und ihre Anregungen hierzu äußern können. Somit kann sich die Methode einerseits als Motivation der Einwohner erweisen.⁵⁸ Andererseits eignet sie sich dazu, die Stimmungslage der Bürger in Bezug auf das Thema zu erfahren.⁵⁹ Der Gemeinderat soll mindestens einmal im Jahr und zusätzlich bei Bedarf eine Einwohnerversammlung einberufen. Gemäß § 20a Abs. 2 GemO wird jedoch auch den Bürgern das Recht eingeräumt, eine Bürgerversammlung schriftlich zu beantragen. Hierfür ist eine bestimmte Anzahl von Unterschriften notwendig.⁶⁰

Um sich vor Missbrauch solcher Anträge zu schützen, muss es sich laut dem Gesetzgeber um eine Angelegenheit handeln, die nicht innerhalb der letzten sechs Monate behandelt wurde. Seit dem 1. Dezember 2015 kann die Möglichkeit zur Antragstellung nicht mehr nur von Bürgern, sondern von allen Einwohnern der Gemeinde wahrgenommen werden.⁶¹ Die zuständigen Gemeindeorgane sollen die Vorschläge und Anregungen der Einwohnerschaft innerhalb von drei Monaten behandeln.⁶² Hierdurch werden jedoch keine rechtlichen Verbindlichkeiten der Gemeinde gegenüber der Bürgerschaft begründet.⁶³ Die Bürgerversammlung eröffnet den Bürgern und Einwohnern lediglich die Chance, ihr Mitwirkungs- und Beratungsrecht auszuüben. Das endgültige Entscheidungsrecht verbleibt bei der Gemeindeverwaltung.

Bürgerbegehren und Bürgerentscheid

Bürgerbegehren und Bürgerentscheid sind zwei Elemente der direkten Demokratie, die den Bürgern unmittelbare Entscheidungskompetenz in Gemeinderatsangelegenheiten einräumen.⁶⁴ Angelegenheiten, die im Negativkatalog des § 21 Abs. 2 GemO enthalten sind, können nicht Gegen-

⁵⁸ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinnig, 2007, S. 86.

⁵⁹ Vgl. Dittloff, 2016, S. 99.

⁶⁰ Detaillierte Ausführungen hierzu können § 20a Abs.2 GemO entnommen werden.

⁶¹ Vgl. <https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/wie-beteilige-ich-mich/kommune/neue-gemeindeordnung/> [06.08.17].

⁶² Vgl. § 20a GemO.

⁶³ Vgl. Dittloff, 2016, S.100.

⁶⁴ Vgl. DStGB, 2013, S. 7.

stand des Bürgerentscheids sein. Ein Bürgerentscheid kann durch den Gemeinderat mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen aller Mitglieder oder durch die Bürgerschaft selbst initiiert werden.⁶⁵ Hierzu müssen die Voraussetzungen des § 21 Abs. 3 GemO vorliegen.

Um einen Bürgerentscheid durch die Bürger herbeizuführen, ist zunächst ein Bürgerbegehren erforderlich. Dieses kann als Antrag zur späteren Durchführung des Bürgerentscheids angesehen werden. Hierbei müssen eine bestimmte Anzahl von Unterschriften gesammelt werden, um den Rückhalt aus der Bevölkerung abzufragen. Die Anzahl orientiert sich an der Einwohnerzahl der einzelnen Kommune. Bei Erreichen des notwendigen Quorums wird das Begehren zur formalen Zulässigkeitsprüfung weitergeleitet und anschließend dem Gemeinderat vorgelegt. Dieser entscheidet folglich über die Zustimmung oder Ablehnung des Bürgerbegehrens.⁶⁶ Im zweiten Fall kommt es zu einem Bürgerentscheid, der wie eine Bürgermeisterwahl durchgeführt wird.⁶⁷ Voraussetzung nach § 21 Abs. 1 GemO ist, dass es sich um eine „Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde“ handelt, für die der Gemeinderat zuständig ist, und die Frage mit „Ja“ oder „Nein“ abgestimmt werden kann.⁶⁸ Insbesondere muss ebenso ein bestimmtes Quorum für den Erfolg des Bürgerentscheids erreicht werden. Dieses liegt in Baden-Württemberg bei 20 % aller Wahlberechtigten.⁶⁹

Im Gegensatz zur Einwohnerversammlung ist das Ergebnis des Bürgerentscheids verbindlich und steht der Wirkung eines Gemeinderatsbeschlusses gleich.⁷⁰ Da lediglich die Bürger einer Kommune das Recht haben, den Gemeinderat zu wählen, können daher nur diese an einem Bürgerentscheid der jeweiligen Gemeinde mitwirken.

⁶⁵ Vgl. § 21 Abs. 1 und Abs. 3 GemO.

⁶⁶ Vgl. Waibel, 2007, S. 120ff; DStGB, 2013, S.7.

⁶⁷ Vgl. § 21 Abs. 9 GemO i.V.m. § 41 Abs. 3 KomWG.

⁶⁸ Vgl. Waibel, 2007, Rn. 212.

⁶⁹ Detaillierte Voraussetzungen können § 21 GemO entnommen werden.

⁷⁰ Vgl. § 21 Abs. 8 GemO.

Zusammenfassend stellt ein Bürgerentscheid eine effektive Beteiligungsmethode der direkten Demokratie dar, da die Bürger unabhängig von der Gemeindeverwaltung eine Entscheidung über eine Sachfrage treffen und somit direkten Einfluss auf politische Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse nehmen können.⁷¹

3.2.2 Baugesetzbuch

Wie bereits erwähnt, sind die Kommunen verpflichtet ihre Bürger über Planungen und Vorhaben der Stadt zu unterrichten und sie aktiv am Planungsprozess teilhaben zu lassen.⁷² Die Grundlagen der Beteiligung an städtebaulichen Vorhaben sind unter anderem im Baugesetzbuch (BauGB) verankert. Nach § 4a Abs. 1 BauGB liegt der Zweck der Beteiligung der Öffentlichkeit in der „Ermittlung und Bewertung der von der Planung berührten Belange“. Da vor allem in der Bauleitplanung räumliche Veränderungen durchgeführt und dadurch öffentliche sowie private Belange berührt werden, nimmt die Beteiligung in der Bauleitplanung einen hohen Stellenwert ein. Dieser Abschnitt soll die Regelungen hierzu darlegen.

Nach § 2 Abs. 1 BauGB sollen die Gemeinden Bauleitpläne „in eigener Verantwortung“ für ihr Gemeindegebiet aufstellen. Gemeint sind damit, der Flächennutzungsplan sowie der daraus ergebende Bebauungsplan (§ 1 Abs. 2 BauGB). Allgemein wird die Beteiligung an Bauleitplanungsverfahren in den §§ 3, 4, 4a und 4b BauGB geregelt. § 3 BauGB enthält nähere Bestimmungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit, die in zwei Stufen durchgeführt werden soll: die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und die öffentliche Auslegung.

Die erste Stufe (§ 3 Abs. 1 BauGB) sieht eine frühzeitige Einbindung der Bürger vor, indem „über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentliche unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung

⁷¹ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 116.

⁷² Siehe 3.3.1.

oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung“ informiert werden. Die Gestaltung dieser Beteiligung kann jede Gemeinde für sich entscheiden, erfolgt jedoch in den meisten Fällen in einer öffentlichen Veranstaltung.⁷³ Hierdurch kann der Projektträger die Positionen gemeinsam mit den Bürgern erörtern und in Dialog treten.

In der zweiten Stufe gilt es den fertiggestellten Entwurf mit Erläuterungsbericht einen Monat öffentlich auszulegen (§ 3 Abs. 2 BauGB). Dies ist mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen, beispielsweise über das Gemeindeblatt oder die wöchentlich erscheinenden Zeitungen. Bis zur Auslegungsfrist besteht für die Bürger die Möglichkeit Stellungnahmen abzugeben, die im letzten Schritt vor der Beschlussfassung geprüft und in der Abwägung berücksichtigt werden sollen.⁷⁴ Dies beruht auf § 1 Abs. 7 BauGB, nach dem die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen werden müssen.

Im Vergleich zu den direktdemokratischen Beteiligungsinstrumenten, Bürgerbegehren und Bürgerentscheid, stellt die Beteiligung in der Bauleitplanung ein Verfahren der repräsentativen Demokratie dar.⁷⁵

Auf eine vertiefte Auseinandersetzung der formellen Verfahren soll an dieser Stelle verzichtet werden, da der Schwerpunkt der Arbeit auf ausgewählten Verfahren der informellen Beteiligung liegt. Diese sollen im nachfolgenden Abschnitt näher beleuchtet werden.

3.3 Informelle Beteiligung

Im Gegensatz zu den formellen Beteiligungsmethoden sind bei den informellen Verfahren weder das „Ob“ noch das „Wie“ gesetzlich normiert. Der Einsatz und die Gestaltung der informellen Verfahren liegen somit im Er-

⁷³ Vgl. DStGB, 2013, S. 12.

⁷⁴ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 98; DStGB, 2013, S. 11.

⁷⁵ Vgl. DStGB, 2013, S. 17.

messen der jeweiligen Gemeinde.⁷⁶ Trotz des weiten Gestaltungsspielraumes sollten bestimmte Richtlinien – wie auch rechtmäßiges Handeln – nicht außer Acht gelassen werden, um eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung⁷⁷ zu erzielen. Informelle Beteiligungsverfahren sind stark dialogorientierte Verfahren, die einen direkten Austausch mit unterschiedlichsten Zielgruppen, eine stärkere Mitgestaltung und Mitbestimmung durch Bürger und somit eine gemeinsame Lösungs- und Zielorientierung ermöglichen. Im Mittelpunkt stehen hierbei die Bürger, die die Diskussion mit ihren Ideen und Anregungen selbst bestimmen. Die Verwaltung übernimmt meist die fachliche Beratung.⁷⁸

Insbesondere sollen Gemeinden informelle Instrumente verwenden, um die gesetzlich festgelegten Verfahren weitestgehend zu umgehen.⁷⁹ Bischoff, Selle und Sinning empfehlen bei Verwendung direkter Verfahren den Entscheidungsfindungsprozess um andere Beteiligungsinstrumente zu erweitern.⁸⁰ Hierdurch sollen eine tiefergehende Auseinandersetzung mit dem Planungsvorhaben, wie auch umfassende Grundlagen für die Entscheidungsfindung erreicht werden.

Besonders im Bereich der Stadtentwicklung werden informelle Beteiligungsverfahren vermehrt angewendet. Nach der Dokumentation Nr. 117 des Deutschen Städte- und Gemeindebundes lebt eine Stadtentwicklung „von einer frühen und nachhaltigen informellen Beteiligung der Bürger in Form offener, kooperativer und nicht normierter Vorgehensweisen“.⁸¹ Einige Beispiele informeller Beteiligungsmöglichkeiten sind Bürgerversammlung, Arbeitsgruppe, Planning for Real, Zukunftswerkstatt, runder Tisch, Bürgerbefragung sowie Planungszelle. Nicht nur die richtige Beteiligungsform ist für die Durchführung eines solchen Verfahrens prägend, maßge-

⁷⁶ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 98.

⁷⁷ Detaillierte Ausführungen zu den Erfolgsfaktoren werden in Kapitel 3.6 gemacht.

⁷⁸ Vgl. <https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/wie-beteilige-ich-mich/kommune/informelle-beteiligung/> [12.08.2017].

⁷⁹ Vgl. DStGB, 2013, S.8.

⁸⁰ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 119.

⁸¹ Vgl. DStGB, 2013, S. 15.

bend sind ebenso die weichen Faktoren wie u.a. Einstellungen, Verhalten und Handlungsweisen aller Beteiligten. Gemeinsam sollen sie eine für alle zufriedenstellende Lösung anstreben. Im Vergleich zu den formellen Formen werden bei informellen Verfahren nicht die Mitbestimmung, sondern vorrangig Zeit, Ressourcen und Kompetenzen gefordert.⁸²

Da das Instrument Bürgerbefragung im späteren Beispiel Anwendung findet, werden hierzu nachfolgend nähere Ausführungen gemacht.

3.3.1 Bürgerbefragung⁸³

Wie zufrieden sind Sie mit der derzeitigen Wohnsituation in der Gemeinde? Wo sehen Sie Handlungsbedarf? Und was fehlt Ihnen?

Solche Fragen sollen mit Hilfe einer Bürgerbefragung beantwortet werden. Bürgerbefragungen dienen vorrangig dazu, detaillierte Informationen über Einstellungen, Verhalten, Erwartungen sowie Bedürfnisse der Bürger zu gewinnen, auf deren Basis der Entscheidungsfindungsprozess eines Vorhabens erfolgen kann. Die Befragung kann als Ist-Analyse angesehen werden, die die Grundlagen zu Beginn einer Planung schafft. Somit erfüllt sie die Funktion der Informationsquelle und zugleich der Orientierungshilfe. Gleichzeitig erfolgt hierdurch eine Aktivierung der Bürger, sich am Gemeindeleben zu beteiligen. Besonders für die Befragung großer Personengruppen erweist sie sich als bewährte Methode. Die Durchführung kann schriftlich mit Hilfe von standardisierten Fragebögen, online oder mündlich mit Interviews erfolgen.⁸⁴ Ein Nachteil bei der schriftlichen Methode ist, dass kein persönlicher Austausch stattfinden kann.

Die Methode unterliegt keinen gesetzlichen Erfordernissen und entfaltet keine rechtsverbindliche Wirkung, wodurch das Letztentscheidungsrecht bei der Gemeinde verbleibt.⁸⁵ Dennoch sind datenschutzrechtliche Aspekte zu beachten.

⁸² Vgl. Städtetag BW, 2012, S. 33.

⁸³ Wird auch oft als Einwohnerbefragung bezeichnet.

⁸⁴ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 52f; LUBW, 2011, S. 1ff.

⁸⁵ Vgl. Dittloff, 2016, S. 30f.

3.3.2 Internetgestützte Beteiligung

Die internetgestützte Beteiligung, oder auch E-Partizipation, gewinnt in Zeiten der Digitalisierung zunehmend an Bedeutung. „E-Partizipation umfasst [hierbei] alle internetgestützten Verfahren, die Bürgerinnen und Bürgern eine aktive Teilhabe an politischen Entscheidungsprozessen ermöglichen“⁸⁶. Laut der Gesellschaftsstudie D21-Digital-Index beträgt der Anteil der Internetnutzer in Deutschland im Jahr 2016 79 %.⁸⁷ Somit ist es auch für die öffentliche Verwaltung unabdingbar, moderne Informations- und Kommunikationsformen zur Erreichung der gegenwärtigen Gesellschaft zu nutzen und dadurch Bürgernähe und Transparenz des Verwaltungshandelns zu verwirklichen.⁸⁸ Häufig verwendete Formen reichen von Online-formularen über Onlinefragebögen oder E-Voting-Verfahren bis hin zu Online-Foren, die einen Dialog auf Augenhöhe zwischen Politik und Bürgern bewirken.⁸⁹

Eine sachgerechte Einbindung der Bürger über das Internet erfordert eine intensive Auseinandersetzung u.a. mit den Themen Rechtssicherheit, finanzieller und personeller Aufwand, Datenschutz sowie Erreichbarkeit der Zielgruppen, da bislang keine standardisierten Verfahren für Online-Beteiligungen bestehen. Um unabhängig agieren und datenschutzrechtliche Belange gewährleisten zu können, sollten vorrangig eigene Plattformen geschaffen werden. Gängige soziale Netzwerke, wie z.B. Facebook, sollten daher lediglich eine „Brückenfunktion“ einnehmen, die die Bürger auf die stadteigene Plattform aufmerksam macht.⁹⁰

Vorteile der internetgestützten Beteiligung sind vor allem eine schnelle und kostengünstige Erreichbarkeit eines großen Personenkreises sowie direkte Meinungsäußerung.⁹¹ Zudem können wichtige Informationen in

⁸⁶ Nanz/ Fritsche, 2012, S. 88.

⁸⁷ Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13070/umfrage/entwicklung-der-internetnutzung-in-deutschland-seit-2001/> [13.08.2017] (siehe Anlage 2).

⁸⁸ Vgl. Nanz/ Fritsche, 2012, S. 88.

⁸⁹ Vgl. a.a.O., S. 168f.

⁹⁰ Vgl. DStGB, 2013, S. 13f.

⁹¹ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 171; DStGB, 2013, S. 14.

Echtzeit bereitgestellt werden.⁹² Im Vergleich zu Präsenzveranstaltungen können jedoch bei Online- Verfahren keine sofortigen Rückfragen gestellt werden, die bei Unklarheit zu einem besseren Verständnis beitragen. Nicht zu unterschätzen ist ebenso der finanzielle und personelle Aufwand, der für eine dauerhafte Betreuung notwendig ist. Dieser unterscheidet sich je nach Art der Durchführung und sollte im Vorfeld gut abgewogen werden.⁹³

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob durch den Einsatz des Internets wirklich eine höhere Beteiligung erreicht werden kann. Einerseits werden durch diese Form häufige Beteiligungshürden relativiert, da die Befragung nicht an zeitliche, personelle und räumliche Rahmenbedingungen gebunden und somit leichter zu bewältigen ist. Auf diese Weise kann ebenfalls verhindert werden, dass nur redegewandte Personen ihre Meinung kundgeben, was sich öfters bei Präsenzveranstaltungen zeigt.⁹⁴

Andererseits sollte jedoch das Problem einer möglichen Benachteiligung berücksichtigt werden. Nicht alle Bürger nutzen digitale Kommunikationsmittel gleichermaßen. Dies beruht auf der Tatsache, dass nicht alle Bürger über einen Internetzugang verfügen, die notwendigen Kenntnisse dazu nicht besitzen oder diese Art der Beteiligung schlichtweg nicht annehmen möchten. Die seltene Nutzung des Internets zeigt sich vor allem bei Personen mit niedrigem Bildungsstand, bei älteren Menschen, aber auch Menschen mit Migrationshintergrund und sprachlichen Barrieren.⁹⁵ Diese Gruppen sind meist nur durch klassische Instrumente – wie z.B. ausgedruckte Fragebögen – zu erreichen.

Im Allgemeinen kann festgehalten werden, dass der Einsatz des internetgestützten Verfahrens forciert werden sollte, um weitreichendere Möglichkeiten der Beteiligung zu schaffen. Um der „sozialen Selektivität“⁹⁶ entgegenzuwirken, sollten sich Kommunen dennoch nicht ausschließlich auf die

⁹² Vgl. Kaczorowski, 2010, S. 221.

⁹³ Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 171; DStGB, 2013, S. 14.

⁹⁴ Vgl. Nanz/ Fritsche, 2012, S. 89.

⁹⁵ Vgl. Nanz/ Fritsche, 2012, S. 90; DStGB, 2013, S. 14.

⁹⁶ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 171.

Online-Methoden stützen, sondern einen „Kommunikationsmix“⁹⁷ verwenden. Ein Beispiel hierfür ist das Bürgerforum, in dem Präsenzveranstaltungen und internetgestützte Formen kombiniert werden.⁹⁸ Durch die Durchführung von Präsenzveranstaltung können insbesondere die „Lebendigkeit und Authentizität, die bei persönlicher Anwesenheit der Teilnehmer entsteht“⁹⁹, gewahrt werden.

Nach der Darlegung verschiedener Beteiligungsformen, werden nun einige Faktoren aufgezeigt, die für eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung maßgebend sind. Diese können jedoch je nach Zielfestlegung variieren, weshalb im Folgenden nur die wichtigsten Aspekte genannt werden sollen.

3.4 Erfolgsfaktoren der Bürgerbeteiligung

Erfolgsfaktoren sollen helfen, die Bürgerbeteiligung so zu gestalten, dass diese sowohl für Bürger als auch für die Entscheidungsträger eine positive Wirkung erzielt. Eine wichtige Grundvoraussetzung stellt hierbei die **Bereitschaft von Verwaltung und Politik** dar, Bürger in dem geplanten Prozess mit einzubeziehen oder ihnen Entscheidungen zu übertragen.¹⁰⁰

Laut Hill muss den Bürgern deutlich gemacht werden, dass es bei der Beteiligung „nicht um Machtabgabe der Kommunalpolitik und –verwaltung und auch nicht um die Ersetzung der repräsentativen Demokratie“¹⁰¹ geht, sondern vielmehr um eine **kooperative Demokratie**, aus der jeder seinen Nutzen ziehen kann, d.h. es soll eine sogenannte „Win-Win“-Situation erzielt werden. Die Verantwortlichen sollten sich bereits im Voraus darüber einig sein, in wie weit die Einwände der Bürger im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden sollen. Um von Anfang an **Vertrauen** aufbauen und ein **gerechtes Verfahren** erzielen zu können, sollten die realen Einfluss-

⁹⁷ LUBW, 2011, S. 14.

⁹⁸ Vgl. Nanz/ Fritsche, 2012, S. 103ff.

⁹⁹ Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 171.

¹⁰⁰ Vgl. Dr. Städtetag, 2013a, S.11.

¹⁰¹ Vgl. Klages, 2010, S. 19.

möglichkeiten deshalb frühzeitig den Bürgern deutlich gemacht und über die rechtlichen Handlungsmöglichkeiten aufgeklärt werden.¹⁰² Somit können Unzufriedenheit und Enttäuschung nach Umsetzung des Projektes minimiert werden.

In diesem Zusammenhang sollte auch die **Ernsthaftigkeit** gewährleistet werden,¹⁰³ d.h. die Anregungen der Bürger sollten in der Umsetzung ausreichend berücksichtigt werden. Wenn Beteiligungsangebote gemacht werden, diesen in der Umsetzung jedoch zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird, wirkt sich dies negativ auf die zukünftige Mitwirkungsbereitschaft aus.

Wie unter 3.1 bereits beschrieben, ist die Grundlage für eine Kommunikation ein **umfassendes Informationsangebot**. Ein wichtiger Erfolgsfaktor stellt somit eine frühzeitige Information über Ziele und Rahmenbedingungen dar, die auf Augenhöhe erfolgen sollte. Aber nicht nur die offene Kommunikation vor dem Prozess, sondern auch während und nach dem Prozess ist relevant. Durch den ständigen Dialog mit der Bürgerschaft werden zwei weitere Erfolgsfaktoren erreicht: **Transparenz** des Prozesses sowie eine spätere **Nachvollziehbarkeit** der Umsetzung.¹⁰⁴

Ebenso wichtig ist, dass die Beteiligung **ergebnisoffen** ist. Aus diesem Grund sollte die Einbeziehung der Bürger frühzeitig erfolgen, wenn noch Entscheidungsspielraum besteht und konkrete Einflussmöglichkeiten erreicht werden können.¹⁰⁵

Zur erfolgreichen Realisierung des Bürgermitwirkungsprozesses¹⁰⁶ sind zudem die **Aktivierung der Bürgerschaft** sowie die **Förderung des Engagements** gefragt. Nach Kubicek stellen die Mobilisierung der Bürger sowie eine zielgruppengerechte Werbung für das Vorhaben zentrale Erfolgsfaktoren dar. Diese können zum Einen durch eine umfassende **Öffentlichkeitsarbeit** verwirklicht werden, d.h. die Bürger beispielsweise

¹⁰² Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 40; Nanz/ Fritzsche, 2012, S. 35.

¹⁰³ Vgl. BMVI, 2014, S. 18.

¹⁰⁴ Vgl. Kubicek, 2014, S. 62.

¹⁰⁵ Vgl. BMVI, 2014, S. 18f.

¹⁰⁶ Siehe hierzu 3.1.

durch die Presse, Flyer oder mit Hilfe von Veranstaltungen auf den Beteiligungsprozess aufmerksam machen. Zum Anderen nehmen **Multiplikatoren** in diesem Prozess eine bedeutende Rolle ein. Da sie aufgrund ihrer Stellung in der Gesellschaft (als Politiker etc.) viele Einwohner sowie deren Bedürfnisse vor Ort kennen und Einfluss auf diese nehmen können, dienen sie zur Verbreitung von Informationen. Eine flächendeckende Vernetzung ist im Bürgerbeteiligungsprozess ebenso maßgebend, um alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen.¹⁰⁷

Auch die **Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen** stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor dar, der jedoch nicht einfach zu erreichen ist.¹⁰⁸ Dies kann ebenfalls durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und die eingesetzten Multiplikatoren gefördert werden. Hierbei sollte zudem darauf geachtet werden, „**zielgruppenspezifische Beteiligungsformate**“¹⁰⁹ anzuwenden, um der sozialen Selektivität entgegenzuwirken. Insbesondere kommt es auf die richtige Kombination von klassischen und neuen Beteiligungsformen an.¹¹⁰ Dies erfordert schon im Vorfeld eine genaue Analyse der individuellen Situation und Abwägung verschiedener Möglichkeiten, sodass alle Zielgruppen angesprochen werden.

Nicht zuletzt gehört die **aktive Mitwirkung der Bürgerschaft** zu einer erfolgreichen Bürgerbeteiligung.¹¹¹ Denn ohne das Wissen und Engagement der Bürger, kann keine allumfassende Entscheidungsgrundlage in städtischen Entwicklungsprozessen entstehen.

Nach Darlegung der Grundlagen zur Bürgerbeteiligung soll anhand eines Bürgerbeteiligungsprozesses in der Stadt Tuttlingen die Wichtigkeit der Bürgermitwirkung in der heutigen Zeit nochmals betont und verdeutlicht werden.

¹⁰⁷ Vgl. Kubicek, 2014, S. 61.

¹⁰⁸ Vgl. LUBW, 2011, S. 8.

¹⁰⁹ Vgl. Kubicek, 2014, S. 62.

¹¹⁰ Vgl. a.a.O., S. 56.

¹¹¹ Vgl. Bischoff/ Selle/ Sinning, 2007, S. 40.

4 Realisierung der Bürgerbeteiligung im Radverkehr der Stadt Tuttlingen

Kern dieses Kapitels bildet eine im Rahmen der Bachelorarbeit durchgeführte Bürgerbefragung in der Stadt Tuttlingen, die als Grundlage zur Erstellung eines neuen Radverkehrskonzeptes dienen soll. Hierzu wird zunächst ein Überblick über die Stadt gegeben, die derzeitigen Herausforderungen näher beleuchtet sowie die wichtigsten Punkte des Stadtentwicklungskonzeptes dargelegt. Anschließend werden die Methodik sowie die Vorgehensweise des Beteiligungsprozesses erläutert, worauf die Auswertung und Bedeutung der Ergebnisse für die Stadt Tuttlingen folgen.

4.1 Die Stadt Tuttlingen – Ein Überblick

Abb. 4: Landkreis Tuttlingen



Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Tuttlingen> [30.07.2017].

Tuttlingen befindet sich im Süden Baden-Württembergs in der Nähe von Bodensee und Schwarzwald und ist mit 34.873 Einwohnern (Stand: 30.09.2015) größte Stadt im Landkreis Tuttlingen. Hiervon können 7.010,

d.h. 20%, als ausländische Mitbürger verzeichnet werden. Seit der Gemeindereform in den 70er Jahren sind ebenfalls die Stadt Möhringen sowie die Gemeinden Nendingen und Eßlingen der Stadt Tuttlingen zugehörig. Als sogenanntes Tor zum Donautal bietet Tuttlingen eine große Palette an Kultur-, Bildungs-, Einkaufs-, Sport- sowie Freizeitangeboten, welche zu einer positiven Lebensqualität beitragen.

Trotz ihrer ländlichen Lage wird sie heute stark von der Industrie geprägt. Als sogenanntes „Weltzentrum der Medizintechnik“ beherbergt die Stadt über 450 weltweit agierende Firmen. Zudem befinden sich hier zahlreiche Einzelhändler, Behörden, Grundschulen, weiterführende Schulen sowie eine Fachhochschule. Laut Angaben der Stadt arbeiten rund 22.000 Menschen in Tuttlingen, wovon 14.000 täglich in die Stadt pendeln. Aufgrund der großen Verkaufsfläche gilt Tuttlingen als wichtiges Versorgungszentrum.¹¹² Im Allgemeinen kann festgehalten werden, dass Tuttlingen hohe Standortqualitäten besitzt, die zu einer lebenswerten Stadt beitragen.

Demografische Entwicklung

Zu den wichtigsten Veränderungen in der Stadt zählen neben dem demografischen Wandel¹¹³, die Individualisierung sowie die Pluralisierung der Lebensstile. Dies bewirkt insbesondere eine Zunahme der Haushalte bei gleichzeitiger Verkleinerung der Größe, d.h. im Allgemeinen eine Steigerung der Wohnungsraumnachfrage.¹¹⁴

In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung lässt sich festhalten, dass der Anteil der unter 35-Jährigen abnimmt, der Anteil der über 65-Jährigen im Jahr 2025 bei 22,9% liegen wird.¹¹⁵ In einer Bevölkerungsvorausrechnung für 2025 wurde im Jahr 2011 in zwei Szenarien ermittelt, wie sich die Bevölkerung unter der Annahme dieser entwickeln wird. Im ersten Fall sinkt die Bevölkerung, im zweiten Fall ist eine leichte Steigerung zu erken-

¹¹² Vgl. <https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtportrait>,
<https://www.tuttlingen.de/de/Wirtschaft+Bauen/Standortportrait> [02.07.2017].

¹¹³ Siehe Anlage 3.

¹¹⁴ Vgl. Tuttlingen, Masterplan, 2012, S. 24.

¹¹⁵ Siehe Anlage 4.

nen.¹¹⁶ Der Masterplan der Stadt hält das Ziel fest, die Einwohnerzahl konstant zu halten, indem ein ausreichendes Baulandangebot bereit gestellt wird. Somit besteht Handlungsbedarf insbesondere in der Bindung sowie Anziehung von Einwohnern durch Schaffung einer eigenen Identität.¹¹⁷

Folgender Abschnitt thematisiert Tuttlingens Stadtentwicklungskonzept und legt hierbei den Fokus auf einen bedeutsamen Bereich, in dem Handlungsbedarf gesehen wird und der als Anstoß für den Beteiligungsprozess in Kapitel 4.4 diene: der Radverkehr in der Stadt Tuttlingen.

4.2 Masterplan als Stadtentwicklungskonzept

Wie in Kapitel 2 erörtert, sind Stadtentwicklungskonzepte in Zeiten des demografischen Wandels von zentraler Bedeutung. Auch Tuttlingen orientiert sich seit 2012 an ihrem städtebaulichen Gesamtkonzept, dem „Masterplan Tuttlingen 2025“, der verschiedene Aspekte der kommunalen Entwicklung zusammenfasst und gesamtheitlich betrachtet. Aufgrund des fortschreibungsfähigen Aufbaus kann mit Hilfe des Masterplanes auf künftige Veränderungen reagiert werden.

Anhand bestehender Rahmenbedingungen wurden Ziele festgelegt, stadtplanerische Strategien entwickelt und Handlungsempfehlungen zur Erreichung dieser Ziele erarbeitet. Daran werden künftige Projekte und Maßnahmen ausgerichtet. Als beschlossene Leitlinie im Gemeinderat dient das Konzept als Orientierungshilfe für künftige Entscheidungen kommunalen Handelns, um die Qualitäten Tuttlingens zu wahren und zu optimieren. Drei Themen stehen in der Stadt im Vordergrund: „Bevölkerung stabil halten“, „Wirtschaft mit Perspektive“ und „Lebensqualität in der Stadt“. Ein weiterer wesentlicher Grundsatz im Stadtentwicklungskonzept, den auch andere Städte verfolgen, ist „Innenentwicklung vor Außenent-

¹¹⁶ Vgl. <https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtentwicklung/Rahmenpl%C3%A4ne/Masterplan-Tuttlingen-2025/Demographiegutachten> [05.07.2017].

¹¹⁷ Vgl. Tuttlingen, Masterplan, 2012, S. 24, 13.

wicklung“¹¹⁸. Hierbei werden vor allem eine Mobilisierung innerstädtischer Flächen, eine geeignete Umstrukturierung sowie ein ausgewogener Nutzungsmix angestrebt.¹¹⁹ Dies trägt zu einer erhöhten Lebensqualität bei und begünstigt gleichzeitig die nachhaltige Mobilität aufgrund kürzerer Wege.

Insgesamt wurden neun Leitziele der städtischen Entwicklung festgelegt, die sich aus den individuellen Gegebenheiten der Stadt ergeben. Diese sind die Aufwertung der Innenstadt, Weiterentwicklung des Wohnens in der Stadt, Neuordnung des Innenstadtverkehrs, Schaffung von Perspektiven für die Wirtschaft, Stärkung der positiven Ausstrahlung Tuttlingens, Förderung der nachhaltigen Mobilität, Kultivierung der Landschaft und des öffentlichen Raumes, Verankerung der Energie- und Umweltkonzepte sowie die Wahrung und Pflege vorhandener Qualitäten. Im Bereich der nachhaltigen Mobilität werden im Masterplan die Stärkung der Nahmobilität, die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, die Parkraumbewirtschaftung, die Einführung eines Mobilitätsmanagement sowie Maßnahmen zur Lärmreduzierung des Verkehrs genannt. Im Rahmen dieser Arbeit soll der Blick auf die Förderung des Radverkehrs, als Teil der Nahmobilität, gelenkt werden. Aufgrund der Stellung Tuttlingens als Schul-, Unternehmens- und Tourismuszentrum spielt der Radverkehr in der Stadt eine zentrale Rolle.

Im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung sind die Nahmobilität und die damit verbundene Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von großer Bedeutung. Im Masterplan wird die Nahmobilität als die „individuelle Fortbewegung im näheren persönlichen Umfeld und aus eigener Kraft“¹²⁰ definiert. Hiermit sind zahlreiche Vorteile verbunden – nicht nur für die Lebensqualität der Städte, sondern auch für den persönlichen Nutzen. Weniger Verkehrslärm sowie weniger Emissionen durch abnehmenden Verkehr und mehr Belebung durch die persönliche

¹¹⁸ Tuttlingen, Masterplan, 2012, S. 52.

¹¹⁹ Vgl. Tuttlingen, Masterplan, 2012, S. 13.

¹²⁰ Tuttlingen, Masterplan, 2012, S. 42.

Begegnung auf der Straße erhöhen die Attraktivität der Stadt. Andererseits wird durch die Bewegung eine Förderung der Gesundheit erzielt und im Allgemeinen weniger Kosten für die Fortbewegung benötigt. Bürger bezeichnen Tuttlingen auch oft als „Stadt der kurzen Wege“, wodurch die Nahmobilität begünstigt wird. Im Bereich des Radverkehrs strebt der Masterplan eine gezielte Radverkehrsförderung an. Diese soll auf wenige, aber attraktive Routen beschränkt werden.¹²¹

Die Ziele des Radverkehrsnetzes sind:¹²²

- Schaffung einer attraktiven geschlossenen Radverkehrsinfrastruktur
- Direkte, durchgehende und attraktive Fahrradrouen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Komforts
- Ausbau der Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln
- Attraktive sekundäre Infrastruktur (Abstellmöglichkeiten, Radwegweisung u.a.)
- Festlegung von Qualitätsstandards

Zur Erreichung der verschiedenen Ziele bedarf es unter anderem der Aktivierung der gesamten Bürgerschaft. Deshalb wurden bereits bei der Erarbeitung des Masterplans unterschiedliche Akteure sowie die Bürger in mehreren Bürgerforen miteinbezogen. Der Stadtentwicklungsprozess der Stadt Tuttlingen ist somit durch Transparenz und Offenheit geprägt.

4.3 Herausforderung Radverkehr

Wie unter 4.1 erwähnt, wird die Stadt stark vom industriellen Sektor geprägt. Zusätzlich hat sie die Funktion als „Mittelzentrum“, in dem ein hoher Ziel- und Quellverkehr herrscht. Diese Stärke der Stadt Tuttlingen wirkt

¹²¹ Vgl. Tuttlingen, Masterplan, 2012, S. 126.

¹²² Vgl. Hochschule für Technik Stuttgart, S. 135f.

sich allerdings durch die rund 14.000 täglichen Pendler negativ auf die Verkehrssituation in Tuttlingen aus. Die Stadt wird mit einem stetig „wachsenden motorisierten Individualverkehr“¹²³ belastet, was die Verkehrsproblematik verstärkt. Dementsprechend wird auch die Parkraumsituation im zentralen Raum vor eine besondere Herausforderung gestellt.

Die verkehrliche Entlastung soll durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden.¹²⁴ Hierbei soll ebenfalls die nachhaltige Mobilität, wie im Masterplan erwähnt, an Bedeutung gewinnen.

Im Wintersemester 2016/17 nahmen sich Studenten des Studiengangs Verkehrsinfrastrukturmanagement der Fachhochschule für Technik in Stuttgart verschiedenen Projekten zur nachhaltigen Mobilität in Tuttlingen an. Aus einer durchgeführten Bürgerumfrage zur Verbesserung des Innenstadtverkehrs wurde der Ausbau des Radwegenetzes als sinnvollste Maßnahme genannt.¹²⁵

Der Radverkehrsanteil in Tuttlingen lag 2015 bei 9,19 %.¹²⁶ Auch in Deutschland spielt das Fahrrad eine steigende Rolle in der Alltagsmobilität. Hier liegt der Anteil im Jahr 2011 bei 14,7 %.¹²⁷ Dennoch wird das Thema in vielen Städten noch nicht ernst genommen und „das große Potenzial des Radverkehrs bei der Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme [...] unterschätzt“¹²⁸. Um die Verkehrssituation in Tuttlingen ein Stück weit zu verbessern, soll ein überarbeitetes Radverkehrskonzept entstehen, das die Radverkehrsförderung langfristig stärkt und Tuttlingen zu einer fahrradfreundlichen Kommune prägt. Um die Bedürfnisse der Bürger in diesem Prozess mit einzubeziehen und Schwerpunkte für die Maßnahmen zu setzen, wurde im Zuge der Bachelorarbeit eine Befragung zur derzeitigen

¹²³ Vgl. a.a.O., S. 2.

¹²⁴ Diese sollen in der vorliegenden Arbeit nicht weiter erläutert werden.

¹²⁵ Vgl. Hochschule für Technik Stuttgart, S. 338.

¹²⁶ Vgl. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/Radverkehr_Baden-Wuerttemberg_heute_Anhang.pdf [25.06.2017].

¹²⁷ Vgl. <https://www.vcd.org/themen/radverkehr/fahrradpolitik/> [20.08.2017].

¹²⁸ Meschik, 2008, Vorwort.

Radverkehrssituation in Tuttlingen durchgeführt. Diese wird im nächsten Schritt ausführlich beschrieben.

4.4 Befragungen zur Radverkehrssituation

Ziel der Bürgerbefragung war es, ein umfassendes Meinungsbild der Bürger zur aktuellen Radverkehrssituation in Tuttlingen zu erhalten, um daraus Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs abzuleiten und somit Grundlagen für das geplante Radverkehrskonzept zu schaffen. Zusätzlich sollen die am Radverkehr interessierten Bürger aktiviert werden, um sich an der zukünftigen Gestaltung zu beteiligen. Vor diesem Hintergrund wurden das Mobilitätsverhalten, die Radfahrsituation, Gefahrenstellen, Mängel, aber auch Wünsche und Anregungen der Bürger erfasst. Auf der Basis dieser gelieferten Informationen kann das Radverkehrskonzept präziser geplant und begründet werden.¹²⁹

Den Fokus legte ich auf den beruflichen sowie den Freizeitaspekt, da bereits im Vorfeld eine Befragung der Schülerschaft erfolgte, die vom Jugendkulturzentrum Tuttlingen in Zusammenarbeit mit der Abteilung Stadtplanung organisiert wurde. Dennoch arbeitete ich Methodik, Durchführung sowie Ergebnisse dieser Schülerbefragung am Rande mit ein, da die Schüler einen erheblichen Teil der Radfahrer in der Stadt ausmachen und sie sozusagen die „Radler von morgen“ sind. Die Befragung sollte einen allgemeinen Überblick über die Fahrradnutzung der Schüler verschaffen, Anregungen festhalten, aber auch das Fahrradfahren ins Bewusstsein der Schüler rufen, um mehr Schüler zum Radfahren zu aktivieren.

Im Auftrag der Stadt Tuttlingen durfte ich die Bürgerbefragung selbstständig entwickeln und durchführen. Wurde ein Projektteil in Zusammenarbeit geleistet, wird dies konkret genannt.

¹²⁹ Vgl. LUBW, 2011, S. 6.

4.4.1 Methodik der Untersuchung

Um aussagekräftige Daten für das Radverkehrskonzept zu erheben, kamen verschiedene Möglichkeiten in Betracht. Im Rahmen dieser Arbeit sollte das Meinungsbild der Bürger zur derzeitigen Radverkehrssituation erfasst werden. Die gängigste Methode, mit der solche subjektiven Einstellungen gesammelt werden können, ist die Befragung.¹³⁰ Im Laufe der Zeit ist sie zu einem „wichtigen Instrument der Informationsversorgung geworden“¹³¹, welches Aufschluss über die Zufriedenheit, Bedürfnisse sowie Wünsche der Bürger gibt und zusätzlich den Bürgern die Möglichkeit eröffnet, aktiv an der Zukunftsplanung teilzuhaben.

Eine Befragung kann schriftlich in Form eines Fragebogens¹³² oder mündlich als persönliches Interview durchgeführt werden.¹³³ Um die Ergebnisse aller Befragten miteinander vergleichen und Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit ziehen zu können, wählte ich in Zusammenarbeit mit zwei Kollegen aus der Stadtplanung den standardisierte Fragebogen als Datenerhebungsmethode gewählt. Diese Methode eignet sich vor allem für die Befragung großer Gruppen.¹³⁴ Die Grundgesamtheit beschreibt „[...] diejenige Menge von Individuen, [...] auf die sich die Aussagen der Untersuchung beziehen sollen [...]“¹³⁵.

Bei der Bürgerbefragung konnte online teilgenommen werden. Zusätzlich gab es die Möglichkeit, den Fragenkatalog schriftlich zu beantworten, da mit großer Wahrscheinlichkeit nicht alle Personengruppen Internetzugang haben. Durch die Verknüpfung der webbasierten und schriftlichen Variante strebte man eine höhere Beteiligung an.

Die Schülerbefragung¹³⁶ wurde lediglich schriftlich durchgeführt.

¹³⁰ Vgl. Konrad, 2011, S. 1; Raab-Steiner/ Benesch, 2012, S. 45.

¹³¹ LUBW, 2011, S. 7.

¹³² Siehe Anlage 4 und Anlage 5.

¹³³ Vgl. Konrad, 2011, S. 18.

¹³⁴ Vgl. Raab-Steiner/ Benesch, 2012, S. 47.

¹³⁵ Raab-Steiner/ Benesch, 2012, S. 18.

¹³⁶ Siehe Anlage 6.

Für beide Befragungen wurde grundsätzlich eine anonyme Teilnahme festgelegt, „was sich günstig auf die Bereitschaft zu ehrlichen Angaben und gründlicher Auseinandersetzung mit der erfragten Problematik auswirken kann“.¹³⁷ Obwohl eine Bürgerbefragung stets anonym sein sollte¹³⁸, wurde sie in diesem Fall, auf Vorschlag des Citymanagers, mit einem Gewinnspiel verknüpft, um einen höheren Anreiz zur Beantwortung zu schaffen. Hierbei konnten Tuttlinger Einkaufsgutscheine im Wert von 50€ und dreimal 10€ gewonnen werden. Bürger, die an der Verlosung teilnehmen wollten, mussten demzufolge ihre E-Mail-Adresse am Ende des Fragebogens eintragen. Auch Bürger, die zukünftig weitere Informationen rund um den Radverkehr in der Stadt wünschen, konnten zum Schluss der Befragung ihre E-Mail-Adresse vermerken. Hierdurch erfolgte eine partielle Einschränkung der Anonymität.

Bei der Schülerbefragung wurde die Anonymität vollständig gewährleistet.

Nach Auswahl der Befragungsform ist die Bestimmung der Grundgesamtheit notwendig. Die Zielgruppe im vorliegenden Projekt bilden die Radfahrer der Stadt Tuttlingen sowie am Radverkehr interessierte Bürger, die neu dazugewonnen werden können. Hierzu zählen natürlich auch Kinder- und Jugendliche. Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erzielen, wäre eine Totalerhebung die beste Methode. Da die Grundgesamtheit jedoch eindeutig zu groß für eine solche Erhebung wäre, entschied man sich bereits zu Beginn für die Durchführung mit einer Stichprobe. Eine solche Stichprobe sollte die Grundgesamtheit möglichst genau repräsentieren, d.h. alle Kriterien der Grundgesamtheit widerspiegeln.¹³⁹

In Zusammenarbeit mit einem Kollegen aus der Stadtplanung, dem Pressesprecher sowie Citymanager fanden Überlegungen statt, wie, wo und

¹³⁷ Vgl. Konrad, 2011, S. 20.

¹³⁸ Vgl.

https://www.bw21.de/Bildung21_Aktuell/Managementwissen/Buerger_beteiligen/Seiten/Modelle,-Instrumente-und-Methoden-der-informellen-B%C3%BCrgerbeteiligung.aspx [22.07.17].

¹³⁹ Vgl. Kirchhoff u.a., 2008, S. 15.

wann die Zielgruppe zu erreichen ist. Bei der Bürgerbefragung sollte ein Großteil der Bürger vor allem durch Social Media erreicht werden, um zur Onlineplattform zu gelangen. Hierzu entwarf ich eine Pressemitteilung¹⁴⁰, die die notwendigen Informationen sowie den Link zum Onlinefragebogen beinhaltete. Um gezielt Radfahrer zu erreichen, fanden weitere Überlegungen zur Verteilung von Flyern statt. Diese sollten alle wichtigen Informationen zur Befragung kundgeben, ansprechend gestaltet und anschließend an Fahrrädern in der Stadt befestigt werden. Für die Verteilung wurden in Absprache mit dem Citymanager und einem Kollege aus der Stadtplanung zentrale Orte mit einem hohen Fahrradaufkommen festgelegt: Marktplatz, Fußgängerzone, Donauradweg, Bahnhof und Freibad. Des Weiteren wurde geplant mehrere Fahrradhändler sowie Cafés und Geschäfte anzufragen, um den Fragebogen breit zu streuen. Über den Marktplatz sowie die Fußgängerzone sollten möglichst viele Zielgruppen erreicht werden. Vor allem in der Ferien- und Urlaubszeit, Anfang August, erhoffte die Stadt sich eine Ballung möglicher Teilnehmer. Im Freibad sowie auf dem Donauradweg stand besonders die Zielgruppe Freizeitradler im Vordergrund. Im Gegenzug wurde eine weitere Befragung in den regionalen Unternehmen angestrebt, um die Alltagsexperten beziehungsweise Berufsradler zu erfassen.

Die Verteilung der Fragebögen der Schülerbefragung wurde durch Schulsozialarbeiter und Lehrer in verschiedenen Schulen stichprobenartig durchgeführt. Hierbei legte man den Fokus auf die Klassen 5, 8 und 10.

Der Fragebogen für Bürger umfasste insgesamt zwölf Frageblöcke, die ich eigenständig konzipierte. Die Fragen sollten so erstellt werden, dass sie für jeden leicht verständlich sind und keinen anderen Bedeutungsgehalt hervorrufen. Des Weiteren war im Voraus eine Operationalisierung¹⁴¹ der

¹⁴⁰ Siehe Anlage 7.

¹⁴¹ Der Begriff beschreibt die Messbarmachung der einzelnen Variablen. (Raab-Steiner/Benesch, 2012, S. 48).

Fragen notwendig.¹⁴² Die Fragebogenlänge variierte je nach Beantwortung der Fragen, da die Teilnehmer mittels Filterfragen zu der für sie relevanten Fragen geleitet wurden. Der Fragebogen setzte sich aus geschlossenen, halboffenen und offenen Fragen zusammen. Bei geschlossenen Fragen sind jeweils feste Antwortmöglichkeiten vorgegeben, die folglich den Interpretationsspielraum einschränken.¹⁴³ Um hierbei alle möglichen Antworten zu erfassen, ist ein umfangreicher Wissenstand über das Themenfeld unerlässlich. Halboffene Fragen zeichnen sich ebenfalls durch vorgegebene Antworten aus, sie lassen jedoch zusätzlich die Möglichkeit offen, eine weitere Antwort selbst zu formulieren. Bei offenen Fragen werden keine Antworten festgelegt. Dadurch wird den Probanden die Gelegenheit gegeben, ihre individuellen Bedürfnisse und Anregungen vorzubringen, die der Fragesteller bei der Fragebogenkonstruktion womöglich außer Acht gelassen hat. Trotz Anwendung ausreichender Fachkenntnisse bei der Fragebogenerstellung sind bei dieser Methode neue Erkenntnisse zu erwarten. Im Gegensatz zu geschlossenen Fragen sind ausführlichere Antworten möglich. Ein Nachteil stellt jedoch die schwierige Auswertung solcher Fragen dar, da diese sortiert und kategorisiert werden müssen.¹⁴⁴

Bei der Konzeption des Fragebogens achtete ich ebenfalls darauf, verschiedene Fragetypen einzusetzen. Es entstand eine Verknüpfung von Verhaltensfragen, Handlungsfragen, Bewertungsfragen, Meinungsfragen sowie demografischen Fragen. Zu Beginn des Fragebogens erläuterte ich in einem kurzen Einleitungstext das Thema, die Zielsetzung und die voraussichtliche Bearbeitungsdauer von 5 bis 10 Minuten. Zusätzlich wurde die Anonymität zugesichert - soweit die Bürger ihre E-Mail-Adresse nicht für das Gewinnspiel oder für die Zusendung weiterer Informationen angeben - und abschließend ein Dank für die Unterstützung ausgesprochen. In der Kopfzeile befand sich der Link zur webbasierten Variante. Inhaltlich

¹⁴² Vgl. Kirchhoff u.a., 2008, S. 21.

¹⁴³ Vgl. Kirchhoff u.a., 2008, S. 20; Konrad, 2011, S. 68.

¹⁴⁴ Vgl. Konrad, 2011, S. 13 – 15.

fragte ich zunächst die fachlichen Fragen zum Mobilitätsverhalten, zur Nutzung des Fahrrads, zur derzeitigen Radverkehrssituation in Tuttlingen sowie Fragen zu deren Verbesserung ab. Diese werden in der Auswertung näher betrachtet. Die soziodemografischen Variablen erhob ich am Ende des Fragebogens, da sie meist ungern von den Teilnehmern preisgegeben werden möchten.¹⁴⁵ Dadurch wurde für die Befragten der Schwerpunkt auf die fachliche Thematik und die persönliche Stellungnahme gelegt. Der Fragebogen schließt mit einem freien Textfeld zur Angabe der E-Mail-Adresse sowie zwei Auswahlmöglichkeiten, um am Gewinnspiel teilzunehmen oder in der Zukunft weitere Informationen zum Radverkehr zu erhalten.

4.4.2 Praktische Durchführung

Nach der Konzeption des Fragebogens für die Bürger wurde dieser Mitte Juli 2017 einem Pretest unterzogen. Ein Pretest bezeichnet einen Vortest, in dem der Fragebogen auf Verständlichkeit, Vollständigkeit, Übersichtlichkeit sowie Bearbeitungsdauer überprüft wird.¹⁴⁶ Die Durchführung des Pretests übernahmen der Pressesprecher, der Citymanager, der Abteilungsleiter der Stadtplanung sowie einige Radfahrer der Stadt Tuttlingen. Zwischenzeitlich erfolgte die Gestaltung der Flyer durch eine Mitarbeiterin der Stabsstelle Medien, Stadtmarketing und Tourismus. Nach einem Gespräch mit der Druckerei entschieden die Mitarbeiterin und ich uns dazu, runde Bierdeckel aus Pappe als Flyer zu verwenden, da diese biologisch abbaubar und nachhaltig sind. Die Bierdeckel¹⁴⁷ wiesen auf alle Möglichkeiten zur Teilnahme hin. Auf der Vorderseite wurde der Link zum Onlinefragebogen dargestellt, auf der Rückseite fanden sich ein QR-Code, der Teilnahmeschluss sowie ein Hinweis, dass der Fragebogen im Rathaus sowie einigen Geschäften und Cafés schriftlich ausgefüllt werden konnte. Die Form des Bierdeckels symbolisiert das Rad beziehungsweise den

¹⁴⁵ Vgl. Kirchhoff u.a., 2008, S. 23.

¹⁴⁶ Vgl. Raab-Steiner/ Benesch, 2012, S. 61.

¹⁴⁷ Siehe Anlage 8.

Radverkehr, zusätzlich wurde ein Piktogramm des Fahrrads verwendet. Nach erfolgreicher Einarbeitung der Erkenntnisse des Pretests pflegte ich den Fragenkatalog in das Befragungstool „umfrageonline“ ein. Die Mitarbeiterin der Stabstelle stellte diese am 24.07.2017 online und kreierte einen einfachen Link, wodurch auf die Befragung zugegriffen werden konnte.

Ab diesem Zeitpunkt war eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit gefordert, die mit Hilfe von Internet, Presse, Flyer, aber auch durch persönliches Ansprechen erzielt wurde. Besonders wichtig waren hierbei die Gewinnung von Multiplikatoren und die Erreichung aller Zielgruppen.¹⁴⁸

Als erstes entwarf ich eine Pressemitteilung, die auf der Startseite der Homepage¹⁴⁹ der Stadtverwaltung über die Befragung informierte. Gleichzeitig gab die Mitarbeiterin der Stabstelle die Befragung auf Facebook¹⁵⁰ bekannt. Anschließend verschickte ich den Link zur Befragung per WhatsApp an Freunde und Bekannte aus Tuttlingen. Ausgedruckte Fragebögen verteilte ich an Cafés und Restaurants in der Innenstadt sowie an drei Fahrradhändler, die so als Multiplikatoren agieren konnten. Insgesamt wurden 500 Bierdeckel gedruckt, davon versah ich 350 Stück mit einer Schnur und befestigte sie an Fahrradlenkern an den ausgewählten Orten¹⁵¹. 150 Bierdeckel gab ich an Restaurants, um die Restaurantbesucher bei Getränkebestellungen auf die Befragung aufmerksam zu machen. Gleichzeitig konnte hierdurch ein Austausch der Gäste über die Befragung und das Thema stattfinden. Zusätzlich sprach ich interessierte Bürger rund um den Marktplatz direkt an. Das persönliche Ansprechen zeigt Bürgernähe und vermittelt zugleich das Gefühl der Anerkennung. So sollten mehr Personen zur Beteiligung motiviert werden. Hierfür wählte ich den Freitag, da sich viele Bürger aufgrund des Wochenmarktes dort aufhalten. Um die

¹⁴⁸ Vgl. LUBW, 2011, S. 20.

¹⁴⁹ Siehe Anlage 9.

¹⁵⁰ Siehe Anlage 10.

¹⁵¹ Siehe Anlage 11.

Berufsradler zu erreichen, startete ich eine telefonische Absprache mit fünf Unternehmen. Die Fragebögen schickte ich anschließend an die zuständigen Personen, die sie daraufhin an die Mitarbeiter weiterleiteten. Die schriftlich ausgefüllten Fragebögen konnten im Rathaus abgegeben oder direkt per Mail an meine E-Mail-Adresse der Hochschule gesendet werden. Die handschriftlich ausgefüllten Bögen sammelte das Sekretariat des Fachbereichs 7 Planung und Bauservice. Bei Zusendung per Mail erhielten die Teilnehmer von mir eine Empfangsbestätigung und einen Dank für die Teilnahme. Die Erhebung der Daten fand bis zum 16.08.2017 statt. Die Kinder und Jugendlichen sind über die Verteilung der Fragebögen an den Schulen erreicht worden. Der Rücklauf der Fragebögen erfolgte über die jeweiligen Sekretariate.

4.4.3 Auswertung

Die Auswertung¹⁵² der Bürgerbefragung fand mit Hilfe des Befragungstools „umfrageonline“ sowie mit Microsoft Excel, zur Erfassung der handschriftlich ausgefüllten Fragebögen und zur genaueren Aufbereitung der Antworten, statt. Die Fragebögen der Schülerbefragung erfasste ich handschriftlich in Tabellen und stellte sie mit Hilfe von Microsoft Excel dar.¹⁵³ Alle Untersuchungsergebnisse sind in Anlage 11 und 12 zu finden.

4.4.3.1 Bürgerbefragung

Trotz des Zeitraumes der Befragung in die Sommer- und Handwerkerferien hinein, konnten insgesamt 591 Teilnehmer verzeichnet werden. Dies lässt erkennen, dass das Thema Radverkehr einen hohen Stellenwert in der Bevölkerung einnimmt und viele Bürger bereit sind an der Verbesserung der Radverkehrssituation in der Stadt mitzuwirken. Die Rücklaufquote ist nicht feststellbar, da der Fragebogen für alle Bürger frei zugänglich war. Von den 591 Bürgern beteiligten sich 517 Personen über das Online-

¹⁵² Siehe Anlage 12.

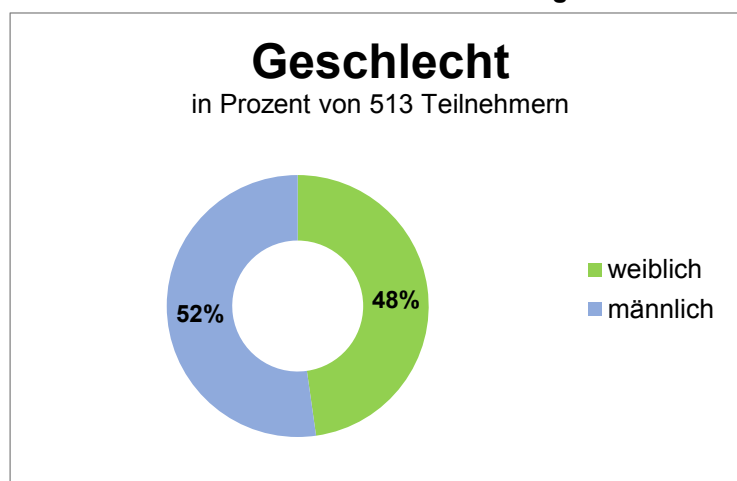
¹⁵³ Siehe Anlage 13.

Portal, 74 Personen schriftlich und 38 Personen per Mail. Die Verknüpfung der verschiedenen Methoden wirkte sich positiv auf die Bereitschaft zur Teilnahme aus. Nachfolgend werden die Untersuchungsergebnisse dargestellt. Hierbei wird darauf verzichtet, die einzelnen Werte isoliert zu betrachten. Vielmehr werden besondere Auffälligkeiten thematisiert. Ein Teil der offenen Fragen wertete ich anhand von inhaltlichen Zuordnungen aus.

Soziodemographie

Anhand der erfassten soziodemographischen Variablen – Alter, Geschlecht und Wohnort – soll zunächst ein Überblick über die Teilnehmer gegeben werden. Aus der nachfolgenden Abbildung (siehe Abbildung 6) wird mit 52% männlichen und 48% weiblichen Teilnehmern eine nahezu gerechte Geschlechterverteilung deutlich.

Abb. 5: Geschlechterverteilung

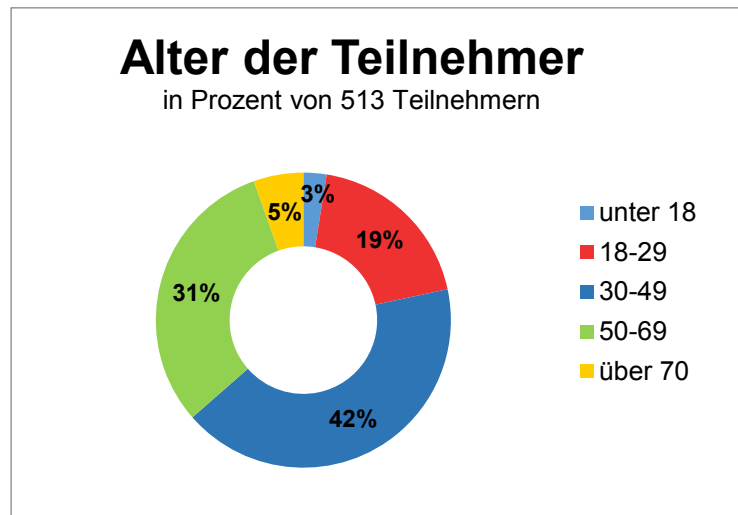


Quelle: Eigene Darstellung

In Bezug auf das Alter kann festgehalten werden, dass vor allem die Gruppe der unter 18-jährigen mit lediglich 3% unterrepräsentiert ist. Der Grund hierfür könnte die zuvor durchgeführte Schülerbefragung sein. Den höchsten Anteil nehmen die 30- bis 49-jährigen mit 42% ein. Darauf folgen die 50- bis 69-jährigen mit 31% und die 18- bis 29-jährigen mit 19%. Bemerkenswert ist der Anteil der über 70-jährigen mit 5%. Vergleicht man die erfasste Geschlechterverteilung mit den tatsächlichen Anteilen in der Grundgesamtheit (Frauen: 17.653, Männer: 17.220) ist das Ergebnis in

dieser Hinsicht repräsentativ. In Bezug auf das Alter zeigt sich, dass der Anteil 18- bis 29-jährigen bei 15% und der Anteil der 50-jährigen bis 69-jährigen bei circa 28% liegen und somit nahe dem Ergebnis der Befragung entspricht.¹⁵⁴ Bei der Gesamtbetrachtung der angegebenen Wohnorte können 77% der Stadt Tuttlingen, ohne Teilgemeinden, zugeordnet werden.¹⁵⁵

Abb. 6: Altersverteilung



Quelle: Eigene Darstellung

Mobilitätsverhalten der Teilnehmer

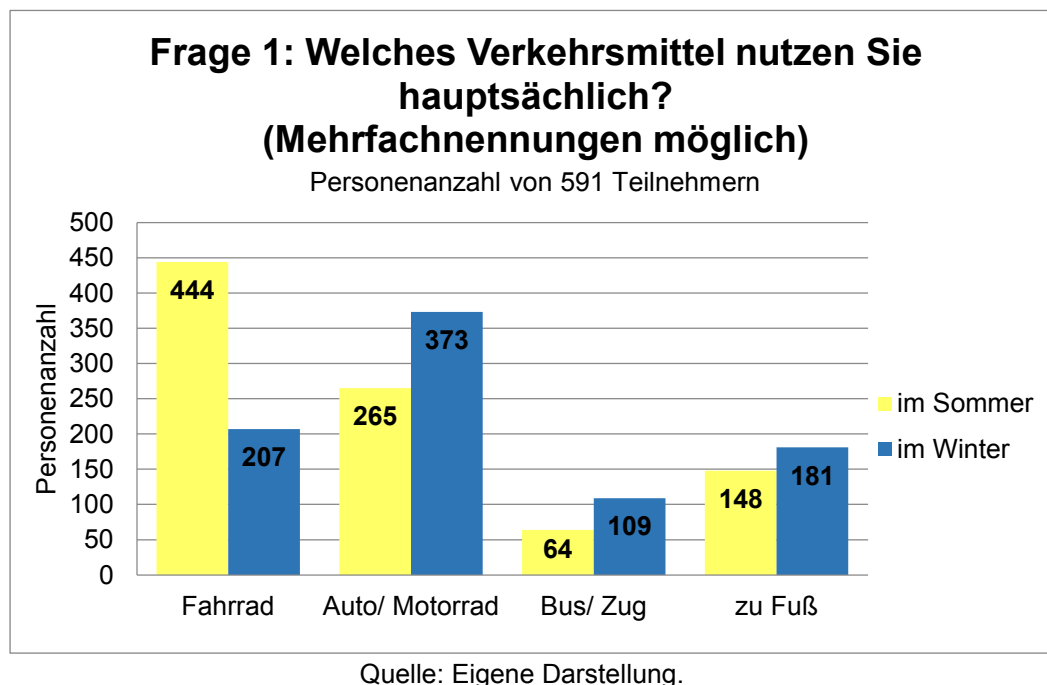
Als Einstieg in die Befragung diente die Frage nach dem allgemeinen Mobilitätsverhalten der Bürger im Sommer und im Winter. Es konnten die Verkehrsmittel „Fahrrad“, „Auto/ Motorrad“, „Bus/ Zug“ sowie „zu Fuß“ ausgewählt und Mehrfachnennungen gegeben werden (siehe Abbildung 8). Hierdurch sollte zugleich das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt werden. Auffälligkeiten sind vor allem bei den Sparten „Fahrrad“ sowie „Auto/ Motorrad“ erkennbar. Aus der Abbildung wird deutlich, dass der größte Teil der Befragten (48%) im Sommer das Fahrrad nutzt und lediglich 29% das Auto bzw. Motorrad. Bei der Verkehrsmittelwahl im Winter dominiert das Auto bzw. Motorrad mit 43%. Auch im Winter gaben 24%

¹⁵⁴ Vgl. <https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtportrait/Zahlen-und-Fakten> [05.08.2017].

¹⁵⁵ Die genaueren Angaben zu den Wohnorten sind in Anlage 12 enthalten.

an, das Fahrrad teilweise als Verkehrsmittel zu nutzen. Hierbei stellt sich nun die Frage, ob dieses Ergebnis für die gesamte Bevölkerung in Tuttlingen repräsentativ ist, da sich aufgrund der Überschrift der Bürgerbefragung „Radfahren in Tuttlingen“ größtenteils Radfahrer angesprochen fühlen. Der Anteil des PKWs im Winter mit 43% entspricht dem bundesweiten Modal Split, der aus der Studie Mobilität in Deutschland 2008 ersichtlich wird.¹⁵⁶ Zudem stellt die Studie eine häufige Fahrradnutzung insbesondere in ländlichen Kreisen fest, in denen ebenfalls „43% aller Personen (fast) täglich oder ein- bis dreimal pro Woche“¹⁵⁷ das Fahrrad nutzen. Den geringsten Anteil bilden im Sommer (7%) wie im Winter (12%) die öffentlichen Verkehrsmittel. Grund dafür könnte sein, dass größere Unternehmen im nahen Umkreis der Innenstadt und der Wohngebiete liegen, weshalb die Arbeitnehmer eher zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Arbeit fahren. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden zudem meist von der unterrepräsentierten Gruppe der unter 18-jährigen bzw. der Schüler genutzt.

Abb. 7: Mobilitätsverhalten der Befragten



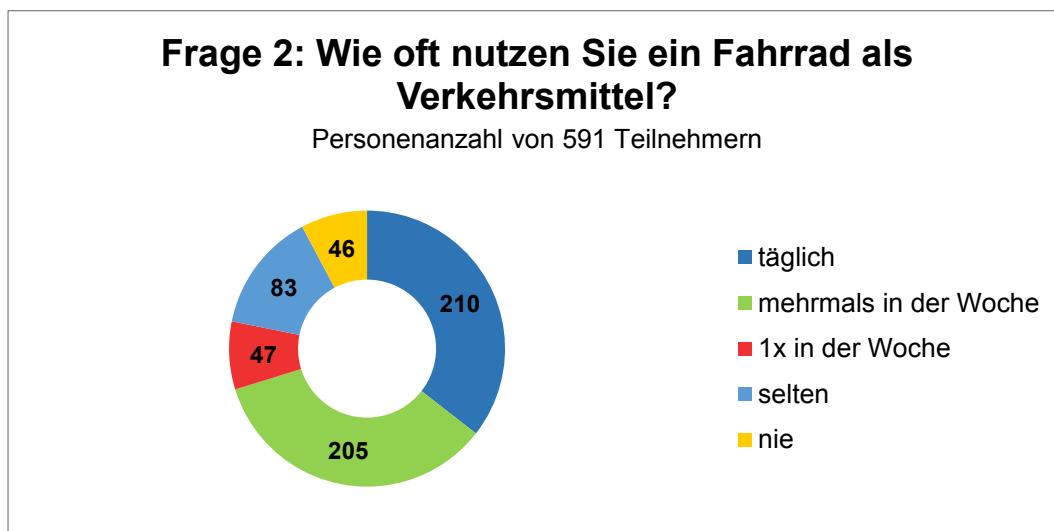
¹⁵⁶ Vgl. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, S. 186 [17.08.2017].

¹⁵⁷ a.a.O., S. 180.

Nutzung des Fahrrads

Die zweite Frage zielte auf die Häufigkeit der Nutzung eines Fahrrads ab. Hierbei konnten sich die Probanden zwischen den Antwortmöglichkeiten „täglich“, „mehrmals in der Woche“, „einmal in der Woche“, „selten“ oder „nie“ entscheiden. Von 591 Teilnehmern gaben 210 Bürger an, das Fahrrad täglich zu nutzen, weitere 205 Bürger verwenden es mehrmals in der Woche. Zusammengerechnet macht dieser Teil rund 70 % der Befragten aus. Die Antworten „einmal in der Woche“ mit 47 Personen und „nie“ mit 46 Personen nehmen einen annähernd gleichgroßen Anteil in der Grafik ein. 14 % der Befragten nutzen das Fahrrad nur selten.

Abb. 8: Fahrrad als Verkehrsmittel



Quelle: Eigene Darstellung.

Die zweite Frage fungierte als sogenannte Filterfrage. Je nach Antwortmöglichkeit variierten sozusagen die darauffolgenden Fragen. Wurde eine der ersten vier Antworten gewählt, durfte zur Frage 5 übergegangen werden. Wurde die Antwortvorgabe „nie“ gewählt, folgen daraufhin Frage 3 und 4. Mit Hilfe einer Instruktion wurde die Verzweigung dieser Fragen geregelt.¹⁵⁸ Frage 3 und 4 zielten auf das Potenzial neuer Radfahrer ab. Zum einen, ob man die Nutzung eines Fahrrads zukünftig plant, zum anderen, ob man Rad fahren würde, wenn es einen Fahrradverleih gäbe. Bei

¹⁵⁸ Vgl. Raab-Steiner/ Benesch, 2012, S. 52.

beiden gab es drei identische Antwortmöglichkeiten: „Ja“, „Nein“ und „Hierzu habe ich mir noch keine Gedanken gemacht“. Durch die dritte Antwortkategorie sollten erzwungene Entscheidungen zwischen „Ja“ und „Nein“ umgangen werden.¹⁵⁹ Nach deren Beantwortung wurden die Befragten zur Frage 6 verwiesen.

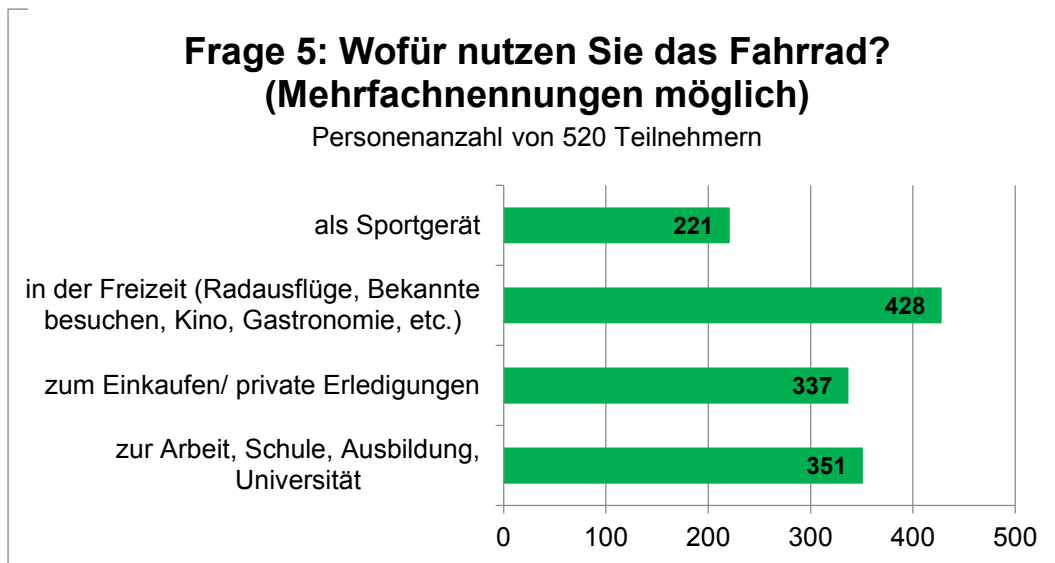
Bei Frage 3 und 4 ist zu beachten, dass lediglich 42 bzw. 45 Personen aufgrund der vorherigen Wahl des Feldes „nie“ teilgenommen haben. Somit lässt sich nur eine vage Aussage treffen. Die Frage nach der zukünftigen Nutzung eines Fahrrades befürworteten 57% der 42 Teilnehmer. 31% haben sich hierzu noch keine Gedanken gemacht und lediglich 5% verneinen eine künftige Nutzung. Somit kann das Potenzial an weiteren wenigen Radfahrern bejaht werden. Im Gegensatz dazu, würden nur 7% Radfahren, wenn es einen Fahrradverleih geben würde. 49% verneinen es und weitere 44% haben sich darüber noch keine Gedanken gemacht. Somit kann festgehalten werden, dass ein angebotener Fahrradverleih nur wenig weitere potenzielle Radfahrer anziehen würde.

Anhand der Frage 5 soll herausgefunden werden, wofür die Bürger das Fahrrad nutzen. Die vier festgelegten Bereiche waren „zur Arbeit, Schule, Ausbildung, Universität“, „zum Einkaufen/ private Erledigungen“, „in der Freizeit“ und „als Sportgerät“. Hierbei gab es die Möglichkeit der Mehrfachnennungen. An dieser Frage beteiligten sich 520 Personen.

In der nachstehenden Abbildung ist zu erkennen, dass sich die drei letzten Bereiche ziemlich im Gleichgewicht halten. Der größte Anteil (32%) nutzt das Fahrrad für verschiedene Zwecke in der Freizeit. Darauf folgen mit 26% die Wege zur Arbeit, Schule, Ausbildung, Universität und mit 25% zum Einkaufen, private Erledigungen. Rund 17% benutzen es als Sportgerät. Aus der Grafik wird ebenfalls ersichtlich, dass die gezielte Verteilung der Fragebögen an Unternehmen eine positive Wirkung erzielt hat.

¹⁵⁹ Vgl. Konrad, 2011, S. 70.

Abb. 9: Nutzung des Fahrrads



Quelle: Eigene Darstellung.

Bewertung der Fahrradsituation in der Stadt

Bei der nächsten Frage wird eine Bewertung der derzeitigen Fahrradsituation verlangt. Diese erfolgt in Form einer vierstufigen Ratingskala mit verbaler Skalenbezeichnung.¹⁶⁰ Die Antwortmöglichkeiten reichen von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“. Da bei den Abstufungen jeweils nur eine Alternative angegeben werden darf, gibt es zusätzlich die Spalte „weiß nicht“, um die Personen nicht zu einer Aussage zu zwingen und so exakte Ergebnisse zu erhalten.¹⁶¹ Auf eine mittlere Antwortkategorie wurde verzichtet, da diese häufig als Ausweichmöglichkeit genutzt wird und so das Ergebnis verfälschen würde.¹⁶²

Die Bewertungen werden für folgende Merkmale vorgenommen: „Angebot an Radwegen innerorts und außerorts“, „Radverkehrsführung“, „Zustand & Qualität der Fahrradwege“, „Abstellmöglichkeiten für Fahrräder“, „Fahrradwegweisung/ Beschilderung“, „Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)“, „Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln“ und „Informationsangebot zum Radverkehr“. Ferner können die Probanden sonstige Aspekte in ein freies Textfeld einfügen und beurteilen.

¹⁶⁰ Vgl. a.a.O., S. 56.

¹⁶¹ Vgl. LUBW, 2011, S.15.

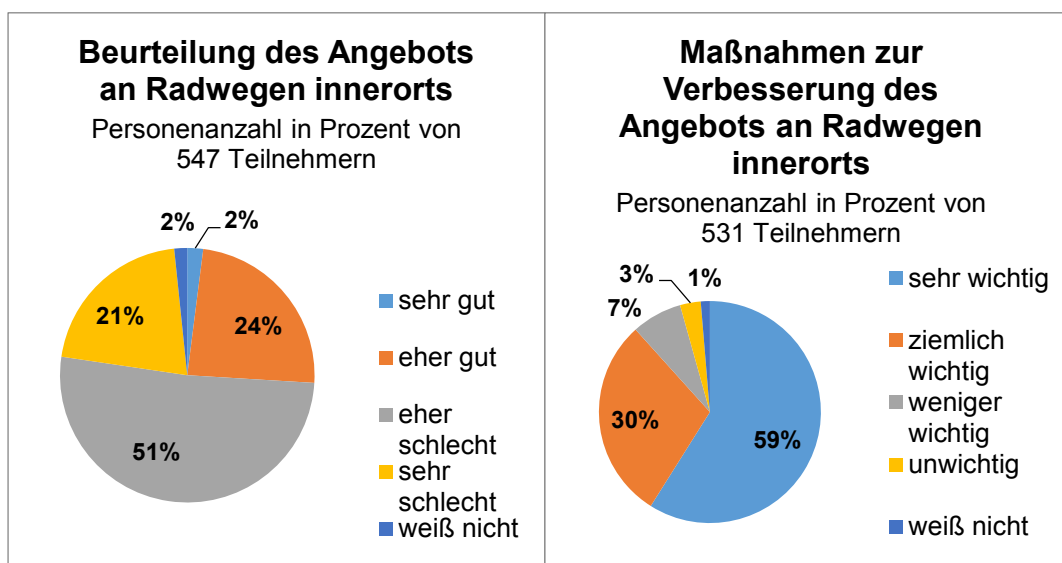
¹⁶² Vgl. Konrad, 2011, S. 69.

Nach diesen Merkmalen wird ebenfalls in Frage 7 unterschieden, um für die Auswertung eine Vergleichbarkeit beider Fragen zu erzielen. Hierdurch sollen die Bereiche festgestellt werden, in denen vorrangig Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation getroffen werden müssten.

Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte der Fragen 6 (linke Darstellung) zur Bewertung der derzeitigen Fahrradsituation und Frage 7 (rechte Darstellung) zur Bewertung der Wichtigkeit der Maßnahmen gegenübergestellt und die wichtigsten Anmerkungen aus dem Zusatzfeld in den jeweiligen Bereichen genannt.

Das innerstädtische Angebot an Radwegen halten mehr als die Hälfte der Befragten (51%) für eher schlecht und sogar 21% für sehr schlecht. 24% bewerten die Radwege innerorts eher als gut und lediglich 2% für sehr gut. Hieraus wird ersichtlich, dass dringender Handlungsbedarf in Sachen innerstädtische Radwege in Tuttlingen besteht. Dies bestätigt ebenfalls die rechte Darstellung, in der Maßnahmen in diesem Bereich mit insgesamt 89% als wichtig angesehen werden – davon 59% als sehr wichtig und weitere 30% als ziemlich wichtig. Im Zusatzfeld wurde das Öfteren durchgängige Radverkehrsachsen (Nord-Süd, Ost-West) durch die Stadt sowie ein ausgearbeitetes Radverkehrskonzept genannt.

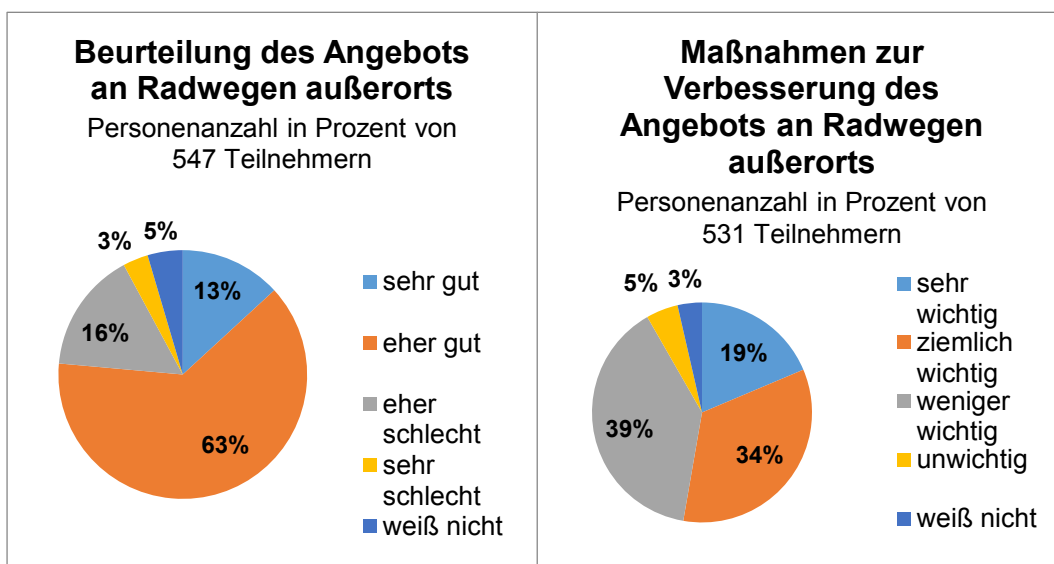
Abb. 10: Angebot an Radwegen innerorts



Quelle: Eigene Darstellung.

Ein besseres Ergebnis lässt sich bei der Bewertung des Angebots an Radwegen außerorts erkennen. Fast 2/3 der Befragten bewerten das Angebot als eher gut und sogar 13% als sehr gut. Der geringste Anteil liegt bei 3% für die Bewertung sehr schlecht. Im Gegensatz zu den Maßnahmen für innerstädtische Radwege wird den Maßnahmen für Radwege außerorts im Gesamten eine geringere Bedeutung beigemessen. 34% sehen Maßnahmen in diesem Bereich als ziemlich wichtig an und 19% als sehr wichtig. Vergleicht man die verschiedenen Ergebnisse der Angebote an Radwegen kann festgehalten werden, dass vorrangig Maßnahmen für die innerstädtischen Radwege getroffen werden sollten. Dennoch sollten diese selbstverständlich nicht außer Acht gelassen werden. Insbesondere durch die zunehmende Nutzung der Elektrofahrräder wird sich die Länge der zurückgelegten Strecken ausdehnen, wodurch somit ebenso Radwege außerorts in Anspruch genommen werden. Auch aus dem Zusatzfeld wird ersichtlich, dass vor allem der Anschluss der Nachbarorte ein konkretes Handlungsfeld darstellt.

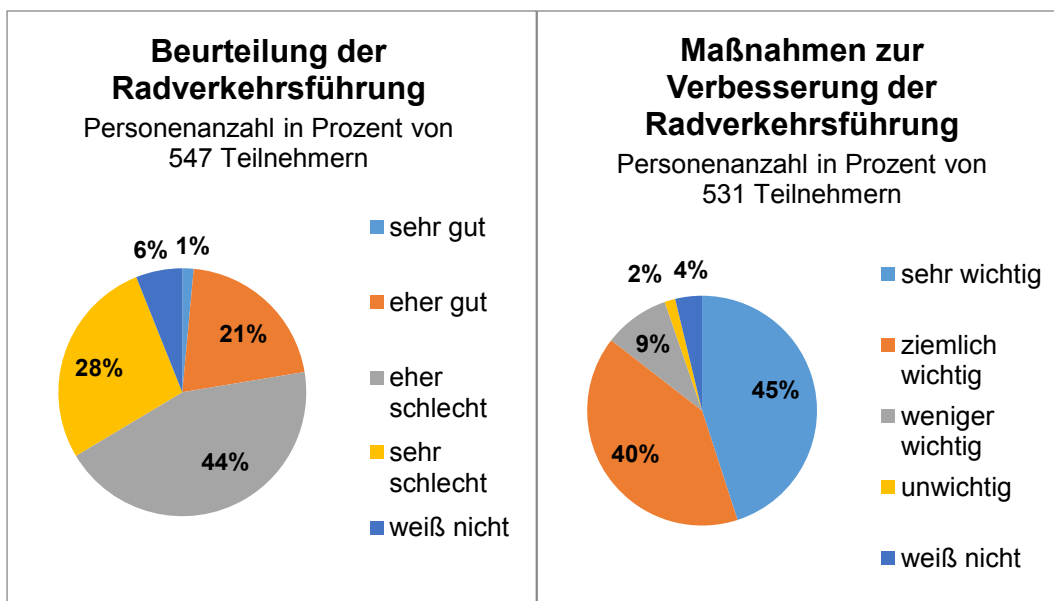
Abb. 11: Angebot an Radwegen außerorts



Quelle: Eigene Darstellung.

Bei der Beurteilung der Radverkehrsführung wird ein ähnliches Ergebnis wie bei der Bewertung inntädtischer Radwege sichtbar. Der überwiegende Anteil (44%) der Teilnehmer empfindet die Radverkehrsführung als eher schlecht, weitere 28% als sehr schlecht. Besonders auffallend ist der Anteil der Befragten bei der Bewertung sehr gut. Diese Angabe wählten nur 1%. Vergleicht man diese Anteile mit der Wichtigkeit von Maßnahmen in diesem Bereich wird ersichtlich, dass hier Handlungsbedarf notwendig ist. Für 45% der Teilnehmer sind Maßnahmen für eine bessere Radverkehrsführung sehr wichtig, für weitere 40% ziemlich wichtig. Insgesamt sehen rund 85% Maßnahmen in diesem Bereich als allgemein „wichtig“ an, was die Notwendigkeit zum Handeln bestätigt. Insbesondere die Trennung von Fuß- und Radwegen wird mehrfach genannt.

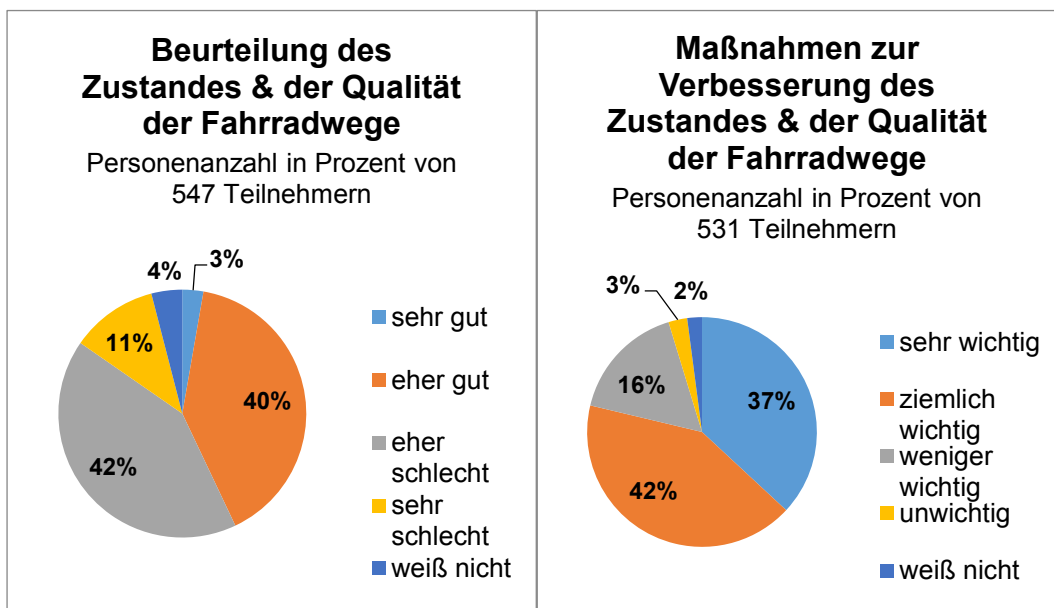
Abb. 12: Radverkehrsführung



Quelle: Eigene Darstellung.

Ebenso wichtig wie die Radinfrastruktur sind der Zustand und die Qualität der Fahrradwege, um sicher und komfortabel fahren zu können. Dies wird annähernd gleichmäßig bewertet. 40% der Befragten beurteilen den Zustand und die Qualität als eher gut, 42% hingegen als eher schlecht. Jedoch ist auch zu erkennen, dass 11% diese zwei Aspekte als sehr schlecht einstufen. Da Maßnahmen in diesen Bereichen mit 37% als sehr wichtig und mit 42% als ziemlich wichtig angesehen werden, ist auch für einen verbesserten Zustand und eine verbesserte Qualität der Radwege zu sorgen. Die Befragten nannten hierbei häufig die Reinigung der Radwege, besonders die Räumung im Winter.

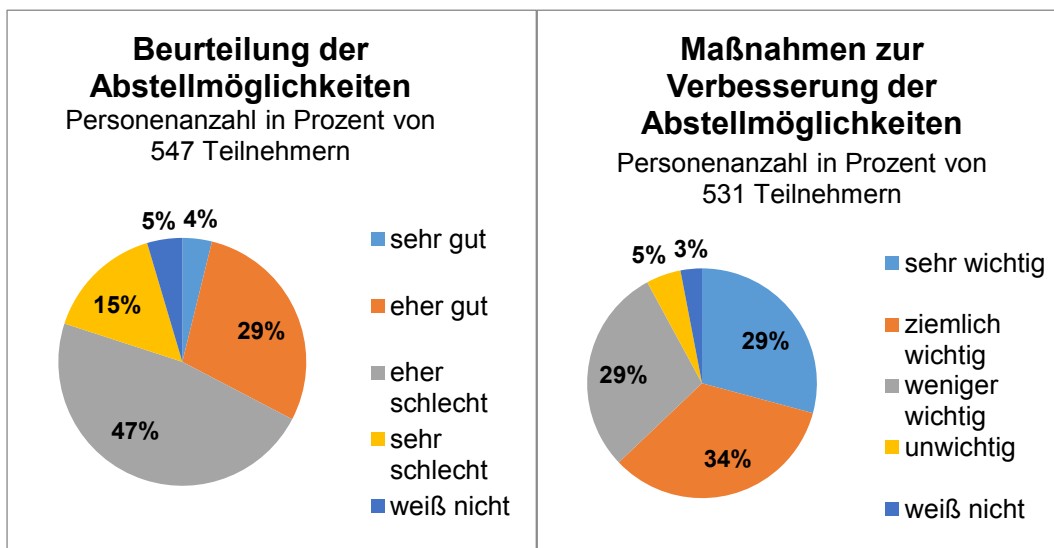
Abb. 13: Zustand und Qualität der Fahrradwege



Quelle: Eigene Darstellung.

Zum attraktiven Radfahren in der Stadt zählen zudem gute Abstellmöglichkeiten, um das Fahrrad am jeweiligen Ziel oder der Zwischenstation (Bahnhof, etc.) sicher abstellen zu können.¹⁶³ Die Abstellmöglichkeiten werden als eher schlecht (47%) empfunden, 15% gaben sogar an, dass sie sehr schlecht seien. Maßnahmen in diesem Bereich werden mit 29% als sehr wichtig und mit 34% als ziemlich wichtig bewertet. 29% hingegen bewerten diese als weniger wichtig. Im Vergleich zu den Einstufungen der Maßnahmen anderer Bereiche sind die Maßnahmen in Bezug auf die Abstellanlagen eher nachrangig. Trotzdem sollte hierbei auch an Anlagen gedacht werden, die vor Witterung und Diebstahl geschützt sind, um die Nutzung hochwertigerer Fahrräder zu verstärken. Dieser Wunsch wurde aus mehreren Anmerkungen aus dem freien Textfeld ersichtlich. Hierbei wurden das Öffnen Fahrradboxen oder betreute Radstationen als sinnvolle Maßnahme genannt.

Abb. 15: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder



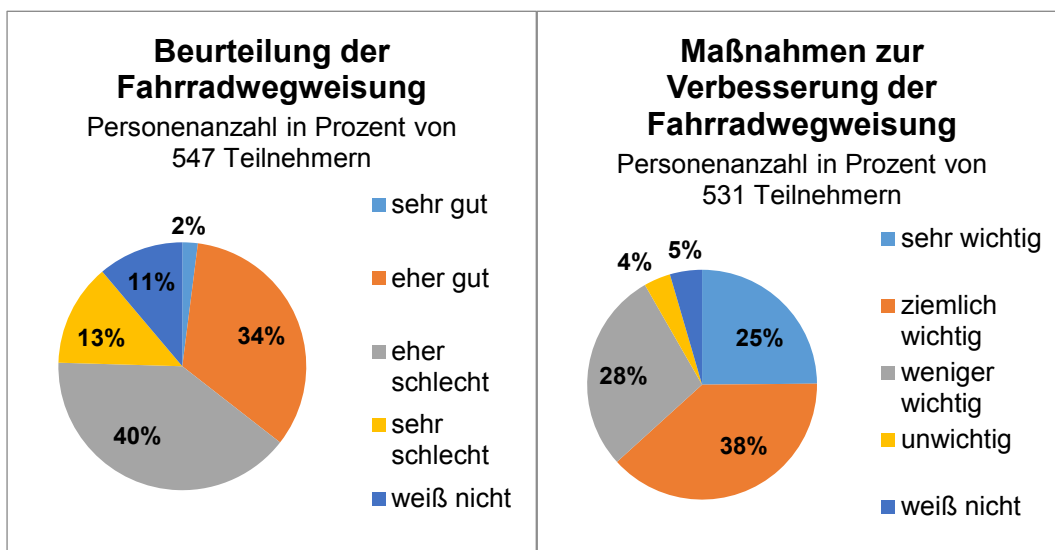
Quelle: Eigene Darstellung.

¹⁶³ Vgl. Meschik, 2008, S. 23.

Für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel sind flächendeckende Orientierungshilfen im Radverkehrsnetz wichtige Voraussetzungen.¹⁶⁴ Aus der Befragung zeigt sich, dass 40% der Teilnehmer die Fahrradwegweisung eher schlecht und zusätzlich 13% sehr schlecht bewerten. Dennoch finden 34% die Beschilderung eher gut. Insgesamt kann festgehalten werden, dass 63% der Befragten Maßnahmen in diesem Bereich wünschen, für 28% sind solche Maßnahmen im Vergleich zu anderen Bereichen weniger wichtig.

Eine durchgängige Fahrradwegweisung trägt vor allem zu einer besseren Orientierung ortsfremder Radfahrer bei. Da die Beschilderung auf die richtigen Radwege verweist, die auf Verkehrssicherheit und Qualität überprüft worden sind, hilft die Fahrradwegweisung gleichzeitig Ortskundigen Radfahrern komfortabel an ihr Ziel zu gelangen. Diese sollten laut einigen Befragten auch mehrsprachig sein.

Abb. 16: Fahrradwegweisung/ Beschilderung der Radwege

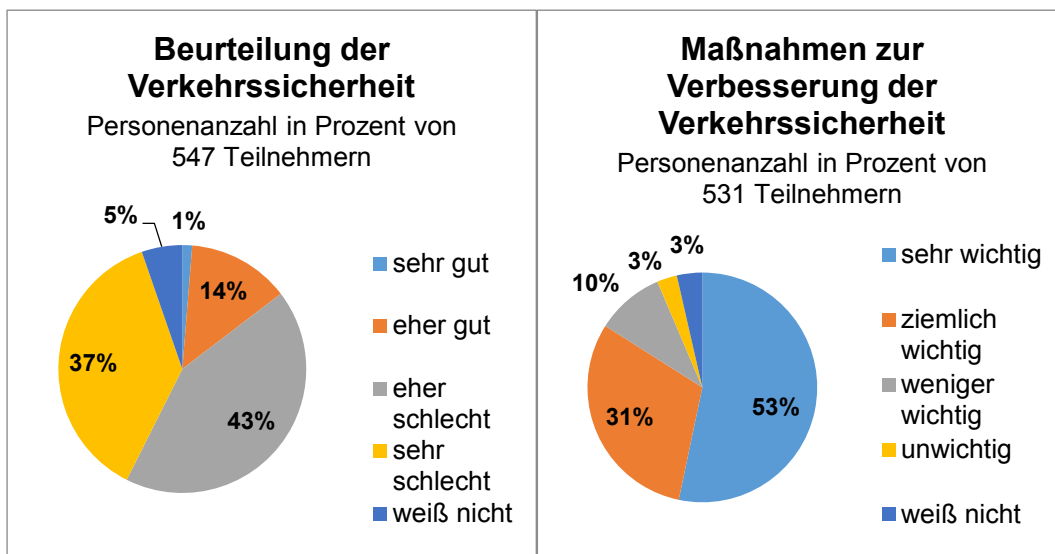


Quelle: Eigene Darstellung.

¹⁶⁴ Vgl. Meschik, 2008, S. 148.

Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr unterliegen Radfahrer einer geringeren Sicherheit im Straßenverkehr. Deshalb wird der Verkehrssicherheit, wie z.B. Schutzstreifen, eine besondere Bedeutung beigemessen. Aus den nachstehenden Schaubildern wird sehr deutlich, wie wichtig eine Verbesserung in diesem Bereich ist. 43% der Befragten bewerten die Verkehrssicherheit als eher schlecht, 37% sogar als sehr schlecht. Im Gegensatz dazu liegt der Anteil der Bewertung „eher gut“ nur bei 14%. Auch aus der rechten Grafik lässt sich erkennen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unabdingbar sind. Mehr als die Hälfte sehen Maßnahmen als sehr wichtig, zusätzlich 31% als ziemlich wichtig. Im Zusatzfeld wird insbesondere die fehlende Sicherheit an Kreuzung betont, die durch Schutzstreifen minimiert werden könnten. Gleichzeitig wird auch eine Beleuchtung der Radwege gefordert.

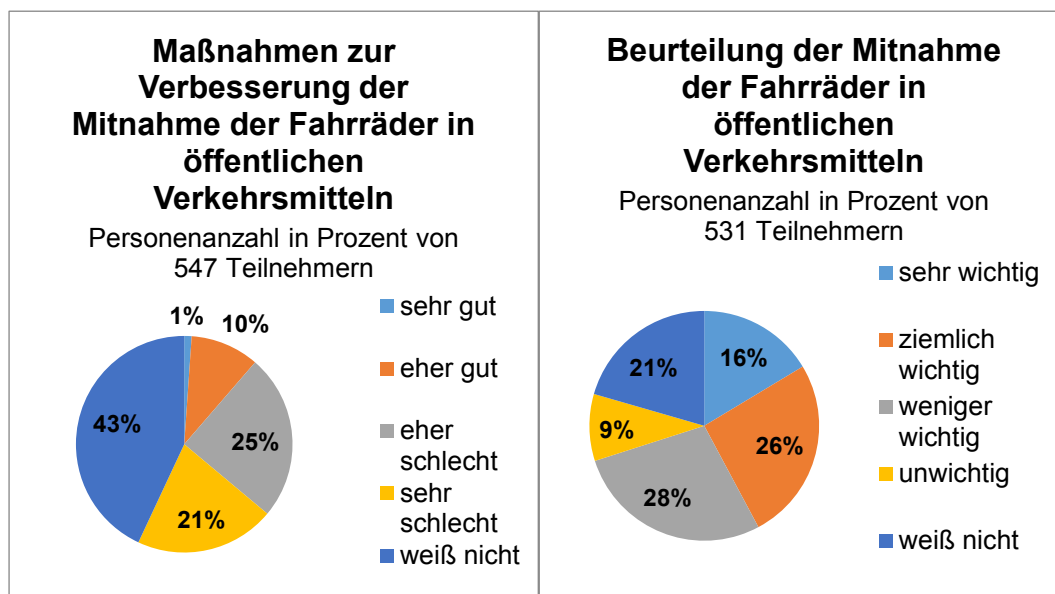
Abb. 16: Verkehrssicherheit



Quelle: Eigene Darstellung.

Um Ziele auch im Umland einfacher zu erreichen und das Fahrrad trotz des weiteren Weges zu nutzen, gewinnt die Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln an Bedeutung. Da viele Ziele der Bürger, wie Arbeitsplatz oder Einkaufsmöglichkeiten, zentral liegen und leicht erreichbar sind, benutzen eher weniger Personen die Möglichkeit zur Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies begründet sich darin, dass 43% der Befragten diesen Bereich nicht beurteilen können. Dennoch ist auch in diesem Bereich Verbesserungspotenzial erkennbar, da diejenigen, die die Möglichkeit nutzen, die Mitnahme eher schlecht (25%) bis sehr schlecht (21%) bewerten. Zudem wünscht über ein 1/3 der Befragten eine Verbesserung in diesem Bereich. Dies begründet sich zum Teil darin, dass für Fahrräder im Ringzug¹⁶⁵ extra bezahlt werden muss, wie mehrere Bürger im Zusatzfeld erklären.

Abb. 17: Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln

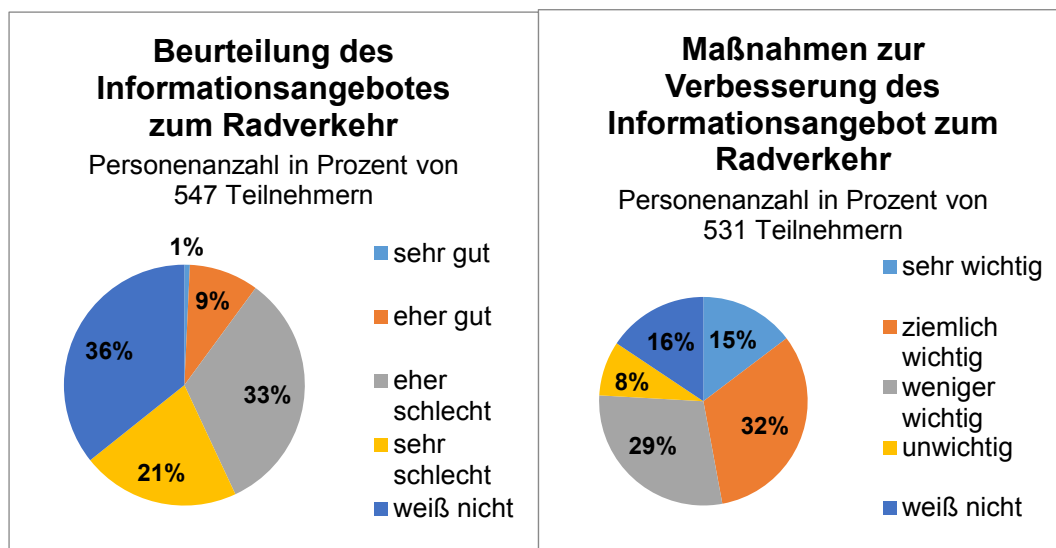


Quelle: Eigene Darstellung.

¹⁶⁵ Nahverkehrssystem in den Landkreisen Tuttlingen, Rottweil und Schwarzwald-Baar.

Um den Radverkehr weiterhin zu fördern, bedarf es einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit mit einem breiten Informationsangebot zum Radverkehr in der Stadt. Im Vergleich zu den Schaubildern zur Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln fallen die Schaubilder zum Informationsangebot ähnlich aus. Das Informationsangebot in Tuttlingen wird mit 33% als eher schlecht und mit 21% als sehr schlecht eingeschätzt. 36% können hierzu keine Aussage treffen, da sie dies womöglich nicht nutzen. Für 32% der Befragten ist eine Verbesserung ziemlich wichtig, für 15% sehr wichtig.

Abb.19: Informationsangebot zum Radverkehr

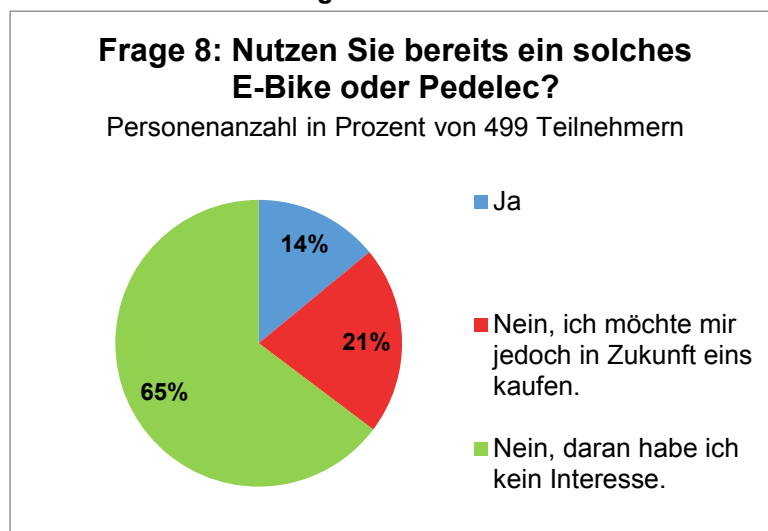


Quelle: Eigene Darstellung.

Mobilität durch E-Bikes

Ein weiteres Themenfeld, das in Tuttlingen zunehmend an Bedeutung gewinnt, wurde im achten Frageblock thematisiert. Im Mai 2017 wurden die zwei ersten Ladestationen für Elektrofahrräder in Tuttlingen in Betrieb genommen. So wurde nach der Nutzung E-Bikes und Pedelecs gefragt. Es sollte dadurch festgestellt werden, wie viele der Befragten bereits ein Elektro-Fahrrad nutzen, dies in Zukunft planen oder kein Interesse daran haben. Ein E-Bike fährt auf Knopfdruck ohne Pedalunterstützung, ein Pedelec hingegen bietet nur dann Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Aus der Abbildung 20 wird deutlich, dass 65% kein Interesse an Elektrofahrrädern hat. Dennoch nutzen bereits 14% ein Elektrofahrrad und 21% der Befragten möchten sich in Zukunft ein solches kaufen. Somit besteht das Potenzial zur Nutzung von weiteren Elektrofahrrädern in der Stadt.

Abb. 20: Nutzung eines E-Bikes oder Pedelecs

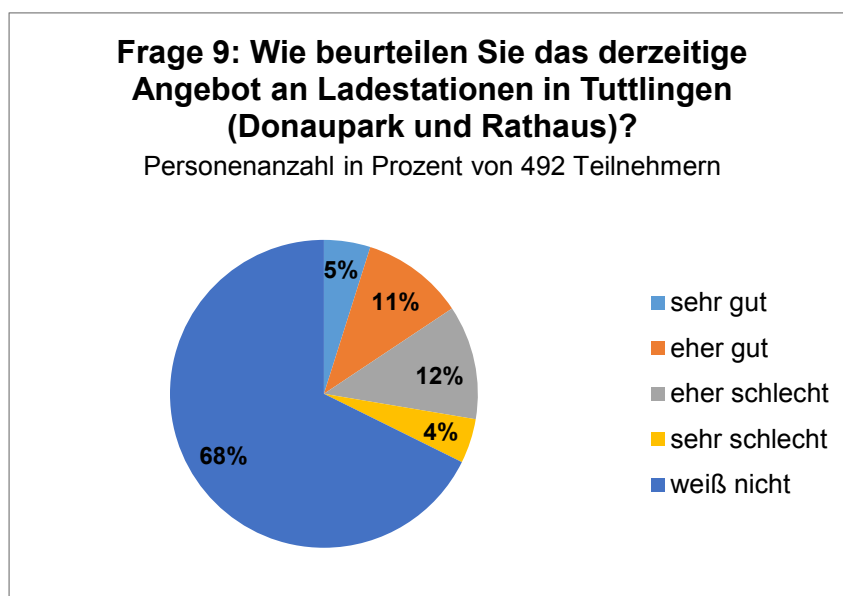


Quelle: Eigene Darstellung.

Für zukünftige Planungen sollte in der ersten Teilfrage außerdem das derzeitige Angebot an Ladestationen beurteilt werden. Hierbei konnten Antworten von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“ oder „weiß nicht“ abgegeben werden. Mithilfe der darauffolgenden Teilfrage sollten Bereiche in Erfahrung gebracht werden, in denen Bedarf an E-Bike Ladestationen gesehen wird.

Von 492 Teilnehmern gaben 68% an, dass sie das Angebot an Ladestationen nicht beurteilen können. Dies begründet sich darin, dass sie kein Elektrofahrrad nutzen oder die Ladestation zu Hause verwenden, wie ebenfalls aus Frage 10 deutlich wird. Die meistgenannten Bereiche, in denen Bedarf an Ladestationen gesehen wird, sind am Bahnhof, in der Innenstadt, am Donauradweg, an größeren Unternehmen sowie im Industriegebiet bzw. in der Nähe der Supermärkte, die im Industriegebiet liegen.

Abb. 21: Beurteilung der Ladestationen in Tuttlingen



Quelle: Eigene Darstellung.

Gefahrenquellen/ -stellen

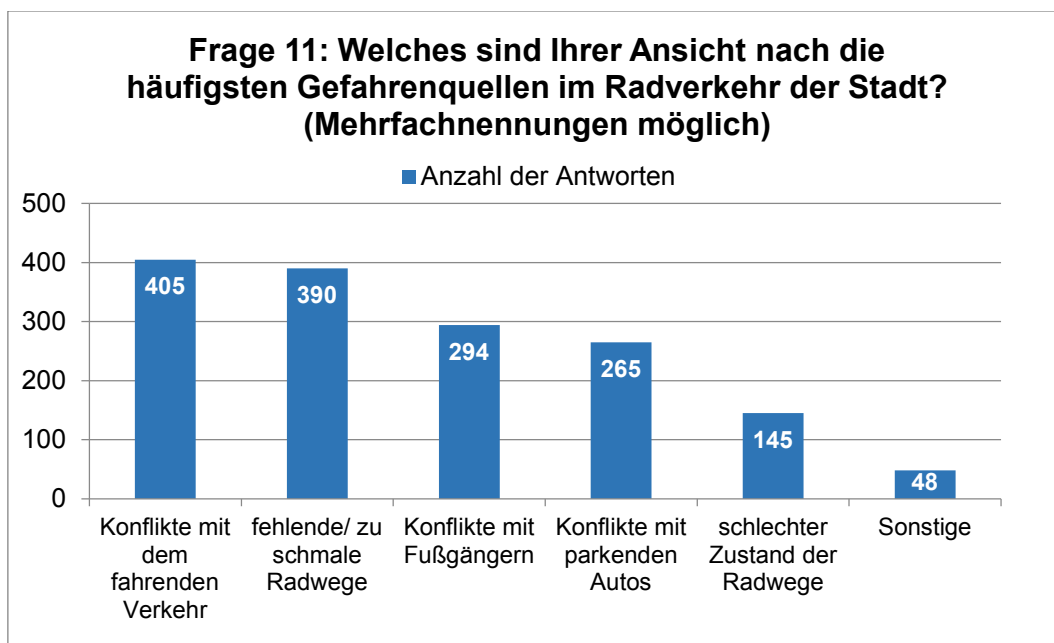
Frage 9 und 10 befassten sich mit Gefahrenquellen und -stellen für Radfahrer in Tuttlingen. Bei den Gefahrenquellen wurde eine Einteilung in „fehlende/ zu schmale Radwege“, „schlechter Zustand der Radwege“, „Konflikte mit dem fahrenden Verkehr“, „Konflikte mit parkenden Autos“ und „Konflikte mit Fußgängern“ vorgenommen. Zusätzlich gab es ein freies Textfeld für weitere Hinweise.

Aus Frage 10 sollten hingegen die konkreten Gefahrenstellen gewonnen werden. Es stand ein Textfeld zur Verfügung, um die Straße und das Problem zu benennen. Die 20 wichtigsten Stellen wurden zusammengefasst und sind in Anlage 12 aufgeführt.

Als häufigste Gefahrenquelle (26%) wurden Konflikte mit dem fahrenden Verkehr genannt. Daneben gaben 390 Personen, d.h. 25% an, dass fehlende oder zu schmale Radwege eine große Gefahr bergen.

Die drittwichtigste Gefahrenquelle stellen Konflikte mit Fußgängern dar, wie 294 der Befragten (19%) angaben. Daraufhin folgen mit 17% die Konflikte mit parkenden Autos und lediglich 48 Teilnehmer nannten den schlechten Zustand der Radwege als eine der häufigsten Gefahrenquellen. Im Zusatzfeld wurden insbesondere die fehlenden Schutzstreifen zur Überquerung großer Straßen, eine schlechte Radverkehrsführung, fehlende durchgängige Radwege sowie die Kombination von Wegen für Rad und Fußgänger betont.

Abb. 21: Gefahrenquellen



Quelle: Eigene Darstellung.

Sonstige Verbesserungsvorschläge

Um alle Bedürfnisse und Wünsche zu berücksichtigen, gab es nach Beantwortung der Fragen die Möglichkeit durch eine offene Frage sonstige Verbesserungsvorschläge vorzubringen. Diese sind in Anlage 12 enthalten und sollen an dieser Stelle nicht weiter thematisiert werden.

Gewinnspiel und weitere Informationen zum Radverkehr

Am Gewinnspiel nahmen insgesamt 310 Personen teil, unter denen vier Gewinner ausgelost wurden. Für weitere Informationen zum Radverkehr gaben 166 Personen ihre E-Mail-Adresse an.

4.4.3.2 Schülerbefragung

In Bezug auf die Schülerbefragung konnten 476 Fragebögen aus sieben verschiedenen Schulen erfasst werden. Im Gesamten kann festgehalten werden, dass 137 der befragten Schüler (29%) morgens mit dem Fahrrad in die Schule fahren, 150 Schüler laufen und 83 Schüler mit dem Auto gebracht werden oder selbst fahren. Der größte Anteil mit 187 Schülern nutzt jedoch die öffentlichen Verkehrsmittel für den täglichen Weg zur Schule. Bei der Frage, welche Änderungen getroffen werden müssten, um besser Rad zu fahren, gaben 193 Schüler (41%) mehr Radwege sowie eine verbesserte Radverkehrsführung an. Da fast 1/3 der Schüler mit dem Fahrrad in die Schule fahren, sollte der Plan für die Schulradwege nochmals überprüft werden.

4.5 Ausblick

Die Auswertung der Bürgerbefragung legt der Stadt Tuttlingen die wesentlichen Handlungsfelder zur Verbesserung der Radverkehrssituation zugrunde. Die genannten Aspekte sollte die Stadt Tuttlingen bei der Festlegung der zukünftigen Maßnahmen berücksichtigen, um unter anderem die Akzeptanz der Bürgerschaft zu gewinnen und folglich eine erfolgreiche Radverkehrsförderung zu erzielen.

Die Auswertung macht deutlich, dass in vielen Bereichen des Radverkehrs in Tuttlingen Verbesserungspotenzial besteht und die Bürger mit der derzeitigen Radverkehrssituation im Allgemeinen eher unzufrieden sind. Dies wurde ebenfalls durch die hohe Beteiligung und der vielen ausführlichen Anregungen in den Zusatzfeldern ersichtlich. Die wichtigsten Anregungen werden deshalb in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro beraten,

Maßnahmen zur Umsetzung aus fachlicher Sicht geprüft und anschließend das endgültige Radverkehrskonzept im Gemeinderat beschlossen.

Um den Bürgerbeteiligungsprozess¹⁶⁶ erfolgreich abzuschließen, bedarf es einer Rückmeldung an die Bürger über das Ergebnis sowie Informationen über die weitere Vorgehensweise, da sich die Bürger nun als Teil des Prozesses sehen. Dies kann zum Einen über die erlangten E-Mail-Adressen, die am Ende des Fragebogens erfasst wurden, erfolgen. Zum Anderen sollte diese Information zusätzlich auf der Homepage der Stadt, dem Stadtmagazin „Im Quadrat“ sowie in der Presse erscheinen. Auch nach Fertigstellung des Radverkehrskonzepts sollte der Kontakt zu den Bürgern, die sich Informationen zum Radverkehr wünschen, weiterhin gehalten werden, um das Potenzial an engagierten Bürgern weiterhin zu fördern. Interessant wäre ein zweiter Bürgerbeteiligungsprozess nach Umsetzung einiger Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes, um den Erfolg des Konzeptes zu messen.

5 Schlussbetrachtung

Der dargelegte Bürgerbeteiligungsprozess untermauert die in der Einleitung gefasste Behauptung, dass die Bürgerbeteiligung ein wichtiger Bestandteil in der Stadtentwicklung darstellt. Die Radverkehrsförderung versteht sich hierbei als kleiner Teil einer Stadtentwicklung, weshalb durch die Beteiligung der Bürger nicht nur der Radverkehr, sondern zugleich die gesamte Stadtentwicklung ein Stück weit vorangetrieben wird.

Durch die zunehmenden Herausforderungen an die heutigen Kommunen wird die Bürgerbeteiligung unverzichtbarer denn je, denn sie schafft eine grundlegende Basis für bestmögliche kommunalpolitische Entscheidungen. Kommunen sollten deshalb das Potenzial der Bürger zur Bewältigung künftiger Herausforderungen annehmen und Partizipation als zentrales

¹⁶⁶ Siehe Abbildung 3.

Instrument kommunaler Demokratie und zukünftiger Stadtentwicklung betrachten.

Eine Zusammenarbeit von Verwaltung und Politik mit Bürgern und anderen Akteuren der Stadt sollte als Chance verstanden werden, bei den knapper werdenden Ressourcen die Handlungsmöglichkeiten der Kommune auch zukünftig zu bewahren.¹⁶⁷ Allerdings muss nicht nur der Wille zur Bürgerbeteiligung vorhanden sein, sie muss vielmehr mit „sehr viel Energie und mit der Einsicht in ihre realen Erfolgsbedingungen ins Werk“ gesetzt werden.¹⁶⁸ Maßgebend wird es darauf ankommen, eine breite Unterstützung und einen positiven Effekt für alle Beteiligten zu erreichen und gleichzeitig neue Qualitäten für die Stadt oder Gemeinde zu schaffen.

Dies gilt ebenfalls für die Stadt Tuttlingen. Anhand der hohen Beteiligung wird deutlich, dass das Potenzial an engagierten Bürgern vorhanden ist und ein großes Interesse an der Weiterentwicklung der Stadt besteht. Nun heißt es, diesen Beteiligungsprozess erfolgreich abzuschließen und das Potenzial der Tuttlinger Bürger für weitere Stadtentwicklungsprozesse zu nutzen.

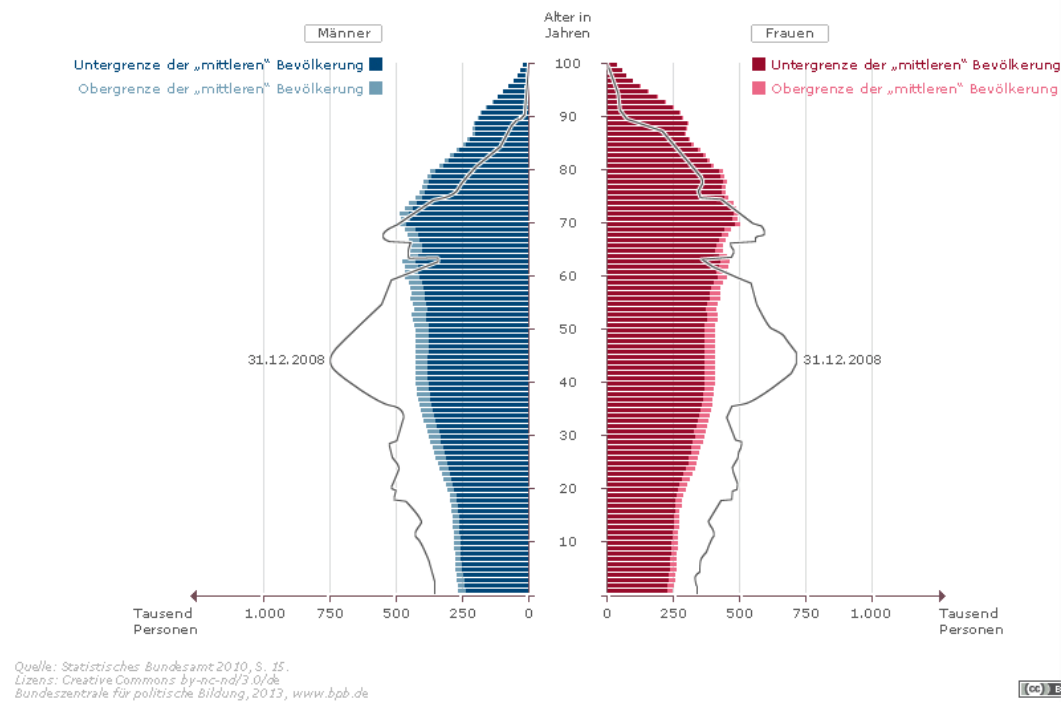
¹⁶⁷ Vgl. Dt. Städtetag, 2006, S. 5.

¹⁶⁸ Klages, 2010, S. 21.

Anlagen

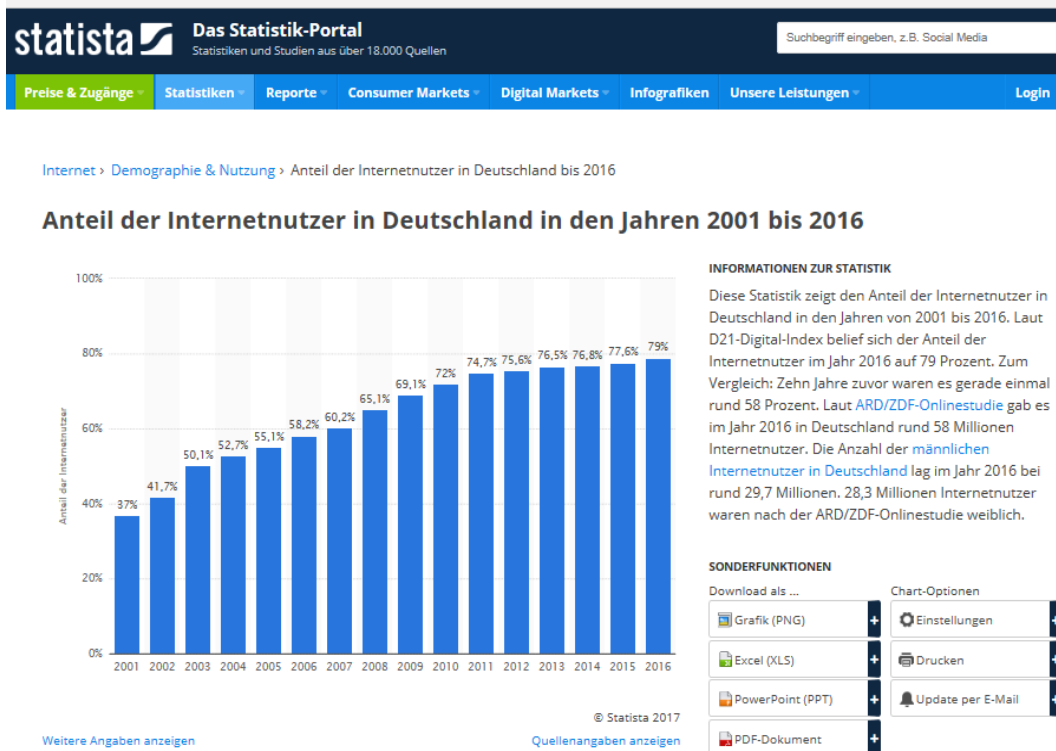
Anlage 1: Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland 2008 und 2060

■ Altersaufbau der Bevölkerung in Deutschland Ende 2008 und 2060

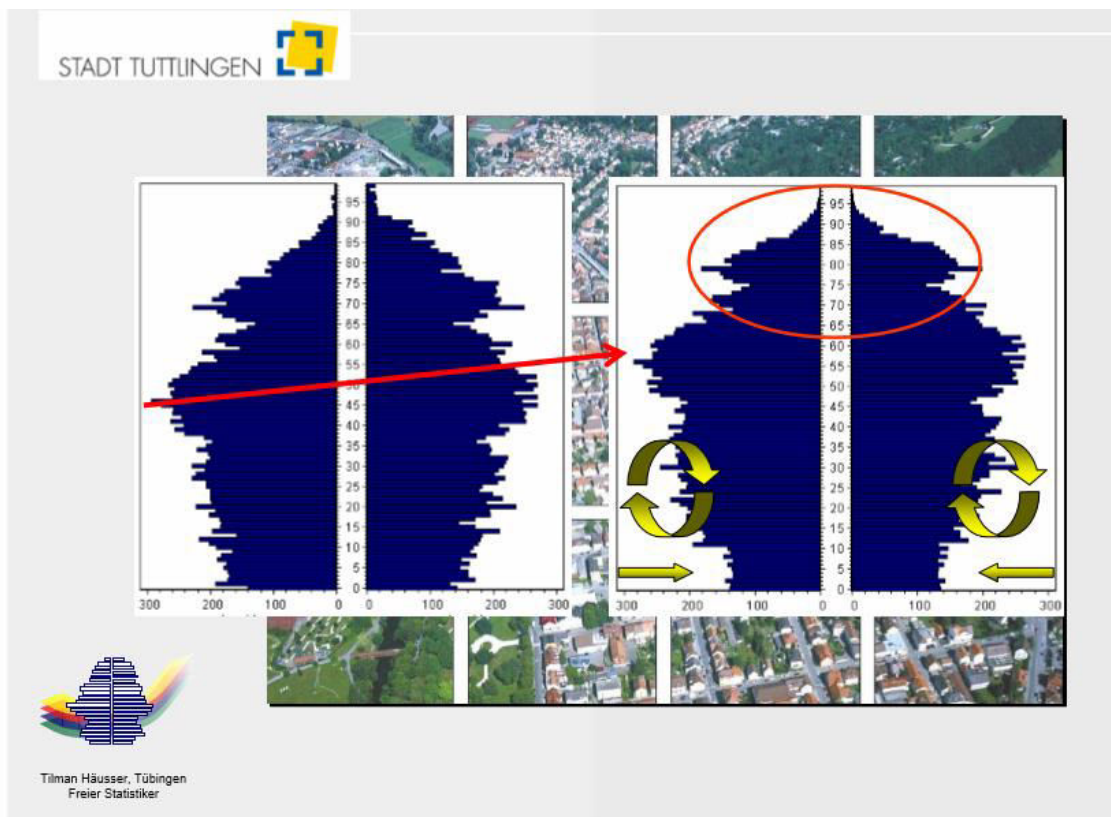


<http://www.bpb.de/politik/innenpolitik/rentenpolitik/223327/folgen-des-demografischer-wandels>

Anlage 2: Anteil der Internetnutzer in Deutschland



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13070/umfrage/entwicklung-der-internetnutzung-in-deutschland-seit-2001/> [13.08.2017]

Anlage 3: Demografiegutachten Tuttlingen

<https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtentwicklung/Rahmenpl%C3%A4ne/Masterplan-Tuttlingen-2025/Demographiegutachten>; Download: S. 59 [05.07.2017]

Anlage 4: Fragebogen Bürgerbefragung (eigener Entwurf)

online unter: www.tuttlingen.de/radeln

STADT TUTTLINGEN 

Radfahren in Tuttlingen - Bürgerbefragung -

Willkommen bei unserer Bürgerbefragung!

Tuttlingen möchte das Fahrradfahren in Zukunft weiter verbessern und noch attraktiver machen. Dazu benötigen wir Ihre Unterstützung: Warum fahren Sie Fahrrad – oder warum nicht? Was fällt Ihnen in Tuttlingen in Bezug auf den Radverkehr auf? Und was müsste man vielleicht ändern, damit Sie häufiger aufs Fahrrad steigen?

Teilen Sie uns Ihre Meinung bis zum **16. August 2017** mit!

Sie dient als wertvolle Grundlage für das zukünftige Radverkehrskonzept.
Zur Beantwortung der Fragen benötigen Sie etwa 5-10 Minuten.

Unter allen Teilnehmern, die am Ende des Fragebogens Ihre E-Mail-Adresse eintragen, verlosen wir mehrere Tuttlinger Geschenkgutscheine. Zusätzlich können Sie uns Ihre E-Mail-Adresse mitteilen, um zukünftig weitere Informationen zum Radverkehr zu erhalten.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig und erfolgt anonym, soweit Sie Ihre E-Mail-Adresse nicht eintragen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme und viel Glück bei der Verlosung!

1. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich? (Mehrfachnennungen möglich)

	Fahrrad	Auto/ Motorrad	Bus/Zug	zu Fuß
Sommer:	☐	☐	☐	☐
Winter:	☐	☐	☐	☐

2. Wie oft nutzen Sie ein Fahrrad als Verkehrsmittel?

Täglich	mehrmals in der Woche	1x in der Woche	selten	nie
☐	☐	☐	☐	☐
Weiter zu Frage 5.				Weiter zu Frage 3.

Bitte beantworten Sie folgende zwei Fragen nur, wenn Sie „nie“ markiert haben:

3. Planen Sie in der Zukunft ein Fahrrad zu nutzen?

- ☐ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Hierzu habe ich mir noch keine Gedanken gemacht.

4. Würden Sie Rad fahren, wenn es einen Fahrradverleih geben würde?

- ☐ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Hierzu habe ich mir noch keine Gedanken gemacht.

Gehen Sie nun weiter zu Frage 6.

5. Wofür nutzen Sie das Fahrrad? (Mehrfachnennungen möglich)

- ☐ zur Arbeit, zur Schule, Ausbildung, Universität
- ☐ zum Einkaufen/ private Erledigungen
- ☐ in der Freizeit (Radausflüge, Bekannte besuchen, Kino, Gastronomie, etc.)
- ☐ als Sportgerät

6. Wie beurteilen Sie die derzeitige Fahrradsituation in Tuttlingen?

	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Angebot an Radwegen innerorts					
Angebot an Radwegen außerorts					
Radverkehrsführung					
Zustand & Qualität der Fahrradwege					
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder					
Fahrradwegweisung/ Beschilderung					
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)					
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln					
Informationsangebot zum Radverkehr					
Sonstiges:					

7. In welchen Bereichen sollten vorrangig Maßnahmen getroffen werden, um die derzeitige Situation zu verbessern?

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Angebot an Radwegen innerorts					
Angebot an Radwegen außerorts					
Radverkehrsführung					
Zustand & Qualität der Fahrradwege					
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder					
Fahrradwegweisung/ Beschilderung					
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)					
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln					
Informationsangebot zum Radverkehr					
Sonstiges: _____ _____ _____					

8. Seit einiger Zeit nutzen viele Radfahrer E-Bikes und Pedelecs. Ein E-Bike fährt auf Knopfdruck ohne Pedalunterstützung, ein Pedelec hingegen bietet nur dann Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt.

Nutzen Sie bereits ein solches E-Bike oder Pedelec?

- ☐ Ja
- ☐ Nein, ich möchte mir jedoch in der Zukunft eins kaufen.
- ☐ Nein, daran habe ich kein Interesse.

Wie beurteilen Sie das derzeitige Angebot an Ladestationen in Tuttlingen (Donaupark und Rathaus)?

- ☐ sehr gut ☐ eher gut ☐ eher schlecht ☐ sehr schlecht ☐ weiß nicht

Wo sehen Sie Bedarf an E-Bike Ladestationen?

9. Welches sind Ihrer Ansicht nach die häufigsten Gefahrenquellen im Radverkehr in der Stadt? (Mehrfachnennungen möglich)

- ☐ fehlende/ zu schmale Radwege
- ☐ schlechter Zustand der Radwege
- ☐ Konflikte mit dem fahrenden Verkehr
- ☐ Konflikte mit parkenden Autos
- ☐ Konflikte mit Fußgängern
- ☐ _____

10. Kennen Sie Problemstellen bzw. Gefahrenstellen für die Radfahrer in Tuttlingen?(Hindernisse auf Radwegen, ungenügend gekennzeichnete Radwege, Konflikt Auto – Radfahrer, unübersichtliche Kreuzungen)

- ☐ Nein
- ☐ Ja, und zwar:

Straße: _____ Problem: _____

Straße: _____ Problem: _____

Straße: _____ Problem: _____

Straße: _____ Problem: _____

11. Sonstige Anregungen/ Verbesserungsvorschläge zur Fahrradsituation in der Stadt:

12. Damit wir die Antworten für verschiedene Personen- und Altersgruppen getrennt auswerten können, bitten wir Sie noch um folgende Angaben:

Geschlecht ☐ weiblich ☐ männlich

Alter ☐ unter 18 ☐ 18 -29 ☐ 30-49 ☐ 50-69 ☐ über 70

Wohnort/ Stadtteil _____

Ihre E-Mail- Adresse (freiwillig): _____

- ☐ Ich möchte am Gewinnspiel teilnehmen.
- ☐ Ich möchte in Zukunft weitere Informationen zum Radverkehr erhalten.

Vielen Dank für Ihre Beteiligung an dieser Befragung!

Bitte senden oder geben Sie den ausgefüllten Fragebogen zurück an:

Stadt Tuttlingen FB 7 Frau Schoßer Rathausstraße 1 78532 Tuttlingen	oder	per Mail an: schosser_carolin@studnet.hs-ludwigsburg.de
--	------	--

Anlage 5: Fragebogen Bürgerbefragung online (eigener Entwurf)



Radeln in Tuttlingen

Seite 1

Willkommen bei unserer Bürgerbefragung!

Tuttlingen möchte das Fahrradfahren in Zukunft weiter verbessern und noch attraktiver machen. Dazu benötigen wir Ihre Unterstützung: Warum fahren Sie Fahrrad - oder warum nicht? Was fällt Ihnen in Tuttlingen in Bezug auf den Radverkehr auf? Und was müsste man vielleicht ändern, damit Sie häufiger aufs Fahrrad steigen?

Teilen Sie uns Ihre Meinung bis zum 16. August 2017 mit!

Sie dient als wertvolle Grundlage für das zukünftige Radverkehrskonzept.
Zur Beantwortung der Fragen benötigen Sie etwa 5-10 Minuten.

Unter allen Teilnehmern, die am Ende des Fragebogens Ihre E-Mail-Adresse eintragen, verlosen wir mehrere Tuttlinger Geschenkgutscheine. Zusätzlich können Sie uns Ihre E-Mail-Adresse mitteilen, um zukünftig weitere Informationen zum Radverkehr zu erhalten.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig und erfolgt anonym, soweit Sie Ihre E-Mail-Adresse nicht eintragen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme und viel Glück bei der Verlosung!

Seite 2

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich? *

Mehrfachnennungen möglich

	Fahrrad	Auto/ Motorrad	Bus/ Zug	zu Fuß
im Sommer	☐	☐	☐	☐
im Winter	☐	☐	☐	☐

Wie oft nutzen Sie ein Fahrrad als Verkehrsmittel? *

- ☐ täglich
- ☐ mehrmals in der Woche
- ☐ 1x in der Woche
- ☐ selten
- ☐ nie

Seite 3

Planen Sie in der Zukunft ein Fahrrad zu nutzen? *

Würden Sie Rad fahren, wenn es einen Fahrradverleih geben würde? *

Seite 4

Wofür nutzen Sie das Fahrrad? *

Mehrfachnennungen möglich

- ☐ zur Arbeit, Schule, Ausbildung, Universität
- ☐ zum Einkaufen/ private Erledigungen
- ☐ in der Freizeit (Radausflüge, Bekannte besuchen, Kino, Gastronomie, etc.)
- ☐ als Sportgerät

Wie beurteilen Sie die derzeitige Fahrradsituation in Tuttlingen? *

	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Angebot an Radwegen: innerorts	☐	☐	☐	☐	☐
Angebot an Radwegen: außerorts	☐	☐	☐	☐	☐
Radverkehrsführung	☐	☐	☐	☐	☐
Zustand & Qualität der Fahrradwege	☐	☐	☐	☐	☐
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrradwegweisung/ Beschilderung	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)	☐	☐	☐	☐	☐
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐
Informationsangebot zum Radverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: 	☐	☐	☐	☐	☐

Seite 5

In welchen Bereichen sollten vorrangig Maßnahmen getroffen werden, um die derzeitige Situation zu verbessern? *

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Angebot an Radwegen: innerorts	☐	☐	☐	☐	☐
Angebot an Radwegen: außerorts	☐	☐	☐	☐	☐
Radverkehrsführung	☐	☐	☐	☐	☐
Zustand & Qualität der Fahrradwege	☐	☐	☐	☐	☐
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrradwegweisung/ Beschilderung	☐	☐	☐	☐	☐
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)	☐	☐	☐	☐	☐
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐
Informationsangebot zum Radverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges:	☐	☐	☐	☐	☐

Seite 6

Seit einiger Zeit nutzen viele Radfahrer E-Bikes und Pedelecs.

Ein E-Bike fährt auf Knopfdruck ohne Pedalunterstützung, ein Pedelec hingegen bietet nur dann Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt.

Nutzen Sie bereits ein solches E-Bike oder Pedelec? *

- ☐ Ja
- ☐ Nein, ich möchte mir jedoch in der Zukunft eins kaufen.
- ☐ Nein, daran habe ich kein Interesse.

Wie beurteilen Sie das derzeitige Angebot an Ladestationen in Tuttlingen (Donaupark und Rathaus)?

- ☐ sehr gut ☐ eher gut ☐ eher schlecht ☐ sehr schlecht ☐ weiß nicht

Wo sehen Sie Bedarf an E-Bike Ladestationen?

Seite 7

Welches sind Ihrer Ansicht nach die häufigsten Gefahrenquellen im Radverkehr der Stadt? *

Mehrfachnennungen möglich

- ☐ fehlende/ zu schmale Radwege
- ☐ schlechter Zustand der Radwege
- ☐ Konflikte mit dem fahrenden Verkehr
- ☐ Konflikte mit den parkenden Autos
- ☐ Konflikte mit Fußgängern
- ☐ Sonstiges:

Kennen Sie Problemstellen bzw. Gefahrenstellen für die Radfahrer in Tuttlingen?

z.B. Hindernisse auf Radwegen, ungenügend gekennzeichnete Radwege, Konflikt Auto - Radfahrer, unübersichtliche Kreuzungen

Benennen Sie bitte die Straße und das Problem.

Seite 8

Sonstige Anregungen oder Verbesserungsvorschläge zur Fahrradsituation in der Stadt:

Damit wir die Antworten für verschiedene Personen- und Altersgruppen getrennt auswerten können, bitten wir Sie noch um folgende Angaben: *

- ☐ weiblich
- ☐ männlich

Alter: *

☐

unter 18

☐

18- 29

☐

30- 49

☐

50- 69

☐

über 70

Wohnort/ Stadtteil: *

Ihre E-Mail-Adresse (freiwillig) für...

die Teilnahme am Gewinnspiel:

weitere Informationen zum Radverkehr:

die Teilnahme am Gewinnspiel UND weitere Informationen zum Radverkehr:

Vielen Dank für Ihre Beteiligung an dieser Befragung!
Klicken Sie auf "Fertig", um die Umfrage abzuschließen.

Anlage 6: Fragebogen Schülerbefragung

Umfrage zum Thema „Radfahren in Tuttlingen“

Fährst Du gerne Fahrrad? Machst Du es aus Überzeugung oder als Notlösung? Und was können wir machen, damit Fahrradfahren für junge Leute in Tuttlingen attraktiver wird? Das möchten wir gerne von Euch wissen und hoffen, dass sich möglichst viele an dieser Umfrage beteiligen. Schon im Voraus vielen Dank!

Mit Deinen Daten werden wir vertraulich umgehen und nur für diese Umfrage nutzen.

Persönliche Angaben:

Alter _____
Wohnort _____
Schule _____
☐ Mädchen ☐ Junge
_____ Jahre

1. Wie kommst du morgens in die Schule?

☐ Fahrrad ☐ Auto ☐ Bus/Zug ☐ zu Fuß ☐ _____

2. Wenn du mit dem Fahrrad fährst, wie häufig?

☐ (fast) täglich
☐ regelmäßig
☐ selten

3. Wenn du nicht mit dem Fahrrad in die Schule kommst, warum nicht? (Du kannst auch mehrere Punkte ankreuzen)

☐ Ich habe gar kein Fahrrad.
☐ Das macht mir keinen Spaß.
☐ Es ist zu gefährlich.
☐ Es gibt nicht genügend Radwege.
☐ Meine Eltern erlauben es mir nicht.
☐ _____

4. Nutzt du das Fahrrad in deiner Freizeit?

☐ Ja
☐ Nein

5. Was müsste anders sein, damit du besser Fahrrad fahren kannst? (Du kannst auch mehrere Punkte ankreuzen)

☐ Mehr Radwege/bessere Verkehrsführung für Radfahrer
☐ Mehr Rücksicht der Autofahrer
☐ Mehr: Sicherheit (z.B. durch Fahrradampeln, Sichtbarkeit, etc.)
☐ Kurse, die mir zeigen, wie ich mich sicher im Straßenverkehr bewege
☐ Jemand, der mir hilft, mein Fahrrad verkehrssicher zu machen bzw. zu reparieren.
☐ Sichere Abstellplätze (Schule, Innenstadt,...)
☐ Überdachte Abstellplätze (Schule, Innenstadt,...)
☐ _____

6. Welchen Fahrradtyp nutzt Du? (Du kannst auch mehrere Punkte ankreuzen)

☐ Cityrad/ Trekkingrad
☐ Mountainbike
☐ Rennrad
☐ E-Bike/ Pedelec

Wenn Du mehr über das Thema Radfahren in Tuttlingen erfahren willst, informiere Dich ab Juni 2017 auf:
www.jugend-tuttlingen.de

Willst du uns mehr Feedback geben? -> benutze die Rückseite

Anlage 7: Pressemitteilung

(Eigener Entwurf)

Pressemitteilung

Radfahren in Tuttlingen – Teilen Sie uns Ihre Meinung mit!

Die Stadt Tuttlingen möchte das Fahrradfahren in Zukunft weiter verbessern und noch attraktiver machen. Dazu benötigen wir Ihre Unterstützung:

Warum fahren Sie Fahrrad – oder warum nicht? Was fällt Ihnen in Tuttlingen in Bezug auf den Radverkehr auf? Und was müsste man vielleicht ändern, damit Sie häufiger aufs Fahrrad steigen?

Mit nachfolgender Befragung, die im Rahmen einer Bachelorarbeit durchgeführt wird, möchten wir Ihre Meinungen zur derzeitigen Radverkehrssituation und auch Ihre Wünsche sowie Anliegen in Erfahrung bringen.

Ziel ist es, durch die Meinungen der Bürgerinnen und Bürger wertvolle Grundlagen für die zukünftige Planung des neuen Radverkehrskonzeptes zu erhalten.

Wir würden uns sehr darüber freuen, wenn Sie sich 5- 10 Minuten Zeit nehmen, um den Fragebogen auszufüllen.

Teilnahme bis 16. August 2017!

- ➔ online auf www.tuttlingen.de/radeln
- ➔ schriftlich auszufüllen im Rathaus, in vielen Tuttlinger Cafés und Geschäften

Unter allen Teilnehmern, die am Ende des Fragebogens Ihre E-Mail- Adresse eintragen, verlosen wir mehrere Tuttlinger Geschenkgutscheine. Zusätzlich können Sie uns Ihre E-Mail- Adresse mitteilen, um zukünftig weitere Informationen zum Radverkehr zu erhalten.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig und erfolgt anonym, soweit Sie Ihre E-Mail-Adresse nicht eintragen.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Anlage 8: Flyer Umfrage

Anlage 9: Mitteilung auf der Homepage der Stadt Tuttlingen

Suchbegriff: [KONTAKT](#) | [WETTER & WERBAM](#) | [ÄHNLICHE BEKANNTMACHUNGEN](#)

SCHRIFT [▼](#) SPRACHE [▼](#)

STADT TUTTLINGEN 

Leben in Tuttlingen
Ob Bauplanische Schulen oder Senioren – hier gibt es Infos rund ums Alltagsleben.

Politik & Verwaltung
Unser virtuelles Rathaus – mit allen Dienstleistungen, Mitarbeitern und kommunalpolitischen Themen.

Die Stadt
Lernen Sie Tuttlingen kennen – in Bildern, Texten, Zahlen und Filmen.

Wirtschaft & Bauen
Der Standort steht sich vor – mit Infos für Investoren, Unternehmen und Arbeitnehmer.

Kultur & Tourismus
Angebote, die nicht nur unsere Gäste begeistern.



Tuttlinger Stadtnachrichten

10.08.2017
» Zirkus Charles Knie: Vergünstigte Karten für Inhaber des Familienpasses

10.08.2017
» Webvideo: Musterbeispiel Stadtführung erzählt Tuttlings Weg zum Weltzentrum der Medizintechnik

10.08.2017
» Sachs Lobo eröffnet: „Tuttlinger Literaturfest“ in der Stadthalle Tuttlingen beginnt am 4. Oktober

Weitere Stadtnachrichten

Direkt zu...

- » Tuttlaas
- » Stadtwerke Tuttlingen
- » Tuttlinger Hallen
- » Jufut
- » Feuerwehr
- » TutTicket

Tuttlingen für...

- » Familien
- » Studenten
- » Neubürger
- » Touristen
- » Geschäftskunden



Top-Meldungen


Stadtwerke und Netze BW erweitern Umspannwerk Tuttlingen – Über eine Million Euro für nachhaltige Versorgungssicherheit
» Artikel weiterlesen


Füllgängerzone: Erster Abschnitt der Beleuchtung fertig – Hängelampen spenden Platz
» Artikel weiterlesen

Tuttlingen Spezial


Stadtfest 2017
Am 16. und 17. September ist wieder Stadtfest. Einmal gibt's die Talent-Aktion "Wer kann, der darf".
» Mehr Infos


Radeln in Tuttlingen - Was denken Sie?
Auch in Tuttlingen spielt der Radverkehr eine wesentliche Rolle. Um zu erfahren, was die Bürger denken und wie man den Radverkehr verbessern kann, gibt es nun eine Umfrage.
» Zur Umfrage


Sommer im Park
Kultur statt Sommerloch – wieder einmal gibt es während der Ferien die Veranstaltungsreihe in Dorapark.
» Hier gibt's mehr Infos


Bundestagswahl 2017
Erfahren Sie alle Infos zu den anstehenden Bundestagswahlen in Tuttlingen.
» Hier gibt's weitere Infos...


Ladestationen für E-Bikes
Zwei kostenlose öffentliche Ladestationen für E-Bikes gibt es in Tuttlingen. Weitere folgen im Rahmen des Projekts LENA.
» Mehr Infos

Vergrößerter Ausschnitt:



Radeln in Tuttlingen - Was denken Sie?

Auch in Tuttlingen spielt der Radverkehr eine wesentliche Rolle. Um zu erfahren, was die Bürger denken und wie man den Radverkehr verbessern kann, gibt es nun eine Umfrage.

» [Zur Umfrage](#)

Anlage 10: Mitteilung in Facebook



Stadtverwaltung Tuttlingen
@stadt.tut

Startseite

Info

Fotos

Videos

Veranstaltungen

Notizen

Tuttlingen? Sauber

Beiträge

Community

[Eine Seite erstellen](#)

 Gefällt mir  Abonnieren  Teilen ...

 **Stadtverwaltung Tuttlingen**
25. Juli um 11:42 · 

Dauerthema in Tuttlingen: der Radverkehr! Bei dieser Umfrage haben Sie die Möglichkeit, uns Ihre Meinung zu sagen...



Stadt Tuttlingen | Stadt startet Umfrage zum Radverkehr und verlost Tuttlinger Einkaufsgutscheine

TUTTLINGEN.DE

 Gefällt mir  Kommentieren  Teilen

 4

2 Mal geteilt

Anlage 11: Verteilung der Bierdeckel

Rathaus



Bahnhof



Anlage 12: Auswertung der Bürgerbefragung

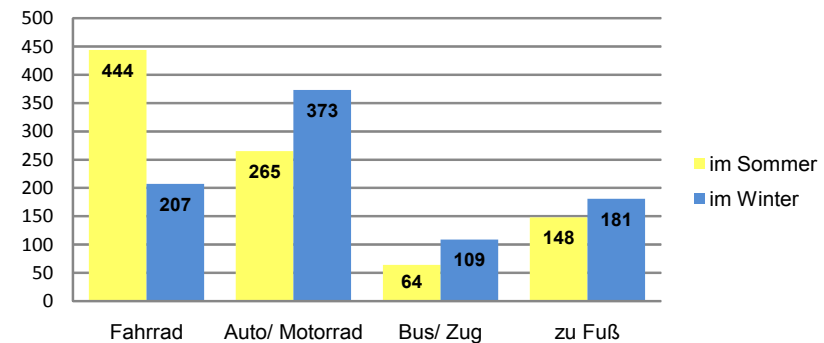
Frage 1: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich? (Mehrfachnennungen möglich)

Anzahl der Teilnehmer: 591

	im Sommer	im Winter
Fahrrad	444	207
Auto/ Motorrad	265	373
Bus/ Zug	64	109
zu Fuß	148	181

Frage 1: Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich?

Personenanzahl von 591 Teilnehmern



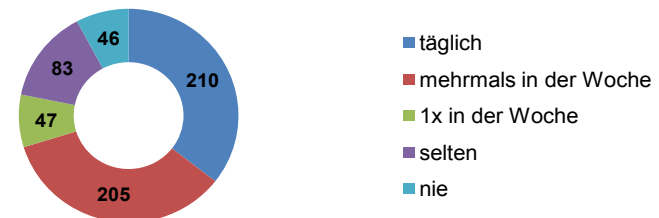
Frage 2: Wie oft nutzen Sie ein Fahrrad als Verkehrsmittel?

Anzahl der Teilnehmer: 591

Häufigkeit	Anzahl
täglich	210
mehrmals in der Woche	205
1x in der Woche	47
selten	83
nie	46

Frage 2: Wie oft nutzen Sie ein Fahrrad als Verkehrsmittel?

Personenanzahl von 591 Teilnehmern



Frage 3 und 4 wurden lediglich von Personen beantwortet, die derzeit kein Fahrrad nutzen.

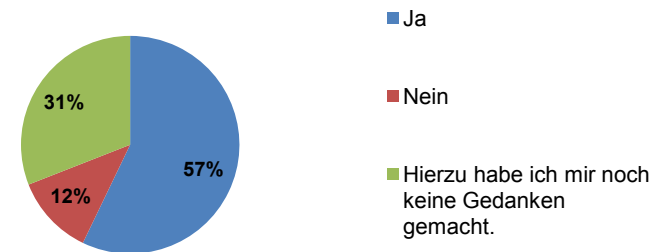
Frage 3: Planen Sie in der Zukunft ein Fahrrad zu nutzen?

Anzahl der Teilnehmer: 42

	Anzahl
Ja	24
Nein	5
Hierzu habe ich mir noch keine Gedanken gemacht.	13

Frage 3: Planen Sie in der Zukunft ein Fahrrad zu nutzen?

Personenanzahl in Prozent von 42 Teilnehmern



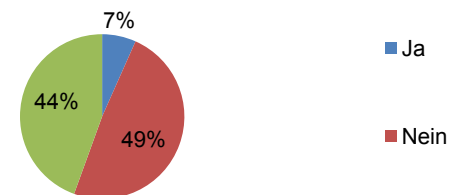
Frage 4: Würde Sie Rad fahren, wenn es einen Fahrradverleih geben würde?

Anzahl: 45

	Anzahl
Ja	3
Nein	22
Hierzu habe ich mir noch keine Gedanken gemacht.	20

Frage 4: Würden Sie Rad fahren, wenn es einen Fahrradverleih geben würde?

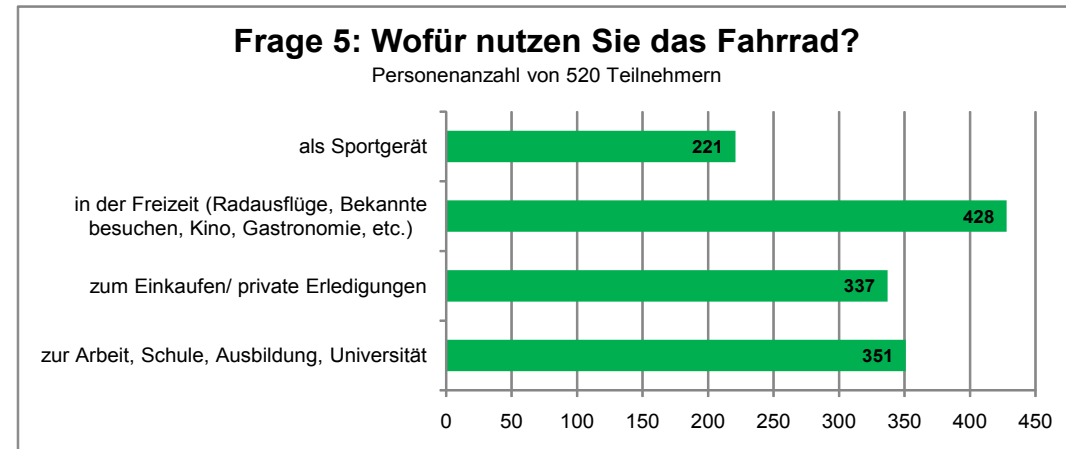
Personenanzahl in Prozent von 45 Teilnehmern



Frage 5: Wofür nutzen Sie das Fahrrad? (Mehrfachnennungen möglich)

Anzahl: 520

	Anzahl
zur Arbeit, Schule, Ausbildung, Universität	351
zum Einkaufen/ private Erledigungen	337
in der Freizeit (Radausflüge, Bekannte besuchen, Kino, Gastronomie, etc.)	428
als Sportgerät	221

**Frage 6: Wie beurteilen Sie die derzeitige Fahrradsituation in Tuttlingen?**

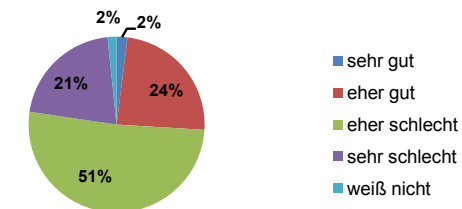
Anzahl der Teilnehmer: 547

	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Angebot an Radwegen: innerorts	11	131	281	115	9
Angebot an Radwegen: außerorts	72	346	86	18	25
Radverkehrsführung	8	114	240	150	33
Zustand & Qualität der Fahrradwege	15	220	228	62	22
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	21	157	258	84	25
Fahrradwegweisung/ Beschilderung	11	183	218	73	61
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)	7	73	234	204	29
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	6	56	135	114	235
Informationsangebot zum Radverkehr	4	51	180	116	195
Sonstiges					

	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Angebot an Radwegen: innerorts	11	131	281	115	9
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Angebot an Radwegen: außerorts	72	346	86	18	25
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Radverkehrsführung	8	114	240	150	33
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Zustand & Qualität der Fahrradwege	15	220	228	62	22
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	21	157	258	84	25
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Fahrradwegweisung/ Beschilderung	11	183	218	73	61
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)	7	73	234	204	29
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln	6	56	135	114	235
	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Informationsangebot zum Radverkehr	4	51	180	116	195

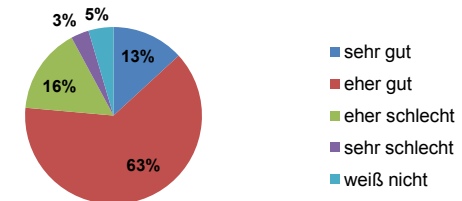
Angebot an Radwegen: innerorts

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



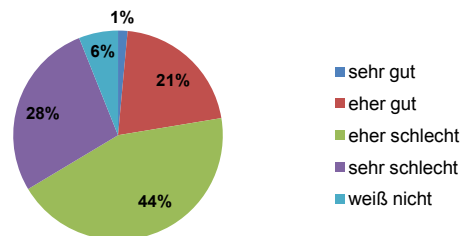
Angebot an Radwegen: außerorts

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



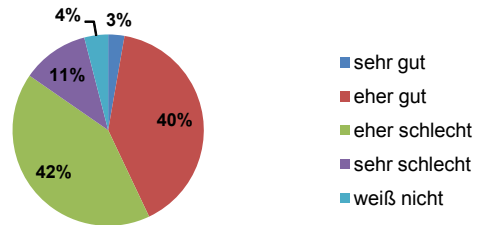
Radverkehrsführung

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



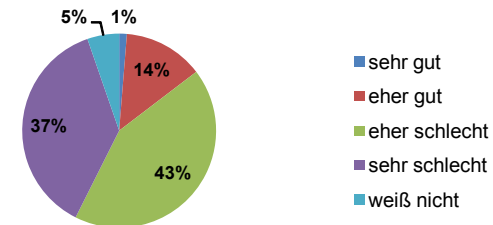
Zustand & Qualität der Fahrradwege

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



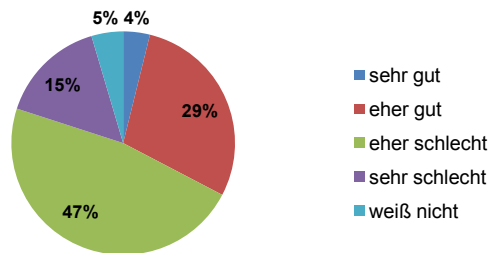
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



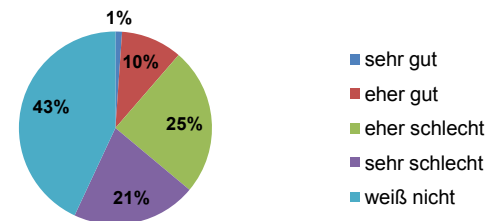
Abstellmöglichkeiten

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



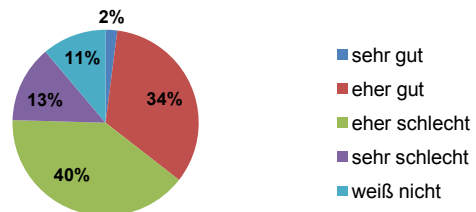
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



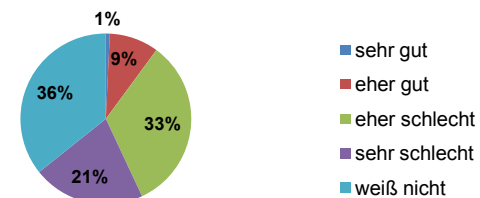
Fahrradwegweisung/ Beschilderung

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



Informationsangebot zum Radverkehr

Personenanzahl in Prozent von 547 Teilnehmern



freies Textfeld Frage 6: Wie beurteilen Sie die derzeitige Fahrradsituation in Tuttlingen? (freies Textfeld)

insgesamt:	99
verwertbar für das Radverkehrskonzept:	59
allgemeine Hinweise:	8
nicht verwertbar:	32

Handlungsbedarf (Zusammenfassung):
Konzept für den Radverkehr
Ausbau der Radwege getrennt von Fusswegen: Donauradweg als Flaniermeile und Fernradweg ist gefährlich, Stelle am Golem zu eng und unübersichtlich
Radweg Bahnhof in Richtung Möhringer Vorstadt
Radverkehrsführung zur Nordstadt
Radweg zur Schule
Durchgängige Radachsen durch die Stadt (West-Ost, Nord-Süd)
Anschluss der Nachbarorte
Ampelschaltungen
Fahrradabstellplätze (an Schulen, Freibad, TuWass, betreute Station am Bahnhof), Fahrradbox
Sicherheit an Kreuzungen, Bsp. Untere Hauptstraße (Anmerkung: an allen Ampeln müssen Radfahrer hinter PKW stehen)
Reinigung der Radwege (besonders Räumung der Radwege im Winter)
Kontrolle der Radwege, da oft zugeparkt (Bsp. Busbahnhof)
Beschilderung der Radwege (auch mehrsprachig)
Kennzeichnung für Autofahrer, dass in den für Fahrrädern freigegebenen Einbahnstraßen Radfahrer entgegenkommen können
Beleuchtung der Radwege
Zustand Radwege außerhalb Stadtgebiet (Bsp: Stadthalle zum Freibad und weiter nach Möhringen)
Fahrradschnellwege
(E-)Bikes zum Ausleihen - Sharing
Bewusstsein zur Radförderung im GR schaffen

einzelne Angaben:	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht	weiß nicht
Ausbau der Radwege getrennt von Fusswegen				x	
Radweg Bahnhof in Richtung Möhringer Vorstadt	x				
Ampelschaltungen				x	
Ampelschaltungen			x		
Fahrrad Box, Regenschutz				x	
Radverkehrsführung zur Nordstadt				x	
Gefährliche Kreuzungen				x	
Ampelsteuerungen für Übergänge Radweg				x	
Geräumte Radwege im Winter				x	
Konzept für Radverkehr				x	
Radwege werden zugeparkt				x	
Es wird dringend eine Kennzeichnung für Autofahrer benötigt, dass ihnen in den für Fahrrädern freigegebenen Einbahnstraßen Radfahrer entgegen kommen können !! Vielen Autofahrern ist es nicht bekannt, dass Radfahrer entgegenkommen dürfen und so ist dann auch die Reaktion, teilweise überrascht bis sehr ungehalten.				x	
Radachsen durch die Stadt				x	
Räumdienste Winter			x		
Beleuchtung der Radwege			x		
Ampelschaltungen z.B. Zeughausstrasse				x	
Trennung von Rad und Fußweg				x	
Zustand Radwege außerhalb Stadtgebiet				x	
Reine Radfahrwege				x	
Anschluss der Nachbarorte				x	
Beschilderung für Radtouristen in Verbindung mit Donauradweg				x	
Sicherheit an Kreuzungen oder Straßenmündungen				x	
Übersichtlichkeit bzw. Wegweisung bei Radwegelücken				x	

Fahrrad Abstellplatz an Schulen				x
Kombination Radweg und Fussweg				x
Am Golem zu eng und unübersichtlich				x
Der einzige Radweg, der einigermaßen gut ist, ist der Donauradweg. Doch auch an diesem gibt es erhebliche Gefahrenpunkte. Z.B der Abschnitt am Golem				x
Donauradweg als Flaniermeile und Fernradweg ist gefährlich			x	
am Busbahnhof ist der Radweg ständig zugeparkt				x
Ersatz für den Radweg in der Königstraße ist im Kreuzungsbereich untere Hauptstraße trotz Ampel sehr gefährlich				x
Hinweise mehrsprachig				x
Fahrradstraßen				x
Fahrradschnellwege				x
Durchgängigkeit der Radwege				x
Kein schlüssiges Konzept sichtbar				x
zugeparkte Fahrradwege				x
Straßenseite wechseln				x
Reinigung der Radwege besonders außerorts			x	
Konzept				x
eBike-Ladestationen			x	
Betreute Fahrradstation am Bahnhof fehlt				x
Fahrradführung am Donauradweg	x			
Fahrradführung in der West-Ost-Achse		x		
Durchgehende Achsen von Nord nach Süd fehlen				x
Ost-West-Achse (Stadthalle zum Freibad und weiter nach Möhringen entlang der Weimarstraße gemeinsam mit Fußgängern und in schlechtem Zustand)				x
Radwege enden oft, werden nicht konsequent geführt				x
Schlechte Beschilderung für alle anderen Teilnehmer dass in Einbahnstraße evtl erlaubter Gegenverkehr von Radfahrern kommt				x
(E-)Bikes zum Ausleihen - Sharing				x
An fast allen Ampeln, Kreuzungen müssen Radfahrer hinter PKW / stehen				x
Bewußtsein zur Radförderung im GR				x
Kontrolle des Autoverkehrs				x
Unterstützung durch Verkehrsführung				x
Radwege werden vernachlässigt , z.B. im Winter nicht geräumt				x

Unterstützung durch Verkehrsführung				x	
Radwege werden vernachlässigt , z.B. im Winter nicht geräumt				x	
mit dem Rad hat man nur an der Donau entlang einen Radweg; ansonsten ist man auf oft stark befahrenen Straßen unterwegs und steht immer!!!! vor roten Ampeln			x		
Radwege zur Schule				x	
Freibad Tuwass Abstellmöglichkeiten				x	
Akzeptanz von Radfahrern im Verkehr		x			
Rücksicht der Autofahrer			x		
Fahrrad heißt auch Downhill. Leider keine öffentlichen Strecken.				x	
Akzeptanz der Autofahrer für Radfahrer				x	
Fahrradklima / Akzeptanz durch andere Verkehrsteilnehmer				x	
Rastplätze			x		
Flickzeugverkauf im Automat					x
Akzeptanz der anderen Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrer (Innenstadt)				x	
Das Verhalten der Autofahrer gegenüber Fahrrädern				x	
Bewusstsein der Autofahrer für Radfahrer				x	
Mtb trails im Wald				x	

Frage 7: In welchen Bereichen sollten vorrangig Maßnahmen getroffen werden, um die derzeitige Situation zu verbessern?

Anzahl der Teilnehmer: 531

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Angebot an Radwegen: innerorts	313	156	39	16	7
Angebot an Radwegen: außerorts	99	181	207	25	19
Radverkehrsführung	239	215	49	8	20
Zustand & Qualität der Fahrradwege	196	222	88	14	11
Abstellmöglichkeiten	155	179	155	26	16
Fahrradwegweisung/ Beschilderung	132	204	151	20	24
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)	283	163	51	15	19
Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln	87	137	148	50	109
Informationsangebot zum Radverkehr	78	172	153	45	83
Sonstiges					

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Angebot an Radwegen: außerorts	99	181	207	25	19

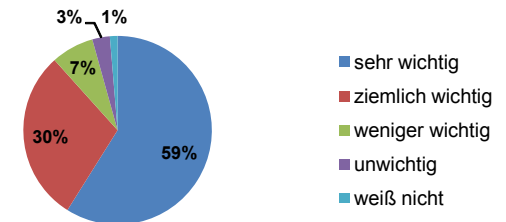
	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Radverkehrsführung	239	215	49	8	20

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Zustand & Qualität der Fahrradwege	196	222	88	14	11

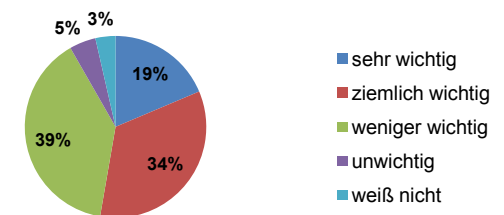
	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	155	179	155	26	16

**Angebot an Radwegen:
innerorts**

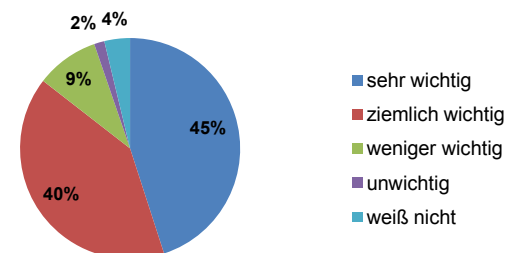
Personenanzahl in Prozent von 531 Teilnehmern

**Angebot an Radwegen:
außerorts**

Personenanzahl in Prozent von 531 Teilnehmern

**Radverkehrsführung**

Personenanzahl in Prozent von 531 Teilnehmern

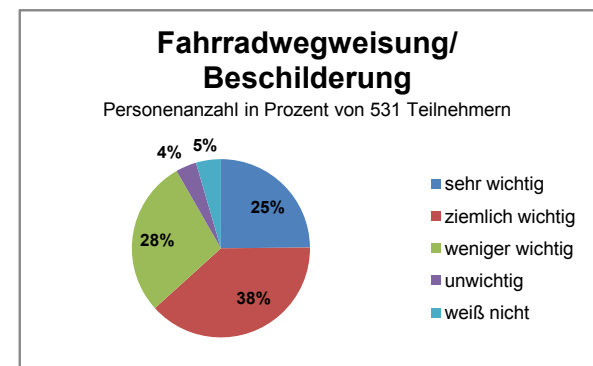
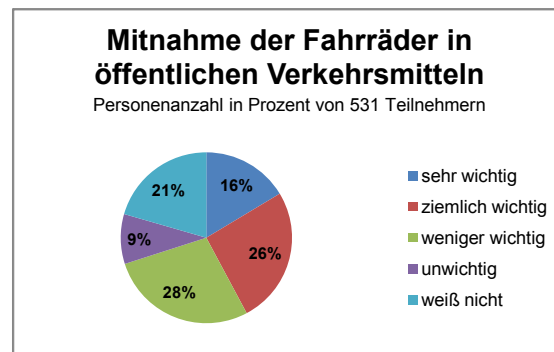
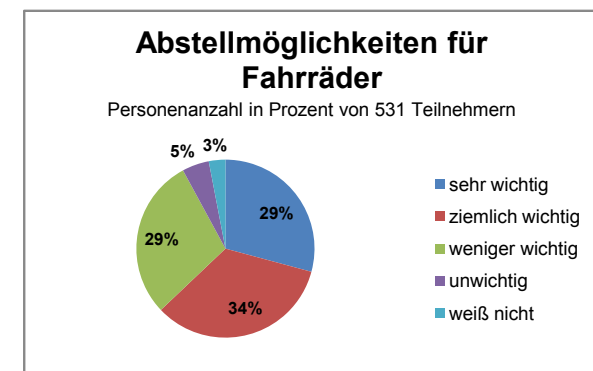
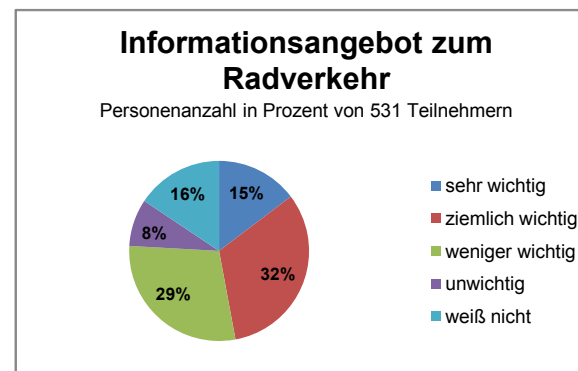
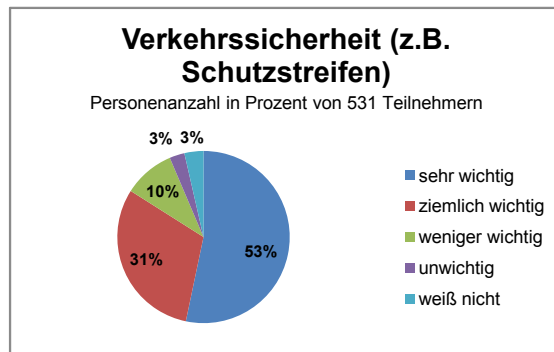
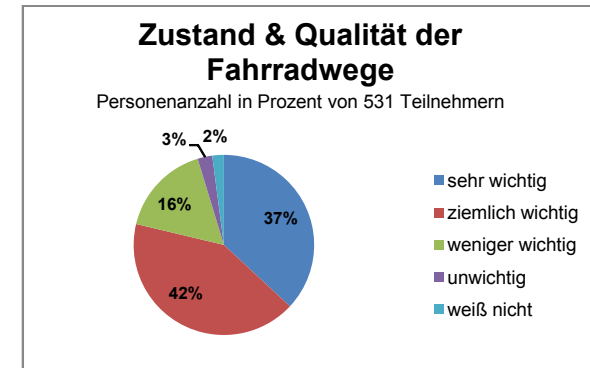


	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Fahrradwegweisung/ Beschilderung	132	204	151	20	24

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Verkehrssicherheit (z.B. Schutzstreifen)	283	163	51	15	19

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Mitnahme der Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln	87	137	148	50	109

	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Informationsangebot zum Radverkehr	78	172	153	45	83



freies Textfeld Frage 7: In welchen Bereichen sollten vorrangig Maßnahmen getroffen werden, um die derzeitige Situation zu verbessern?

insgesamt:	65
verwertbar für das Radverkehrskonzept:	43
allgemeine Hinweise:	5
nicht verwertbar:	18

Handlungsbedarf (Zusammenfassung):
Konzept
Trennung Fuß- und Radweg
Ampelschaltungen (Bsp.: Überquerung Hermannstr über Ludwigstalerstr)
Beleuchtung der Radwege (z.B nach Nendingen)
sichere Radwege zur Schule (Bsp. Nordstadt)
Räumung der Radwege im Winter
Privilegien für Radfahrer schaffen/ Vorrangsregelung
Durchgängigkeit Radnetz (10 km)
Verkehrsführung in der Weimarstraße
Beschilderung (auch mehrsprachig), z.B. im Umkreis des Donauradweges
sichere Fahrradabstellmöglichkeiten (Radstation am Bahnhof)
Kontrolle bei zugeparkten Radwegen
Fahrradschnellwege (außerorts ins Ortsinnere zum Bahnhof)
Angebote der Arbeitgeber (Duschen/ Umkleiden)
Bike-Sharing & Ausleihe
Umweltbildung und Kampagnen zum vermehrten Fahrradfahren/ Anreizsystem in den Firmen, Teilnahme an ADFC Wettbewerb mit dem Fahrrad zur Arbeit etc
Mitnahme im Ringzug (teuer)

Rücksicht der Autofahrer		x	
Bekenntnis der Stadt zum Radfahren	x		
Akzeptanz der Autofahrer für Fahrradfahrer	x		
Maßnahmen zum Schutz von Radfahrern auf Landwirtschaftswegen... hier sind Autofahrer eine große Gefahr!			
	x		
Radgruppen			x

einzelne Angaben:	sehr wichtig	ziemlich wichtig	weniger wichtig
Ampeln für Radfahrer		x	
Abschließbare Abstellmöglichkeiten		x	
Beleuchtung der Radwege nachts z.B nach Nendingen	x		
Öffentliche Downhillstrecke	x		
Ampelschaltungen (auch wenn schwer umsetzbar wegen Nachteile für Autofahrer): genau darauf kommts an!		x	
Ampel zur Überquerung Hermannstr über Ludwigstalerstr	x		
sichere Schulwege	x		
Ampelsteuerungen	x		
Schnee räumen der Radwege		x	
Ampeln in der Zeughausstr. stadtauswärts reduzieren		x	
Privilegien für Fahrradfahrer schaffen	x		
Verkehrsführung in der Weimarstraße stadteinwärts	x		
Fahrradservice			x
Vorrangsregelung	x		
Verkehrsfluss Ampeln	x		
Fahrradschnellwege von außerorts ins Ortsinnere zum Bahnhof	x		
Ausbau der Ladeeinheiten	x		
Durchgängiges Radnetz im Umkreis 10km	x		
Beschilderung im Umfeld des Donauradweges (Anbindungen)	x		
verschließbare, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten	x		
Ampelschaltungen ebenfalls auf Radfahrer abstimmen	x		
Hinweise mehrsprachig		x	
Angebote der Arbeitgeber (Dusche/Umkleide)		x	
Anreizsystem in den Firmen, Teilnahme an ADFC Wettbewerb mit dem Fahrrad zur Arbeit etc		x	
Fußgänger und Rad trennen		x	
Überprüfung der zugeparkten RW durch Polizei	x		
Reinigung auch im Winter	x		
Konzept	x		
mit öffentl. Verkehrsmitteln meine ich Bahn	x		
Radstation am Bahnhof	x		
Erschaffung einer Nord-Süd-Achse	x		
Weimarstraße	x		
Schüler Nordstadt zu den Schulen	x		
Radwege für Schüler	x		
Bike-Sharing & Ausleihe	x		
Schulen und Unternehmen mit einbeziehen!	x		
Umweltbildung und Kampagnen zum vermehrten Fahrradfahren	x		
Erhebung qualifizierter Planungsdaten	x		
Mtb trails im Wald	x		
wirksame Kontrolle des Autoverkehrs	x		
wirksame Kontrolle und Geldbußen für Autofahrer	x		
Radwege zur Schule		x	
Mitnahme im Ringzug doppelt zahlen	x		

Seit einiger Zeit nutzen viele Radfahrer E-Bikes und Pedelecs. Ein E-Bike fährt auf Knopfdruck ohne Pedalunterstützung, ein Pedelec hingegen bietet nur dann Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt.

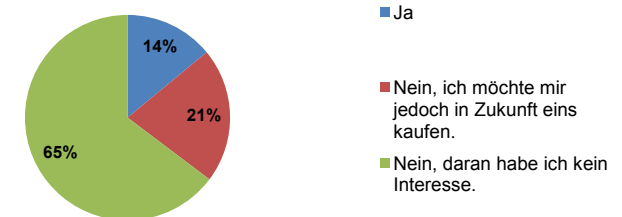
Frage 8: Nutzen Sie bereits ein solches E-Bike oder Pedelec?

Anzahl der Teilnehmer: 499

	Anzahl
Ja	70
Nein, ich möchte mir jedoch in Zukunft eins kaufen.	106
Nein, daran habe ich kein Interesse.	323

Frage 8: Nutzen Sie bereits ein solches E-Bike oder Pedelec?

Personenanzahl in Prozent von 499 Teilnehmern



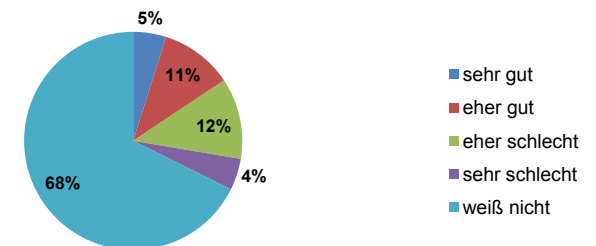
Frage 9: Wie beurteilen Sie das derzeitige Angebot an Ladestationen in Tuttlingen (Donaupark und Rathaus)?

Anzahl Teilnehmer: 492

	Anzahl
sehr gut	24
eher gut	53
eher schlecht	59
sehr schlecht	23
weiß nicht	333

Frage 9: Wie beurteilen Sie das derzeitige Angebot an Ladestationen in Tuttlingen (Donaupark und Rathaus)?

Personenanzahl in Prozent von 492 Teilnehmern



Frage 10: Wo sehen Sie Bedarf an E-Bike Ladestationen?

Anzahl Teilnehmer: 119

Innenstadt	17
TuWass	8
Freibad	8
Schulen	8
Stadthalle	8
Landratsamt	5
Marktplatz	3
Gaststätten	6
Sportstätten (Stadion)	4
Hotel	4
touristische Standpunkte	3
Krankenhaus	2
Bücherei	2
Bahnhof	19
ZOB	4
Industriegebieten (Ludwigstal, Möhringer Vorstadt) bzw. Supermärkte	10
größere Unternehmen	12
Donauspitz/ Donauradweg	14
Bedarf entlang der Radwanderwege (Donau- und Hohenzollernradweg)	3
in den Stadtteilen	2
Ortseingang von Nendingen und Möhringen	2
außerorts Richtung Liptingen	1
Ortsmitte Möhringen und Nendingen am Radweg	1
lade es zu Hause	10
Campingplatz	1
Umläufe	1
Ärztehaus	1
Tankstellen	1

Frage 11: Welches sind Ihrer Ansicht nach die häufigsten Gefahrenquellen im Radverkehr der Stadt? (Mehrfachnennungen möglich)

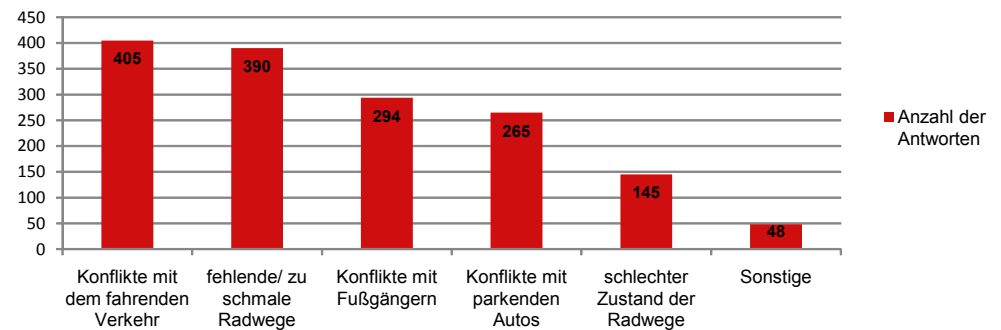
Anzahl Teilnehmer: 523

	Anzahl der Antworten
Konflikte mit dem fahrenden Verkehr	405
fehlende/ zu schmale Radwege	390
Konflikte mit Fußgängern	294
Konflikte mit parkenden Autos	265
schlechter Zustand der Radwege	145
Sonstige	48

Zusammenfassung der zusätzlich genannten Gefahrenquellen:

(nähere Ausführungen und weitere Stellen sind dem Dokument "Befragung_vollständige Antworten" zu entnehmen)

kombinierte Wege für Rad/Fußgänger
Ausweichmanöver wegen zugeparkter Radwege
Fehlende Rücksicht beiderseits
Überquerung großer Straßen
Verkehrssituation in der Weimarstraße
keine durchgängigen Radwege
Reinigung der Radwege (Scherben und Steine, Winter)
fehlende Schutzstreifen
wechselseitige Einbahnstraßenverkehrsführung
fehlende Beschilderung
Schlechte Verkehrsführung in den Tempo 30 Zonen
zu hohe Bordsteine, an Stellen, an denen von der "normalen" Straße auf den Radweg gewechselt wird. Bsp: Dr. Karl Storz Strasse auf den Radweg Rußbergstrasse bergauf.

Frage 11: Welches sind Ihrer Ansicht nach die häufigsten Gefahrenquellen im Radverkehr der Stadt?

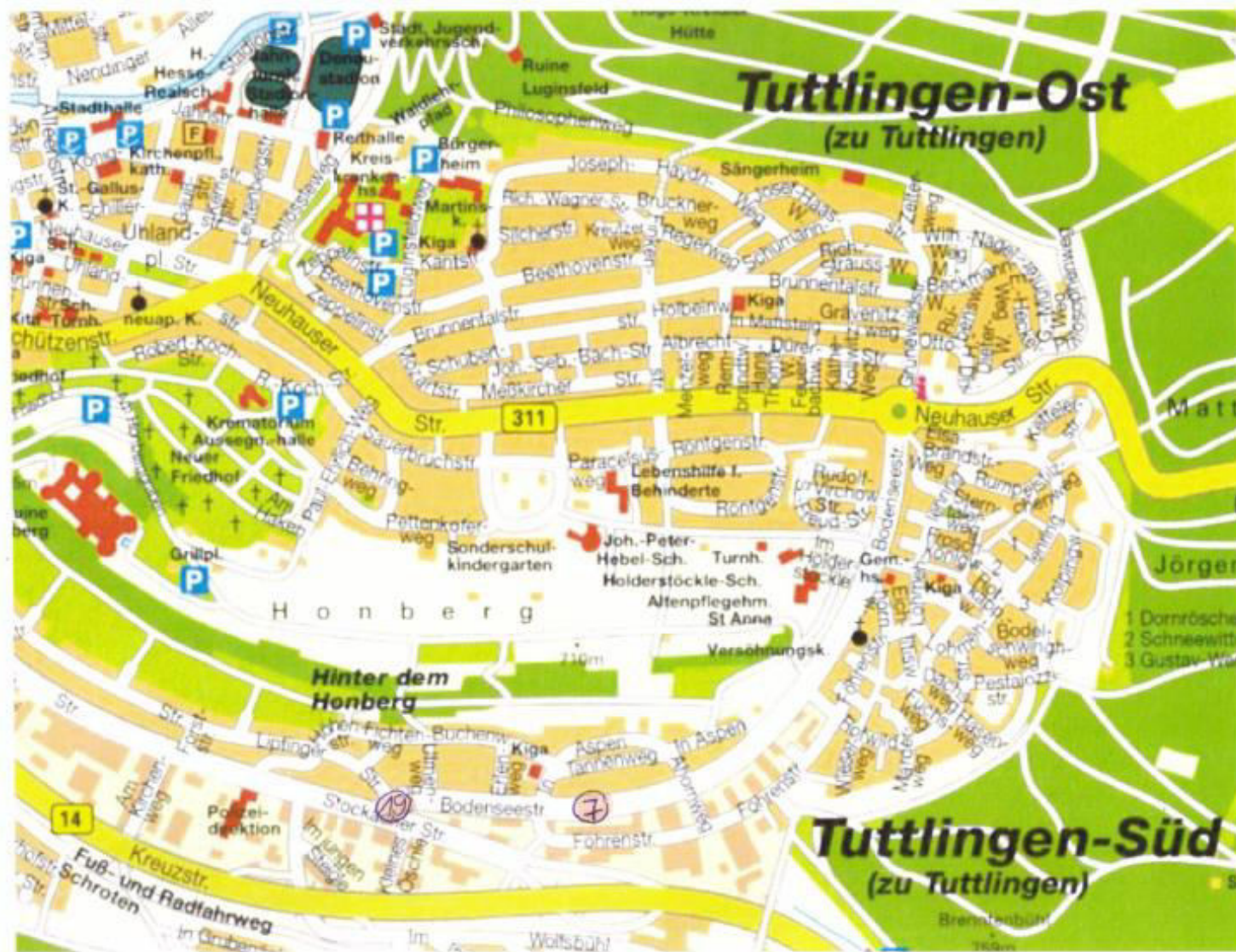
Frage 12: Kennen Sie Problemstellen bzw. Gefahrenstellen für die Radfahrer in Tuttlingen?

Anzahl Teilnehmer: 311

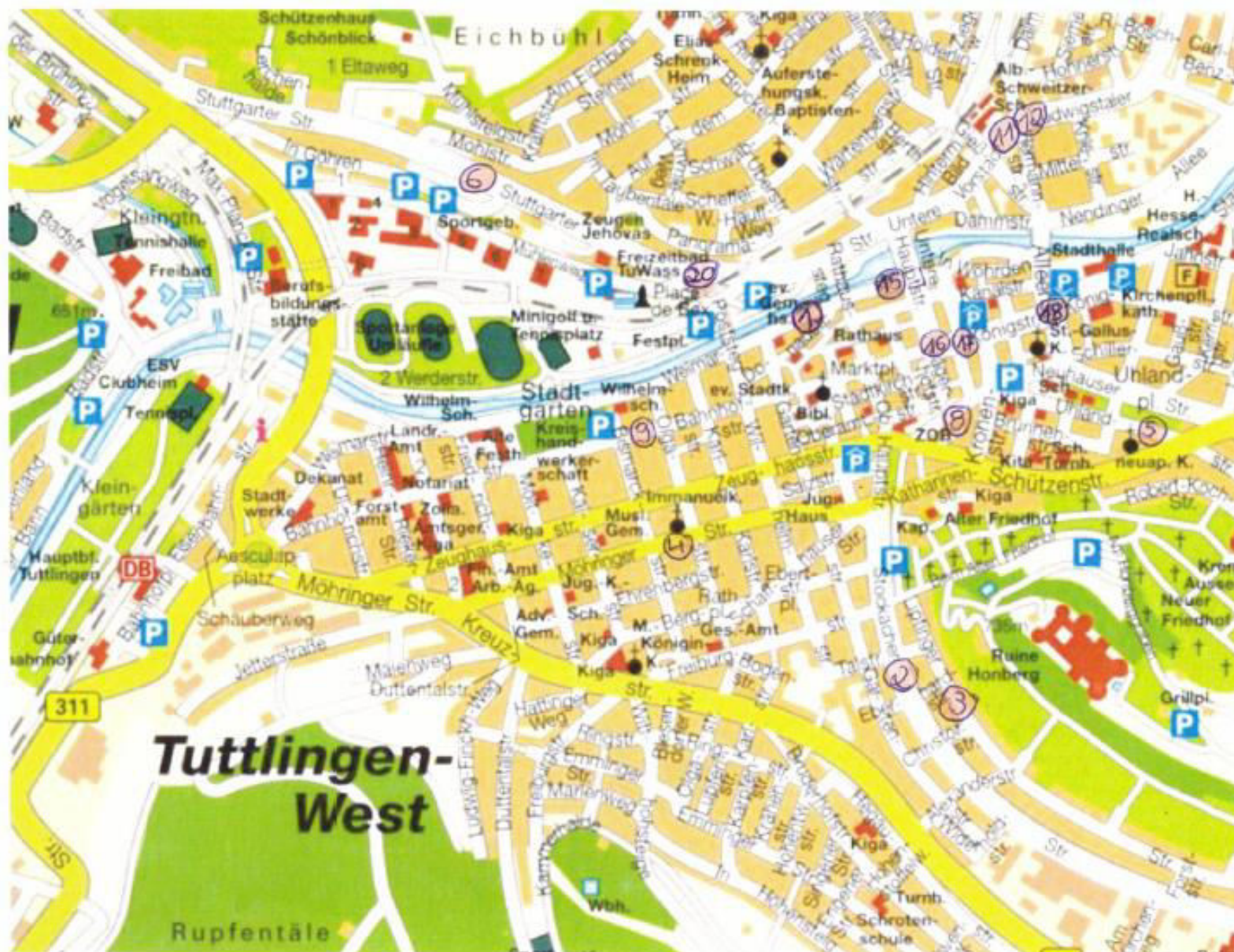
Im Folgenden werden die meistgenannten dargestellt, die auch im Stadtplan gekennzeichnet sind:

(nähere Ausführungen und weitere Stellen sind dem Dokument "Gefahrenstellen" zu entnehmen)

Nr.	Straßen	Nr.	Kreuzungen:
1	Weimarstraße	11	Gießstraße / Untere Vorstadt
2	Stockacherstraße	12	Herrmannstr. Überquerung Ludwigstalerstr. nach Norden, Ludwigstaler Straße / Hermannstraße (aus Nordstadt zu Schulen)
3	Liptinger Straße	13	Balingerstr./ Gießstraße: Bahnübergang; Verbindung Hinterm Bild zu Lessingstraße
4	Möhringerstraße	14	untere Vorstadt/untere Hauptstraße/ Stuttgarter Straße
5	Uhlandstr (Weg hört auf)	15	Weimarstraße / Untere Hauptstraße / Am Seltenbach
6	Stuttgarterstraße	16	Königstraße/ Untere Hauptstraße/ Jägerhofstraße
7	Bodenseestraße	17	Königstraße/Am Seltenbach
8	Königstraße	18	Königstr./Alleenstraße
9	Busbahnhof (ZOB)	19	Liptingerstrasse/ Bodenseestrasse
10	Bahnhofstraße	20	Stuttgarterstr. kommend in den Mühlenweg



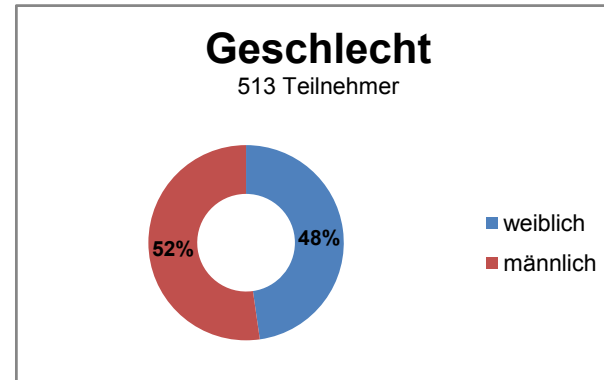




Frage 14: Damit wir die Antworten für verschiedene Personen- und Altersgruppen getrennt auswerten können, bitten wir Sie noch um folgende Angaben.

Anzahl Teilnehmer: 513

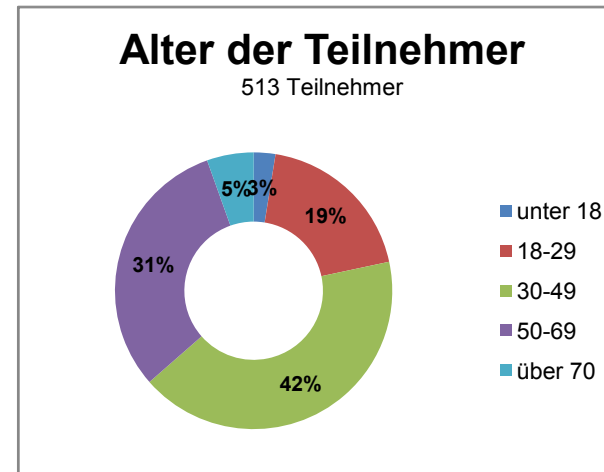
Geschlecht	Anzahl
weiblich	245
männlich	268



Frage 15: Alter

Anzahl Teilnehmer: 513

Alter	Anzahl
unter 18	13
18-29	98
30-49	215
50-69	159
über 70	28



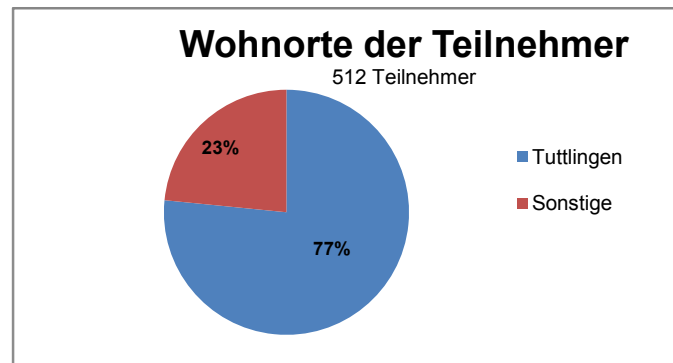
Frage 16: Wohnort

Anzahl Teilnehmer: 512
davon keine Angabe: 4

Wohnort	Anzahl
Tuttlingen	389
Sonstige	119

Sonstige:

Wurmlingen	25
Nendingen	15
Fridingen a.D.	9
Neuhausen o.E.	8
Emmingen - Liptingen	7
Seitingen-Oberflacht	7
Thiergarten	7
Immendingen	5
Liptingen	5
Mühlheim	5
Spaichingen	4
Immendingen-Hattingen	3
Aldingen	2
Bad Dürkheim	1
Bärental	1
Börsingen, Rottweil	1
Dürkheim	1
Durchhausen	1
Egesheim	1
Engen	1
Esslingen	1
Geisingen	1
Hüfingen	1
Kolbingen	1
Mühlhausen	1
Owingen	1
Rietheim	1
Rietheim-Weilheim	1
Schura (Trossingen)	1
Weilheim	1

**Straßen und Stadtteile in Tuttlingen:**

Albert-Schweitzer-Straße	1
Bergstraße	1
Bideseestr.	1
Bodensee	1
Bodenseestr.	3
Brigachtal	1
Brunnental	21
Duttental	3
Ettlensegart	3
Ettlensegart	1
Hohensteig	1
Holderstöckle	3
In Aspen	1
In Göhren	1
Kernstadt	35
Koppenland	8
Lohmehlen	19
Ludwigstal Tuttlingen	1
Maria Königin	1
Mattsteig	1
Möhringen	22
Möhringen Vorstadt	16

Möhringen Vorstadt	16
Möhringerstrasse	1
Nordstadt	69
Oststadt	9
Pettenkoferweg	1
Pettenkoferweg	1
Säntisblick	1
Schrotenschule	1
Schützenstraße	1
Semmelweisstr.	1
Südstadt	8
Tuttlingen allgemein	143
Uhlandstr.	1
Weststadt	3
Witthohsteige	1
Wolfsbühl	2
Zeppelinstr	1

Frage 13: Sonstige Anregungen oder Verbesserungsvorschläge zur Fahrradsituation in der Stadt:

Anzahl Teilnehmer: 152

Tuttlingen nach Neuhausen ist mit dem Rad momentan sehr gefährlich! ; Fridingen nach Neuhausen ist im Moment nur mit einem Mountainbike zu befahren, außerdem ist der beschilderte Radweg durch 150 Meter die man auf die Landstraße muss unterbrochen. ; Weshalb gibt es keinen Radweg an den Bodensee? ; Donauradweg ist ok Bodenseeradweg ist ok. Warum dann keine Anbindung? ; Es gibt in Tuttlingen sehr viele Pendler die nicht aus näherer Umgebung kommen die sich natürlich solche Gedanken machen
Ich arbeite bei der Firma Karl Storz und fahre bei gutem Wetter zwischen Mitte Mai und Ende September mit dem Fahrrad zur Arbeit und sonst auch in meiner Freizeit. Durch das Leasingangebot der Firma habe ich mir vor 3 Wochen zusätzlich ein E-bike gekauft und nutze dies in meiner Freizeit. Da es nicht ganz billig war, traue ich mich nicht damit in die Stadt zu fahren. Abschließbare Möglichkeiten wie Boxen gegen Pfand wären eventuell eine Lösung.
- Am besten Park& Ride für Autos herstellen; - weniger Autos = mehr Lebensqualität --> Kampagnen auch in Schulen für mehr Radnutzung; - Bus auf Beinen für Schulkinder unterstützen ; - Mobilität ganzheitlich denken! ; - Einbahnstraßen immer für Fahrräder freigeben; - mehr Fahrradstraßen, z.B. bei Post und die Bahnhofsstraße ab Schule
- Bitte mehr Abstellplätze in der Innenstadt schaffen; - wir sind auch oft mit Anhänger unterwegs, das braucht Platz zum abstellen
- durchgehende Radwege wären sinnvoll. Bsp. Unterführung vom Bahnhof her kommend Richtung Radweg Weimarstr.: hier endet der Radweg nach der Ausfahrt an der Unterführung. Dann parken hier zwischenzeitlich viele Autos, sodass ich schon absteigen musste, um überhaupt weiterzukommen und das Auto nicht anzufahren. ; - Bordsteinkanten absenken, da nicht alle Radler mit Mountainbikes unterwegs sind.
- es wäre schön, wenn der Weg in der Weimarstr. neben der Donau ausgebessert und nachts besser beleuchtet wird; - ein erweitertes Angebot an überdachten Fahrradabstellplätzen (in der Innenstadt) wäre toll
- Fahrradstreifen in Bahnhofstraße, nicht Fußgängerzone; - geschlossene Radgarage am Bahnhof, Diebstahlsicher
Gegebenfalls Versorgungsstationen aufstellen (v.a. für Reisende am Donau-Radweg), - Angebot für Leihfahrradservice etablieren; - Förderung städtischer Mitarbeiter bei Nutzung von Fahrrad
überdachte Fahrradabstellplätze für E-Bike Fahrer in übersichtlichem Gelände aufstellen, wegen evtl. Diebstahlschutz; - Autoverkehr aus dem Innenstadtkern kpl. auslagern: Bahnhofstraße und alle Seitenstraßen der Königsstraße; - Radfahrerrechte in der Innenstadt mehr hervorheben
Abschleppen von Fahrzeugen, die auf Radwegen parken!
Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof, da häufig Diebstahl
Abstellmöglichkeiten am Bahnhof müssen dringend verbessert werden.
Aesculap-Parkhaus mit E-Bike-Ladestationen für Aesculap-Mitarbeiter und weitere (z.B. Bahnpendler)
alle Wege durch die Stadt die quer zur Donau laufen sind gefährlich bzw. nicht vorhanden oder auch nicht nutzbar (Richtung Neuhausen, Stockach, Thiergarten); kein WC am Donauradweg zwischen Immendingen und Zügelhütte
Ampelschaltungen fahrradfreundlicher einstellen, um eine Motivation zum Umsteigen von Auto auf Fahrrad zu bekommen
Ampelschaltungen zumindest in der Innenstadt stärker auf Radfahrer und Fußgänger ausrichten, so dass ein echter Vorteil für Fußgänger/Radfahrer entsteht.
Aufstellung eines Alltags-Radkonzepts mit; - Bestandsaufnahme des Modal-Splits und Verkehrsstärken an wichtigen Kreuzungen; - Festlegung eines Ziels zur Steigerung des Radverkehrs für die nächsten 5 Jahre (z.B. ; Steigerung des Radanteils von 10 % auf z.B. 15% bis 2022); - Bewerbung der Stadt um Förderprogramme; - Einstellung von Planungs- und Baubudgets in die mittelfristige Finanzplanung; - aktive Öffentlichkeitsarbeit mit Partizipation von Akteuren
Autoverkehr in der Innenstadt reduzieren.
Behebung der im letzten Textfeld beschriebenen Probleme :-); Deutlichere Anerkennung des Fahrradtourismus; Zentrale Anlaufstelle für Radfahrer/Mobilitätszentrum ; ; Wunschtraum: Radlercafe für Fahrradtouristen in den Sommermonaten mit Bewirtung, Möglichkeit für kleinere(!) Reparaturen, Verkauf von Proviant Paketen, kleinem Radlerbedarf (Flickzeug, Regenponcho, Gepäckspanner, Trinkflaschen uä), Tuttlingen Souvenirs etc.
Bei einer Radtour in die Schweiz ist die Fahrradsituation mit Überschreiten der Grenze wesentlich besser geworden. Tipp: Dienstreise in die Schweiz zum Anschauen!
bessere Anbindung der Außenbezirke z. B. Nordstadt/ Südstadt
Bessere Beleuchtung auf Radwegen. Klare Abgrenzung Rad- und Fußgängerweg
bessere Fahrradmöglichkeiten für Eltern mit Kleinkindern, soweit mir bekannt ist dürfen Kinder mit dem Rad auf Gehwegen und die Eltern müssen auf der Strasse fahren. Parkende Autos zwischen Gehweg und Radweg, sowie das Überqueren von Strassen erschweren hierbei erheblich die Sicherheit.
Bessere Kennzeichnung bzw Linie Rad Spur und Fußgänger.
Besseres Angebot für Mountainbiker schaffen, vor allem im Waldgebiet. Strecken ausweisen, Single Trails schaffen, vor allem die Streckenzulassungen prüfen -> unsinniger Paragraph 37 Absatz 3 des Landeswaldgesetz Baden-Württemberg (Zwei-Meter-Regel)
Bevor sich Gedanken über Ladestationen für E-Bikes gemacht werden, muss zuerst ein Konzept für ein Radnetz ausgearbeitet werden. Das ist in Tuttlingen Fehlanzeige.

bitte mehr gekennzeichnete Radwege - Radfahren in Tuttlingen ist geprägt von Kompromissen und vielen unklaren Situationen
Bitte schaffen Sie ein Klima, wo das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel gesehen wird.; Trennung von Fußgänger und Fahrradverkehr - keine gemeinsamen Wege!;; Bessere Vorfahrtsregelungen in den Tempo 30 Zonen.; Bei der Konzeption der Verkehrsführung nicht erst hinterher an den Fahrradverkehr denken ; Bei Baustellen (z. B. Fußgängerzone) vor allem an die Fahrräder denken. ; sondern mitplanen - hinterher geht Vieles nicht mehr. Einfach mal in Kopenhagen, Münster, Konstanz schauen!
Da zum Glück meist das Fahren gegen die Einbahnstrasse erlaubt ist wäre es hilfreich einfahrenden Fahrzeugen kenntlich zu machen, dass Radfahren entgegen kommen dürfen.
Darauf achten und vielleicht auch kontrollieren nach einem Regen ob Äste herumliegen ; Radweg an der Bodenseestraße hat viele Erhöhungen durch Wurzeln und die Einmündungen sollten nicht durch Büsche und parkenden Autos in der Sicht eingeschränkt sein.
Das altbekannte Übel mehr durchgehende Radwege
Das alte Radwegekonzept von 1995 und folgende konsequent fortsetzen, die Zunahme ; des MIV durch weitere Tempo 30 Zonen auch auf größeren Straßen begrenzen; Fußgänger- und Radfahrer freundlichere Ampelschaltungen
Den Hohenzollernradweg nicht über die gefährliche Abfahrt bzw. steil ansteigende Witthohsteige zu führen, sondern über die Möhringer Vorstadt und Rabental auf den Witthoh. Die meisten ortskundigen fahren auch so, aber Fernreisende sollten durch dieses Tal mit moderatem Gefälle geführt werden.
Der Abfluss in der Fußgängerzone ist für Radfahrer insbesondere bei Regen gefährlich, weil man dort leicht abrutschen kann und die Rillen das Fahrrad in der Spur des Abflusses halten.
Der Zustand vieler zur Nutzung per Fahrrad freigegebener Wirtschaftswege ist an vielen Stellen sehr schlecht, hier sollte mehr in Instandsetzung investiert werden. Wenn kurz nach einer Kurve am Straßenrand ein Stück mit ca 50x50cm fehlt, ist das schon recht gefährlich, besonders wenn es dunkel ist. Da hilft auch ein gutes Fahrradlicht nur sehr bedingt.;; Betreffend der Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads im Bus wäre wünschenswert, sich vorab informieren zu können, ob dies im konkreten Bus möglich ist. Auf der Linie 51 werden viele verschiedene Typen eingesetzt, weshalb eine Fahrradmitnahme ein Glücksspiel und damit praktisch nicht möglich ist. Dass nicht alle Busse diese Möglichkeit bieten können, ist nachvollziehbar, aber mit den richtigen Informationen könnte ich ggf. die für mich passende Uhrzeit aussuchen.;; Ansonsten gilt wie immer: Bitte vorhandene Radwege frei und sauber halten, was besonders den Winterdienst betrifft. Innerstädtisch mag das noch ganz gut umgesetzt sein, auf der Strecke nach Seitingen ist aber sehr durchwachsen. Die Eisflächen mit leichtem Schneebeleg am Hang waren trotz Stollenreifen und vorsichtiger Fahrweise eine wirkliche Herausforderung.;; Sehr gut finde ich dagegen die Anbindung der Radwege
Deutliche Markierung der Radwege für Autofahrer bei Kreuzung mit Radweg, damit die Autofahrer erkennen, dass sie einen Radweg überqueren
Die Verantwortlichen bei der Stadt sollten selber regelmäßig mit dem Rad in der Stadt fahren und selber kritisch die Radwege und deren Verkehrssicherheit in Augenschein nehmen.
Direkte Fortsetzung Radweg ab Aesculap-Ampel in Richtung Innenstadt; Durchgängiger Rad-Schnellweg in alle Himmelsrichtungen ab Marktplatz zu den umliegenden Nachbargemeinden.
Donauradwanderweg ist perfekt; Der Hinweis Schrittgeschwindigkeit zu fahren ist eine Illusion
Dringend: Klärungsbedarf, ob Falträder in TUTicket-Bussen mitgenommen; werden
Durch das neue Wohngebiet Thiergarten und der Standort mehrerer Schulen wird die Balingenstr. von vielen Fahrradfahrern genutzt. Es herrscht dort aber starker Durchgangsverkehr und die Straße ist in einem schlechten Zustand. Das Radfahren ist hier somit äußerst gefährlich.
eigentlich kann man gut Fahrrad fahren, aber unsichere Radfahrer (Kinder, Ältere) brauchen mehr Sicherheit bzw. sichere Zonen. Viele kleine Maßnahmen (Absenkung von Bordsteinen, keine Trennung von Fahrradspuren und Fußgängerbereichen, Radampeln, eine flache Rampe zwischen Lessingstrasse und Karl-Storz-Strasse bzw. Hermannstrasse) sind notwendig. Man braucht kein Über-Konzept, sondern ein paar Planer/Strassenbauer, die täglich selbst fahren und die kleinen Maßnahmen schnell umsetzen können.
Eindeutige Beschilderung in den vorher genannten Straßen; Radwege die nicht im "Nirvana" enden sondern zu einem Ziel führen; allgemein Fahrradwege entlang den Hauptverkehrsstraßen
Eine Leihstation von Fahrrädern am Bahnhof wäre super. Dies würde unter Umständen den Autoverkehr in der Stadt reduzieren. Die Stadt Munster ist dafür ein sehr gutes Beispiel.
Einen Fahrradweg von Fridingen a.D nach Neuhausen o. E wäre echt super. Man muss leider sehr viel auf der Hauptstraße fahren. Oder im Wald. Wenn es dunkel wird für mich als Frau nicht einladend.
Einführung eines Fahrradschnellwegenetzes mit Tuttlinger Innenstadt als Mittelpunkt.;; Ausbau der Fahrradwege zu den Hauptarbeitgeber in Tuttlingen in Kooperation mit der Industrie.
Einrichten von Fahrradwegen oder alternativen Wegen auf den Hauptverkehrsstrecken
Endlich Ernst machen mit einem echten Radkonzept und nicht bei anstehenden Entscheidungen doch den Interessen des Autoverkehrs nachgeben!
Entwicklung einer Fahrradkultur
Es fällt mir immer wieder auf, dass die Strassen für Autos eingeebnet werden, während Radwege mal über und mal unter dem Straßenniveau für Autos liegen (das ist nicht nur in Tuttlingen und Umgebung der Fall und betrifft leider auch neu gebaute Strecken).; Warum ist das so?; Müssten nicht die Radwege, auf denen die Fahrzeuge in der Regel mit Muskelkraft betrieben werden, nicht ebener sein als Straßen, auf denen Motorbetriebene Fahrzeuge unterwegs sind?
Es fehlt in der Stadtverwaltung ein Gesamtkonzept für den Radverkehr. Wer nimmt sich dieses Thema engagiert und verantwortungsbewusst an? Es fehlt auch das Marketing. Z.B. Übersichtsplan für Innenstadt - Radverbindungen
Es gibt keine/kaum schnelle Radverbindungen durch die Stadt, die Radler, die häufig und nicht nur im Freizeitbereich das Rad nutzen, benützen könnten; - Häufig ist der Belag holperig (zum Teil absichtlich um die Autofahrer auszubremsen, aber für den Radfahrer, der seine Einkäufe heimbringen, bedeutet es, dass das Gemüse zerdeppert ist
Es gibt kompetente Planer in TUT in Sachen Radfahren - bestimmt auch viele Pläne - ein Budget gibt es auch - also dann - einfach mal was umsetzen!;; Radfahrer gegen die Einbahnstrasse - extrem gefährlich!!

Es ist unbedingt nötig ein positives Fahrradklima insbesondere für Alltagsradler zu schaffen. Das könnte beispielsweise durch Kampagnen, Privilegien o. ä. geschehen. Wenn schon Radwege geschaffen werden ist hier auf gute Qualität (Breite, Belag) und vor Allem auf eine ausreichende Trennung von den Fußgängern zu achten - gemeinsame Wege sind inakzeptabel. Die Ampelschaltung in der Königstr. ist für Fahrräder nicht geeignet, da meistens zweimal angehalten werden muss.; Wie wäre es, wenn die Entscheidungsträger über den Radverkehr verpflichtet wären mindestens ihren Arbeitsweg und zusätzlich 1000km pro Jahr in der Freizeit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Bzw. nur Personen zur Entscheidung zugelassen wären, die das o.g. Kriterium erfüllen. Diese Umfrage wäre dann überflüssig.
Es müssten mehr Radstände vor Geschäften sein; ein Genuss ist der Radweg durch die Nendinger Allee, bloß der Übergang zu den Großmärkten ist lebensgefährlich
Es sollten bessere Übergänge geben bzw. generell für Verkehrsberuhigung gesorgt werden bzw Umgehungen - Gefahr für Radfahrer
Eventuell sollte die Lipdinger Str renoviert werden. Hier besteht der Oberflächenbelag aus einem Flickenteppich, unzählige flicken mit Höhenversetz. Hier fährt man als Radfahrer Slalom um die Flicker.
extra Radweg an der Donau
Fahrradfahren als großes politisches und städtebauliches Ziel der Stadt Tuttlingen definierenden
Offensivfußballs bewerben und angehen
Fahrrad- und Fußgängerverkehr beidseitig entlang der Donau trennen!
Fahrräder aus der Fußgängerzone
Fahrradfahrer sollten in der Fußgängerzone ihr Rad schieben und nicht fahren.
Fahrradschellwege durch die Tuttlinger Innenstadt von Ortseingang Tuttlingen/Möhringen in Richtung Nendingen. ; Fahrradschnellweg: Radweg möglichst getrennt vom Autoverkehr, möglichst wenig Ampeln und ohne Fußgänger Hundebesitzer.
Fahrradstände in der Innenstadt
Fahrradstraßennetz eventuell mit Abendbeleuchtung
Fahrradweg auf der Straße und nicht wie ein Gehweg separat
Fahrradweg von der Nordstadt in die Innenstadt und in Richtung Ärztehaus
Fahrradwege getrennt von Fußgängerweg(Weimarstraße);, generell Radwege
Für den Ist- Zustand gibt es wichtiges Indiz: Beobachten Sie mal , wie viele Menschen mit dem Rad auf dem Gehweg fahren. Meist fehlen Radler- Streifen, Beschilderungen/ Beschriftungen; keine Hinweise auf Reparaturstationen oder Alternativstrecken
Für Fahrradfahrer freigegebene Einbahnstraße für Autofahrer besser sichtbar machen
Fuß- und Radwege besser markieren
Fußgängerampeln, die Radfahrer nutzen - brauchen zu lange für grün und haben eine extrem kurze Phase z.B. am Sonnenbuckel oder Blumenstr. / Neuhauserstr.
Gartenstr. - Einbahnstr.; Balingenstr.- Bahnübergang; sichere Radwege Nord - Südachse; Fahrradwege mehr Vorfahrt
Generell bedarf es mehrerer isolierter Radwege oder Radstreifen auf der Strasse. Gemeinsame Nutzung von Radfahrern und Fußgängern führt zu Unfällen und Unmut bei Fußgängern und Radfahrern!
generell ein ganzheitliches Fahrradwegenetz und nicht nur einzelne Wege, die irgendwann aufhören.; Wie kann man eine Fahrrad-Umfrage in den Hauptferien durchführen, wenn sehr viele im Urlaub sind, gerade auch Kinder / Jugendliche, die sehr wichtige Anregungen hätten, aber keine Möglichkeit haben, an dieser Umfrage teilzunehmen. Für mich ist diese Umfrage daher in keiner Weise aussagekräftig.
Gesamtkonzept Radwege (liegt j aschon seit langem vor) muss endlich, vielleicht mit Erweiterungen, umgesetzt werden.
gute Radverbindung entlang der Donau --> (ggf. Bereich für Radfahrer, bzw. Fußgänger vorsehen)
Hauptverbindungen im Winter regelmäßig räumen und freigehalten; Durchgängige Verbindungen sind wichtig - heute nur Stückwerk
Ich bin gerne bereit, bei ernsthaften Initiativen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in TUT mitzuwirken!
Ich finde es gut, dass diese Umfrage gemacht wird in der Hoffnung, dass sich daraus Verbesserungen ergeben.; Nicht gut finde ich, dass die Umfrage in den Sommerferien stattfindet und erst kurzfristig in der Presse bekanntgegeben wurde.
Ich selbst mit mit einer fahrradfreundlichen Kultur in der Stadt Erlangen "groß" geworden und vermisse eine solche Kultur im Ansatz in Tuttlingen. Tuttlingen bietet für mich in seiner räumlichen "Dichte" beste Voraussetzungen für einen Umstieg vom Automobil zum Fahrrad. Abseits des Donauradweges (wirklich sehr gute Führung in der Ost-West-Achse!) bietet sich aber leider kein durchgehendes Radführungskonzept. Man(n) befindet sich Abseits des Donauradweges stets in Konkurrenz mit dem Fußgänger oder dem Auto. Letzteres ist während der Stoßzeiten für meinen Geschmack ein sehr gefährliches Unterfangen...; ; Danke für Ihre Umfrage und das Einbinden in zukünftige Planungen. Ich freue mich auf die sicher kommenden Veränderungen...
Ich weiß keine Lösungen, denn die Verkehrsführung in Tuttlingen läßt ja kaum Platz für Radwege.

Ich würde mich freuen wenn mehr für die Sicherheit von Fußgängern: Die Ampel Grün Phase anpassen so das die Zeit für Kinder und Personen mit Gehbehinderungen ausreicht mehr als nur die Hälfte der Straßenmitte zu erreichen. Klar gekennzeichnete Fahrradwege (Markierungen) , ist einfacher für Fußgänger und auch fremdsprachige Fahrradtouristen. ; Ampelschaltungen für Radfahrer ergänzen, damit die Zeit für den langen Bremsweg an den großen Hauptstraßen reicht. ; ; Tuttlingen ist eine Autofahrer Stadt, selbst einige Kollegen aus der Innenstadt mit 3 km Weg zur Arbeit kommen mit dem Auto... es muss unbedingt attraktiver werden Alternativen zum Auto zu ermöglichen, so kann man auch die Verkehrsproblematik zur rush hour eingrenzen.
Im Donaupark ist es entlang der Donau immer kritisch mit den Fußgängern. Vielleicht wäre hier ein separater Fahrradweg besser. Oder zumindest eine sichtbare Trennung auf dem Weg.
In anderen Städten ist der Asphaltbelag der Radwege farblich abgesetzt
In der Stadt nicht.; Die Beseitigung einer Wurzelwelle zwischen Emmingen-Liptingen war super. Es sind noch ein paar Andere Wurzelwellen die ebenfalls beseitigt werden sollten. ; Schneeräumdienst sollte frühzeitiger und öfter durchgängig zwischen Emmingen-Liptingen und Tuttlingen stattfinden.
in der verkehrsberuhigten Zone der Innenstadt wissen Autofahrer meist nicht , dass Fahrradfahrer in Einbahnstr. entgegen kommen dürfen
In Tuttlingen hat das Auto immer noch den höchsten Stellenwert. Ander Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen sind hier Lichtjahre voraus. Hier gibt es Fahrrad Highways zum commuten und der Verkehr stellt sich auf die Radfahrer ein. In TUT ist das anders herum. Es erscheint, dass Radfahrer irgendwie "gemanagt" werden müssen, da sie eben auch da sind. Ein zukunftsweisendes auf Ökologie ausgelegtes Verkehrskonzept sieht vermutlich anders aus.
Innenstadt müssten mehr Fahrradwege sein und mehr Beschilderungen
Innerorts Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (außer Durchgangstrassen) ; Mehr Verkehrskontrollen (auch Radfahrer die im Winter ohne Licht unterwegs sind)
insgeamt mehr Fahrradwege.; Autofahrer müssen für Fahrradfahrer sensibilisiert werden
Installation eines runden Tisches, an dem alle am Verkehr beteiligten Gruppierungen teilnehmen und sich austauschen können.
Jede Verbesserung ist eine gute Verbesserung!; ; Radfahrer sollten generell gestärkt werden. Es herrscht leider immernoch der weitverbreitete Irrglaube, dass die Straße nur für Autofahrer ist und je größer der Karren desto mehr Rechte.
kaum eine schöne Möglichkeit von Richtung Bodensee nach Tuttlingen zu fahren. Radweg nicht vorhanden oder nicht ausgeschildert. Radfahren direct auf der B14 ist sehr gefährlich
Klare Trennung zwischen Fahrradweg und Fußgängerweg. Die Fußgänger laufen kreuz und quer und die Fahrradfahrer sind nur am "ausweichen".
Kontrollen des ruhenden Verkehrs an den wenigen Radwegen, z.B. am ZOB
Lösungsvorschlag evtl. Parallelstraßen zu den Hauptverkehrsadern als Fahrradwege nutzen bspw. Liptingerstraße parallel zur Stockacherstraße; Gartenstraße parallel zur Kreuzstraße/zum Tunnel. Bessere Beschilderung wäre auch super.
Mann sollte auf eine Landkarte alle Fahrrad wege kennzeichnen und auch alle Ladestationen für E.Bike kennzeichnen und das in den Orts eingang oder ausgang klar ersichtlich anbringen. Inner Orts informationen auch Essen! Trinken ! U.s.w... Danke
Mehr Radwege in der Innenstadt schaffen
Mehr abgerenzte Radwege so das Autofahrer und Radfahrer und Fussgänger sich gegenseitig nicht behindern.
Mehr Fahrradwege auf den Hauptstraßen - was jedoch nicht so einfach ist, da die Straßen eh schon so eng sind und überall Autos parken.; Der Ansatz etwas verbessern zu wollen ist super aber ob und wie sich etwas umsetzen lassen kann ist fraglich.
Mehr gekennzeichnete Fahrradstreifen auf den Straßen; Eindeutig kennzeichnen ob Bürgersteig auch von Fahrrädern genutzt werden darf oder nicht
Mehr Radwege und Fussgängerwege trennen= markieren. Z.B am alten Friedhof.
Mehr Radwege, da in TUT sehr viel Autoverkehr herrscht
mehr rote Bodenmarkierungen bei Straßenüberquerungen, fahrradfreundliche Ampel-Schaltzeiten
Mehr und besser ausgeschilderte Fahrradwege in der Innenstadt, die auch gelten, wenn Markt ist. (Der Tuttlinger Markt ist toll, aber die Situation ist für alle ärgerlich).
Mehr vernünftige Fahrradstände.; Mehr rote Fahrradstreifen auf der Strasse und an Ampeln.
Mehr wettergeschützte Stellplätze und mehr Piktogramme auf den Einbahnstraße die in Gegenrichtung von Radfahrern gefahren werden
Mietfahrräder bei Dangelmaier und Nerz; una am Bahnhof
Möglichkeit für Kinder zum Kindergarten/Schule mit dem Rad sicher anzukommen. Die Gehwege sind teilweise sehr eng bzw. vom Belag nicht für Radfahrer geeignet, sodass sie gezwungen sind auf der Straße zu fahren.
Möhringen Waldweg ins Koppenland bei Regen sehr dreckig; Wunsch: Brücke beim Jugendcamp über die Donau, dann ist ein geteilter Weg ohne Bahnübergänge und Straße überqueren möglich
Mtb trails das wir im Wald nicht immer illegal unterwegs sind und Konflikte mit wandern und der Tier und Pflanzenwelt vermeiden können aber wir haben keine Möglichkeit ausser die kleinen Pfade im Wald zu befahren da es für uns nix andere gibt machen wir uns ständig stradbar mit dem befahren von wegen die nicht breiter sind als 2 Meter da sollte man mal ansetzen gibt genug junge Leute die mtb aktiv fahren und den Sport ausüben aber keine Möglichkeit haben auf strecken Berg ab zu fahren da es keine legalen strecken gibt

neuer Radweg Nordstadt - Karlschule
Öffentliche Downhill Strecke, wie vor 3 Jahren schon beantragt, aber nie Antwort erhalten.... ; ; Beamte dürfen anscheinend alles, vor allem nichts tun.
öfters Verkehrskontrollen durchführen, Raser bestrafen
Pendler Bitte nicht vergessen die weiter als 10 km von Tuttlingen entfernt wohnen.
PKW parken manchmal an Plätzen wo diese nicht hingehören - Durchgang Volksbank
Planung von durchgehenden Radwegen in allen Stadtquartieren
Prio dem Fahrrad, dann steigen Kurzstreckenfahrer eher vom Kfz auf Rad um.
Rad und Fußgänger Trilogie und Umläufe trennen. ; Mittelstrich bei S-Kurve Kläranlage Richtung Möhringen...
Radfahrer sollen mehr auf Radwegen fahren - nicht auf der Straße
Radfahrer sollten die Radwege benutzen wenn es welche gibt - z. B. Weimarstrasse. Oder auch die Strasse von TUT nach Nendingen. Auch dort sind immer wieder Radfahrer unterwegs und es kommt zu gefährlichen Überholmanövern obwohl es so einen tollen Radweg von TUT nach Nendingen gibt.
Radler brauchen Unterstützung von Seiten der Stadt, damit sich das Klima ihnen gegenüber grundlegend verbessert und Rücksichtnahme durch Autofahrer und -innen notfalls mit Geldbußen herbeigeführt wird.
Radschnellwege durch die Stadt mit beschilderung
Radweg an der Donau ist gut, ebenso Möhringer Vorstadt-Bahnhof, Kreuzstr. ansonsten sind noch einige Radwegstummel, (100 oder 200m lang) dann steht man vor einer vielbefahrenen Hauptstr. oder vor einer roten Ampel. Vor unnötigen roten Ampeln steht man viel zu oft !!! Seit der Tunnel vorhanden ist, sind Zeughaus und Möhringerstr viel schwächer befahren und könnten. nach dem Feierabendverkehr sowie am Wochenende abgeschaltet werden. (Abgas und Feinstaub wären viel geringer.) für Radfahrer sind Straßen mit Ampeln immer eine Tortur. denn die Grünphasen der Ampeln ist mit dem Rad nicht zu schaffen, das heißt alle 100 meter absteigen.
Radweg Weimarstr.
schnellere Ampel-Grünschaltung für Radfahrer und Fußgänger
sehr wichtig: qualitative Verbesserung der Radwege im Donautal. Diese Radwege sind in die Jahre gekommen. Der Belad ist gut für einen Feldweg, aber nicht für einen Radweg für Rennradfahrer.
Seit Jahrzehnten wird regelmäßig die Fahrradsituation untersucht und Konzepte ausgearbeitet, das uns Steuerzahler sehr viel Geld kostet, um anschließen in einer Schublade zu verschwinden. Die Glaubwürdigkeit der Verantwortlichen geht mit jeder neuen Umfrage immer mehr verloren.; Wir Bürger fühlen sich nicht ernst genommen! Selbst die LBU, die sich einst für die Radfahrer stark gemacht hat, zieht sich zurück und enttäuscht auf ganzer Linie.
siehe vorherige Anmerkung. Gerne auch Kontakt per Mail. ; Mit freundlichen Grüßen, Johann Banescu
Stellplatzmöglichkeit ZOB und Innenstadt
Tuttlingen muss sich bedingungslos zum Fahrrad bekennen. Bürgermeister Kamm redet bei jeder Gelegenheit vom Thema Mobilität, möglichst multimodaler Mobilität. Aber die einfachsten Hausaufgaben werden vor dem Hintergrund hochtrabender Konzepte nicht erledigt. OB Beck und EBM Buschle beziehen zu diesem Thema keine oder nur halbherzig Stellung. Tuttlingen ist eine so steinreiche Stadt (wenn sie das Steueraufkommen nicht für Unfug wie eine viel zu teure und miserabel gepflasterte Mini-Fußgängerzone rauswerfen würde) und zudem noch absolut überschaubar mit 25.000 EW in der Kernstadt - da sollte man meinen, die Kommunalpolitik ist schlagkräftig - weit gefehlt!
Überdachte Abstellplätze an mehreren Stellen in der Stadt.; Separate Fahrradstreifen
Überlegung Hauptachsen für Fahrrad wege zb.; Autobahnhof - Brunnentahl / Nordstadt; Beleuchtung auf Radwegen (Wolfsbühl zu dunkel wie Richtung Freibad Lenaustraße" Brücke oder Freibad für Frauen =/); Räumen im Winter der Wege sehr schlecht (Waldwege werden geräumt aber Hegaustraße, Radweg Wolfsbühl / Brücke Wendelsgrund / Hilderstöckle) hier überdenken warum Waldwege geräumt werden andere Verkehrswege nicht das ist für mich nicht verständlich.; Angebot Fahrradmitnahme öffentliche Verkehrsmittel Innerorts - außerorts (Preislich verträglich - Angebot das es möglich ist)
Überquerung der Hauptverkehrsstraßen durch über-unterführubg, um Wartezeit zu vermeiden
Um das Fahrrad (MTB) auch als Freizeitgerät attraktiv zu machen sollte bei Minister Hauk interveniert werden, damit die 2m Regel fällt. ; Die Äußerungen des Ministers hinsichtlich den Mountainbikern zeigt deutlich wie das Land BW Radfahrer sieht.; Hier ist eigentlich das Grundproblem in Baden-Württemberg: Jeder soll Fahrradfahren, aber weder in der Stadt noch im Wald gibt es die Akzeptanz, dass hierfür auch eine Infrastruktur benötigt wird, die für Fahrradfahrer attraktiv ist. Solange das so ist wird das nie was, weil Fahrradfahrer immer mit einem negativen Makel als Rowdies abgestempelt werden.; Gerade Tuttlingen und Umgebung könnte beim MTB deutlich punkten denn Wald und attraktive Strecken gibt es genug - nur dürfte man auf diesen oft eigentlich nicht fahren.; Hochglanzprospekte, Homepages und vielleicht auch diese Umfrage sind doch nur Lippenbekenntnisse - Taten sehen anders aus.

Vergleichsweise gutes Radwegeangebot.; Ich bin recht zufrieden.
Vielleicht nach dieser Umfrage auch Infos für Radfahrer so etwas wie ein Radführerschein für Erwachsene und das Bewusstsein für Autofahrer dass auch Radfahrer Rechte haben aber ebenso auch Fussgänger und Autofahrer.; Das Verhalten müsste sich ändern.; In Diepholz (Niedersachsen)ist es einfach zu fahren.Gute Radwege ,Autofahrer nehmen Rücksicht ,halten an .; Es war fast ein Schock mit meinem Enkel in Tuttlingen zurechtzukommen.
von Nordstadt runter in die Stadt/Stuttgarter Strasse ware es toll einen Radweg zu haben
Was mir als Fußgänger nicht gefällt: immer mehr Radfahrer fahren auf einem normalen; Gehweg und das oft zu schnell. Sie klingeln auch nicht, wenn sie von hinten her ; vorbeifahren.
weitere Fahrradstände am Rathaus und Marktplatz
Weniger 30 Zonen. Auch wieder die 70 aus der Stadt beim Bürger King. Ewige Staus Aus und In die Stadt.
Weniger parkende Autos in engen Strassen
Wenn ich morgens das Rad im Ringzug zur Arbeit mitnehmen will, (Abfahrt bei mir im Ort um 06:24h) muss ich für das Rad extra bezahlen, obwohl um diese Zeit noch ausreichend Platz vorhanden ist, Im späteren, voll besetzten Zug, in dem dann auch die Schüler sind, ist die Fahrradmitnahme dann plötzlich kostenfrei.
Wenn schon weitere Tempo-30-Zonen ausgewiesen werden sind dort die Radwege unbedingt zu erhalten! Gerade durch die geringe Geschwindigkeitsdifferenz kommt es beim Überholen vermehrt zu brenzigen Situationen. Ich habe das Gefühl dass ich als Radfahrer als Verkehrsbremse mißbraucht werde.; Die sog. Schutzstreifen bieten keinen Schutz, sie werden zugeparkt, dienen auch als Bushaltestelle oder werden von Autos befahren. Entweder durchgängige Radwege, die nicht ausgerechnet vor Kreuzungen oder Engstellen enden oder komplett entfernen.
zu viele nicht gepflegte Wege/ Plätze mit Glasscherben, rund ums Scala Kino und in Wörden
Zustand der Radwege in Tuttlingen (vor allem im Donautal) sehr schlecht. Ich fahre gerne Inliner aber das wird von Jahr zu Jahr immer schlimmer, dass man als Inlinefahrer nicht mehr auf den Radwegen fahren kann, weil die Straßen so kaputt sind. Das finde ich sehr schade.

Anlage 13: Auswertung der Schülerbefragung

Allgemeine Daten

Es konnten 476 Fragebögen aus sieben verschiedenen Schulen erfasst werden.

Gemeinschaftsschule Wilhelmschule	109 Schüler/innen
Ludwig-Uhland-Realschule	80 Schüler/innen
Werkrealschule Schillerschule	50 Schüler/innen
Immanuel-Kant-Gymnasium	71 Schüler/innen
Hermann-Hesse-Realschule	44 Schüler/innen
Otto-Hahn-Gymnasium	82 Schüler/innen
Albert-Schweitzer-Schule	40 Schüler/innen

Abb. 1: Wie kommst du morgens in die Schule?

Verkehrsmittelwahl	Anzahl	in Prozent
Fahrrad	137	25%
Auto	83	15%
Bus/ Zug	187	33%
zu Fuß	150	27%
Sonstiges	1	0%

Abb. 2: Wenn du mit dem Fahrrad fährst, wie häufig?

Fahrradnutzung	Anzahl	in Prozent
(fast) täglich	112	28%
regelmäßig	111	27%
selten	182	45%

Abb. 3: Wenn du nicht mit dem Fahrrad in die Schule kommst, warum nicht?

Gründe	Anzahl	in Prozent
Ich habe gar kein Fahrrad.	44	19%
Das macht mir keinen Spaß.	79	33%
Es ist zu gefährlich.	38	16%
Es gibt nicht genügend Radwege.	51	22%
Meine Eltern erlauben es mir nicht.	24	10%
Sonstiges	0	0%

Abb. 4: Nutzt du das Fahrrad in der Freizeit?

An dieser Frage haben 467 Schüler/innen teilgenommen.

Nutzung des Fahrrads in der Freizeit	Anzahl	in Prozent
ja	354	76%
nein	114	24%

Abb. 5: Was müsste anders sein, damit du besser Fahrrad fahren kannst?

	Anzahl	in Prozent
Mehr Radwege/ bessere Verkehrsführung für Radfahrer	193	22%
Mehr Rücksicht der Autofahrer	160	19%
Sicherheit (z.B. durch Fahrradampeln, Sichtbarkeit, etc.)	133	16%
Kurse, die mir zeigen, wie ich mich sicher im Straßenverkehr bewege	24	3%
Jemand, der mir hilft, mein Fahrrad verkehrssicher zu machen bzw. zu reparieren	47	5%
Sichere Abstellplätze (Schule, Innenstadt,...)	177	21%
Überdachte Abstellplätze (Schule, Innenstadt,...)	124	14%
Sonstiges	0	0%

Abb. 6: Welchen Fahrradtyp nutzt du?

An dieser Frage haben 467 Schüler/innen teilgenommen.

	Anzahl	in Prozent
Cityrad/ Trekkingrad	166	36%
Mountainbike	252	54%
Rennrad	37	8%
E-Bike/ Pedelec	12	2%

Literaturverzeichnis

Baugesetzbuch (BauGB):

in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetze vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).

Bischoff, Ariane/ Selle, Klaus/ Sinning, Heidi:

Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden, ergänzte Neuauflage, 2007.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.):

Auf dem Weg zu einer nationalen Stadtentwicklungspolitik. Memorandum, 2007 (zitiert als BMVBS, 2007).

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Raumforschung (Hrsg.): Miteinander Stadt Entwickeln. Stadtentwicklung, Zivilgesellschaft und bürgerschaftliches Engagement, 2010 (zitiert als BMVBS, 2010).

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.):

Mobilität in Deutschland, 2008

[http://www.mobilitaet-in-](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf)

[deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf) [17.08.2017].

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.):

Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor, 2014

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile [05.07.2017] (zitiert als BMVI, 2014).

Deutscher Städtetag (Hrsg.):

Demografischer Wandel. Herausforderungen, Chancen und Handlungsmöglichkeiten für Städte, Arbeitspapier des Deutschen Städtetags, 2006.

Deutscher Städtetag (Hrsg.):

Beteiligungskultur in der integrierten Stadtentwicklung. Arbeitspapier der Arbeitsgruppe Bürgerbeteiligung des Deutschen Städtetages, 2013

http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/mat_beteiligungskultur_2013_web.pdf [03.07.2017] (zitiert als Dt. Städtetag, 2013a).

Deutscher Städtetag (Hrsg.):

Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement - Strategien und Instrumente nachhaltiger Stadtentwicklung, 2013

http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/mat_integrierte_stadtentwicklungsplanung_2013_web.pdf [05.08.2017] (zitiert als Dt. Städtetag, 2013b).

Deutscher Städtetag (Hrsg.):

Hinweise und Empfehlungen zur Bürgermitwirkung in der Kommunalpolitik, 2012

http://www.staedtetag-bw.de/media/custom/1198_71253_1.PDF [17.07.2017].

Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.), Portz, Norbert/ Lübking, Uwe (Teil I):

Bürgerbeteiligung bei kommunalen Vorhaben und in der Stadtentwicklung, Dokumentation No. 117, 2013 (zitiert als DStGB, 2013).

Dittloff, Arne, Kommunale Bürger- und Einwohnerbefragungen, Juristische Fakultät der Universität Potsdam, Dissertation, 2016.

Gemeindeordnung (GemO):

in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Juli 2000 (GBl. 2000, 581, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 100).

Hartwig, Jürgen/ Kroneberg, Dirk Willem (Hrsg.):

Moderne Formen der Bürgerbeteiligung in Kommunen. Konzepte und Praxis, Band 3, 2014.

Hill, Hermann (Hrsg.):

Bürgerbeteiligung. Analysen und Praxisbeispiele, 2010.

Hochschule für Technik Stuttgart:

Mobilität Tuttingen, Masterarbeit, Wintersemester 2016/2017
Anlage Nr. 14.

Kaczorowski, Willi:

Perspektiven für Web 2.0 in Deutschland, in: Hill, Hermann (Hrsg.): Bürgerbeteiligung. Analysen und Praxisbeispiele, 2010, S. 217- 226.

KfW Bankengruppe, Konzernkommunikation (Hrsg.):

Aktuelle und künftige Herausforderungen für die Stadtentwicklung und ihre Förderung: Diagnose, Bewertung, Vorschläge für neue Förderansätze. Abschlussbericht des Expertenkreises „Stadtentwicklung“, 2006
<https://www.kfw.de/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Sonderpublikationen/Expertenkreisbericht-2006.pdf>
[06.08.2017] (zitiert als KfW, 2006).

Kirchhoff, Sabine/ Kuhnt, Sonja/ Lipp, Peter/ Schlawin, Siegfried:

Der Fragebogen. Datenbasis, Konstruktion und Auswertung, 4. Auflage, 2008.

Klages, Helmut:

Von der Zuschauerdemokratie zur Bürgergesellschaft? – Bilanz und Perspektiven der Bürgerbeteiligung, in: Hill, Hermann (Hrsg.): Bürgerbeteiligung. Analysen und Praxisbeispiele, 2010, S. 11- 21.

Konrad, Klaus:

Mündliche und schriftliche Befragung. Ein Lehrbuch, Band 4, 7. korrigierte Auflage, 2011.

Kubicek, Herbert:

Format 2 x 2 – Bürgerkonsultation persönlich und online in zwei Stufen, in: Hartwig, Jürgen/ Kroneberg, Dirk Willem (Hrsg.): Moderne Formen der Bürgerbeteiligung in Kommunen. Konzepte und Praxis, Band 3, 2014, S. 53- 95.

Kubicek, Herbert/ Lippa, Barbara/ Koop, Alexander:

Erfolgreich beteiligt? Nutzen und Erfolgsfaktoren internetgestützter Bürgerbeteiligung – Eine empirische Analyse von 12 Fallbeispielen, 2011.

Kühn, Franka:

Die demografische Entwicklung in Deutschland. Eine Einführung, Stand: 20.07.2017

<https://www.bpb.de/politik/innenpolitik/demografischer-wandel/196911/fertilitaet-mortalitaet-migration> [10.08.2017].

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden- Württemberg:

Bürgerbefragungen in kleineren Kommunen. Agenda-Büro Arbeitsmaterialie Nr. 50, 2011

[http://www4.lubw.baden-](http://www4.lubw.baden-wuerttem-)

[wuerttem-](http://www4.lubw.baden-wuerttem-)

[berg.de/servlet/is/75056/Buergerbefragung.pdf?command=downloadContent&filename=Buergerbefragung.pdf](http://www4.lubw.baden-wuerttem-berg.de/servlet/is/75056/Buergerbefragung.pdf?command=downloadContent&filename=Buergerbefragung.pdf) [15.07.2017] (zitiert als LUBW, 2011).

Landesjugendring Baden-Württemberg:

§ 41a: Vom Kann zum Muss, Faltblatt 41a, Stand: April 2016

<http://www.ljrbw.de/publikationen/id-41a-vom-kann-zum-muss.html>

[20.07.2017].

Mauch, Siegfried:

Modelle, Instrumente und Methoden der informellen Bürgerbeteiligung, 2012

[https://www.bw21.de/Bildung21_Aktuell/Managementwissen/Buerger_beteiligen/Seiten/Modelle,-Instrumente-und-Methoden-der-informellen-Bürgerbeteiligung.aspx](https://www.bw21.de/Bildung21_Aktuell/Managementwissen/Buerger_beteiligen/Seiten/Modelle,-Instrumente-und-Methoden-der-informellen-Buergerbeteiligung.aspx) [22.07.2017].

Meschik, Michael:

Planungshandbuch Radverkehr, 2008.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (Hrsg.):

Datentabellen zu „Radverkehr in Baden- Württemberg“

[https://www.fahrradland-](https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/Radverkehr_Baden-Wuerttemberg_heute_Anhang.pdf)

[bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/Radverkehr_Baden-Wuerttemberg_heute_Anhang.pdf](https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/Radverkehr_Baden-Wuerttemberg_heute_Anhang.pdf)

[25.06.2017] (zitiert als MVI BW).

Nanz, Patrizia/ Fritsche, Miriam:

Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen, 2012.

Raab-Steiner, Elisabeth/ Benesch, Michael:

Der Fragebogen. Von der Forschungsidee zur SPSS-Auswertung, 3. Auflage, 2012.

Springer Gabler Verlag (Hrsg.):

Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: ökologische Nachhaltigkeit
<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/21339690/oekologische-nachhaltigkeit-v2.html> [11.08.2017].

Staatsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.), Beteiligungsportal Baden-Württemberg:

Neue demokratische Spielregeln in den Gemeinden

<https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/wie-beteilige-ich-mich/kommune/neue-gemeindeordnung/> [06.08.2017].

Informieren, konsultieren, kooperieren

<https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/wie-beteilige-ich-mich/kommune/informelle-beteiligung/> [12.08.2017]

Städtetag Baden-Württemberg (Hrsg.):

Hinweise und Empfehlungen zur Bürgermitwirkung in der Kommunalpolitik, 2012

http://www.staedtetag-bw.de/media/custom/1198_71253_1.PDF

[05.08.2017] (zitiert als Städtetag BW, 2012).

Stadtverwaltung Tuttlingen (Hrsg.):

Stadtportrait: Die Schachbrettstadt an der Donau

<https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtportrait> [02.07.2017] (zitiert als Stadtportrait Tuttlingen).

Stadtverwaltung Tuttlingen (Hrsg.):

Standortportrait: Im Herzen eines Clusters - im Zentrum der Medizintechnikbranche

<https://www.tuttlingen.de/de/Wirtschaft+Bauen/Standortportrait> [02.07.2017] (zitiert als Standortportrait Tuttlingen).

Stadtverwaltung Tuttlingen (Hrsg.):

Rahmenpläne: Masterplan Tuttlingen 2025,

<https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtentwicklung/Rahmenpl%C3%A4ne/Masterplan-Tuttlingen-2025> [02.07.2017] (zitiert als Tuttlingen, Masterplan, 2012).

Anlage Nr. 15.

Stadtverwaltung Tuttlingen (Hrsg.):

Demographiegutachten 2025,

<https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtentwicklung/Rahmenpl%C3%A4ne/Masterplan-Tuttlingen-2025/Demographiegutachten> [05.07.2017] (zitiert als Demographiegutachten).

Statista:

Anteil der Internetnutzer in Deutschland in den Jahren 2001 bis 2016

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13070/umfrage/entwicklung-der-internetnutzung-in-deutschland-seit-2001/> [13.08.2017].

Statistisches Bundesamt:

2015: Höchststände bei Zuwanderung und Wanderungsüberschuss in Deutschland, Pressemitteilung Nr. 246 vom 14.07.2016

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2016/07/PD16_246_12421.html [28.07.2017] (zitiert als Statistisches Bundesamt, 2016).

Stiftung Mitarbeit (Hrsg.):

Praxis Bürgerbeteiligung, 2015

https://www.mitarbeit.de/publikationen/shop/praxis_buergerbeteiligung/ [28.08.2017].

Verkehrsclub Deutschland:

Erfolgreiche Fahrradförderung – Verantwortung und Maßnahmen

<https://www.vcd.org/themen/radverkehr/fahrradpolitik/> [20.08.2017].

Waibel, Gerhard:

Gemeindeverfassungsrecht Baden-Württemberg, 5. überarbeitete Auflage, 2007.

Wentzel, Joachim:

Bürgerbeteiligung als Institution im demokratischen Gemeinwesen, in: Hill, Hermann (Hrsg.): Bürgerbeteiligung. Analysen und Praxisbeispiele, 2010, S. 37-60.

Wikipedia:

Tuttlingen

<https://de.wikipedia.org/wiki/Tuttlingen> [30.07.2017].

Erklärung

„Ich versichere, dass ich diese Bachelorarbeit selbständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus anderen Quellen direkt oder indirekt übernommenen Daten und Konzepte sind unter Angabe der Quelle gekennzeichnet.

Es ist mir bekannt, dass die Arbeit mit einer Plagiaterkennungssoftware auf nicht gekennzeichnete Übernahme fremden geistigen Eigentums überprüft werden kann.“

Vilsingen, den 12.09.2017

Carolin Schoßer