

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Positionspapier

Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum, Lebensqualität

November 2020

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Werner Schüle	Landesseeniorenrat
Helmut Renftle	Stadt Göppingen (angemeldet, jedoch nicht teilgenommen)
Frank Zühlke	ADFC
Rainer Kapp	LH Stuttgart
Silke Drautz	LH Stuttgart
Dr. Nicolas Leyva	LH Stuttgart
Susanne Scherz	LH Stuttgart
Jörg-Michael Haas	Stadt Böblingen
Anne Rummert	Stadt Böblingen

1 Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Der Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart nimmt Bezug auf die im Anschluss an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 formulierte Abschlusserklärung. In dieser wurden die gemeinsamen Ziele wie die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Zukunftsfähigkeit der Mobilität sowie die Einhaltung der Grenzwerte für Luftreinhaltung und der Lärm- und Klimaschutzziele definiert.

Die Ziele des 2019 initiierten Zukunftspaktes Mobilität Region Stuttgart sind es, einen Beitrag zur Verkehrswende in der Region Stuttgart zu leisten sowie das Engagement der beteiligten Akteure ebenso wie laufende und künftige Prozesse sichtbar zu machen.

Hierzu formulieren fünf thematische Arbeitsgruppen des Zukunftspaktes jeweils individuelle Leitmaßnahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende 2030 leisten können. Das Positionspapier gibt das mehrheitlich zugestimmte Ergebnis der Arbeitsgruppe und nicht notwendigerweise die politische Zustimmung der beteiligten Leitungsebenen wider.

2 Der Öffentliche Raum in der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung haben das öffentliche Leben in erheblichen Maße eingeschränkt und gleichzeitig die Bedeutung öffentlicher Räume für das gesellschaftliche Leben gezeigt. Straßen, Plätze und Parks ermöglichen als Räume soziale Teilhabe, Begegnung, Austausch sowie Mobilität und waren mit Beginn des „Lockdowns“ streng zugangsreglementiert. Sofern es keine Möglichkeit gab, auf den Balkon oder in den Garten zu gehen, traf das Kontaktverbot sowie das Gebot, die Wohnung nicht verlassen zu dürfen, Menschen in Städten mit kleinen Wohnungen besonders hart. Der Zugang zu qualitativ hochwertig gestalteten öffentlichen Räumen ist somit auch ein Gerechtigkeits Thema.

In der Corona-Pandemie fand jedoch auch eine Neu-Definition Öffentlicher Räume statt: Pop-up-Radwege und temporäre Spielstraßen waren Maßnahmen, den öffentlichen Raum neu zu sortieren. Wenngleich Pkw nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel sind, konnten unter

der Vorgabe der Einhaltung der Abstandsregeln Fußgängerinnen und Fußgänger zumindest temporär neue und zusätzliche Räume nutzen. U. a. hat die Stadtverwaltung Stuttgart die Situation positiv genutzt und die Gelegenheit ergriffen, über diese temporären Maßnahmen die Veränderung kurzfristig zu erzielen.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie vulnerabel der öffentliche Raum gegenüber massiven Eindämmungsmaßnahmen ist. Es wird eine künftige Herausforderung sein, den öffentlichen Raum hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Es ergeben sich künftig auch unabhängig der Corona-Auswirkungen Anforderungen an die planerische, soziale, ökologische und ästhetische Qualität öffentlicher Räume und die faire Verteilung von Straßenraum.

3 Ziele der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe befasst sich mit den Themen Öffentlicher Raum und Lebensqualität.

Die Aufteilung und Gestaltung öffentlicher Räume steht aufgrund ihrer zunehmenden Inanspruchnahme und den vielfältigen Interessen ihrer Nutzungsgruppen vor Herausforderungen. Öffentliche Räume sollen über eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität verfügen und für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich sein. Gleichzeitig sind Freiräume in Städten und Dörfern begrenzt und es ist somit ein zentrales Ziel, durch eine faire Verteilung des öffentlichen Raumes alle Nutzungsgruppen und deren Interessenskonflikte zu berücksichtigen.

In besonderem Maße sind Städte und Stadtregionen vom Klimawandel betroffen. Zunehmende Hitzeperioden stellen ein Gesundheitsrisiko dar und beeinflussen die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes. Qualitativ hochwertig gestaltete öffentliche Räume tragen durch entsprechende bauliche Maßnahmen nicht nur zur Lebensqualität bei, sie sind auch intelligent vernetzte Drehkreuze zukunftsfähiger und klimafreundlicher Mobilität, bei denen die Stärkung des Umweltverbundes ein zentraler Bestandteil ist.

4 Leitmaßnahmen

Bei der Um- bzw. Neugestaltung öffentlicher Räume sollen die Anforderungen ihrer Nutzungsgruppen berücksichtigt werden. Zudem ist es Aufgabe, auf die durch den Klimawandel veränderte Nutzung des Öffentlichen Raumes zu reagieren.

Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum, Lebensqualität“ hat für die Region Stuttgart daher Leitmaßnahmen mit dem Zielhorizont 2030 entwickelt, um den Herausforderungen einer zukunftsfähigen Verkehrswende zu begegnen.

4.1 Leitmaßnahme: 100 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in der Region Stuttgart umgestalten

Begründung der Auswahl

In zahlreichen Ortsmitten in der Region Stuttgart ist eine hohe Verkehrslast durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verzeichnen. Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs durch

fließenden und ruhenden MIV verbleiben häufig nur geringe Flächen für den Fuß- und Radverkehr. Diese sind zudem oft in nicht ausreichender Qualität vorhanden. Die Leitmaßnahme hat zum Ziel, in Ortsmitten von Kommunen im ländlichen Raum und größeren Kommunen mit peripheren Stadtteilen den Umweltverbund zu stärken, indem dessen Infrastruktur verbessert und die vorhandene Fläche umverteilt wird.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum, Lebensqualität“ schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor:

Handlungsschritte	kurz- fristig*	mittel- fristig*	lang- fristig*
Reduzierung des MIV	laufend		
Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsmitten auf Grundlagen eines entsprechenden Rechtsrahmens auf 20-40 km/h		●	
Der Ausbau des ÖPNV soll erhöht und die Erreichbarkeit verbessert werden		●	
Vor und während der Corona-Pandemie erprobte Reallabore/„Experimentierräume“ als temporäre Maßnahmen sollen in dauerhafte Umgestaltungen überführt werden. Temporäre Umgestaltungen als Testphase vor einer dauerhaften Umgestaltung sollen künftig verstärkt als Mittel eingesetzt werden	●	(●)	
Illegales Parken eindämmen und Parkstände umnutzen, um die für Fußgänger nutzbaren Flächen zu vergrößern	●		
Stärkung einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung	laufend		
Begleitung der Maßnahme durch geeignetes Marketing/Kommunikationskampagne	●		

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen**	Verkehrsverlage- rung**	Verkehrsvermei- dung**	Verkehrsoptimie- rung**
●	●	●	●

4.2 Leitmaßnahme: 200 km Radschnellverbindungen plus Ausbau des nachgeordneten Netzes in der Region Stuttgart

Begründung der Auswahl

Radschnellverbindungen (RSV) bieten Radfahrerinnen und Radfahrern insbesondere im Hinblick auf die steigende Nutzung von E-Bikes (sofern die Radinfrastruktur dafür freigegeben ist)

und Pedelecs die Möglichkeit, längere Strecken zügig, kreuzungsfrei und weitgehend getrennt von anderen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Als Direktverbindungen tragen RSV dazu bei, den Verkehr vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern. Eine zentrale Herausforderung ist es, im bebauten Bereich aufgrund der Anforderungen an RSV (kritische Bereiche: Platzmangel und Zeitverlust an Knotenpunkten) geeignete Trassen zu identifizieren und baulich umzusetzen. Zudem wird es eine Aufgabe sein, die Akzeptanz für den Radverkehr im Verkehrsgeschehen zwischen den Verkehrsteilnehmern weiter zu steigern.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Raum, Lebensqualität“ schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor:

Handlungsschritte	kurz- fristig*	mittel- fristig*	lang- fristig*
Etablierung von Fahrradstraßen	●		
Stärkung der Akzeptanz von Radverkehr durch begleitende Kampagnen-/Marketingarbeit, z. B. für Einhaltung des Mindest-Überholabstandes	●		
Bedingungen für den Radverkehr verbessern: <ul style="list-style-type: none"> ○ Durchgängiges Radnetz ○ Regelkonforme Radverkehrsanlagen ○ Einheitliche Errichtung von Beschilderungs- und Leitsystemen ○ Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen des MIV auf Grundlage des Rechtsrahmens ○ Vermeidung von Konflikten mit Fußverkehr 		●	●
Auf Basis der Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen geprüfte Korridore planen und sukzessive umsetzen	●	(●)	
Fördermittel akquirieren	●	●	
Lückenschlüsse im nachgeordneten Netz umsetzen		●	
Bestehende Barrieren im Netz abbauen	●	●	

Die Leitmaßnahme wirkt wie folgt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2- Emissionen**	Verkehrsverlage- rung**	Verkehrsvermei- dung**	Verkehrsoptimie- rung**
●	●		●

4.3 Leitmaßnahme: 1.000 Straßenräume in der Region Stuttgart umwandeln bzw. umgestalten

Begründung der Auswahl

Straßenräume in der Region Stuttgart haben aufgrund ihres Missverhältnisses von überdimensionierten Verkehrsräumen für den motorisierten Individualverkehr und geringem Platzangebot für Fuß- und Radverkehr teils erheblichen Erneuerungsbedarf. Klima- und Lärmschutz, Luftreinhaltung und soziale Teilhabe sind Herausforderungen, denen bei der Gestaltung und Umverteilung öffentlicher Räume zu begegnen sind, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Ziel ist es, Anreize zu setzen, das eigene Auto häufiger stehen zu lassen und auf eine umweltschonende Mobilitätsalternative umzusteigen. Zudem sind Straßenräume künftig weniger als allein Transit- sondern verstärkt als Aufenthaltsräume zu denken und zu planen.

Handlungsschritte

Die Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum/Lebensqualität schlägt hierzu folgende modellhafte Handlungsschritte bis 2030 vor:

Handlungsschritte	kurz- fristig*	mittel- fristig*	lang- fristig*
Entflechtung gemeinsam geführter Geh- und Radwege	laufend		
Begrünung des Straßenraumes und Verschattung von Fußverkehrsflächen	laufend		
Erprobung und/oder dauerhafte Einrichtung verkehrsarmer Räume (z. B. modale Filter, Mischverkehrsflächen als Shared Space, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen)	•	•	
Schaffung von Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten	•	•	
Stärkung des Fußverkehrs <ul style="list-style-type: none"> ○ Schaffung durchgängiger Basisnetze mit einer Breite von 2,50 m ○ Attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten ○ Einsatz von Dunkel- und/oder Countdown-Ampeln ○ Kompakte Knoten ○ Gehwegnasen zur Verkürzung des Querungsweges und Verbesserung der Sichtverhältnisse 	laufend		
Stärkung des Sharing-Angebots <ul style="list-style-type: none"> ○ Förderung des Quartiers-Carsharings, Rad-/Pedelec-/Lastenrad-/E-Roller-/E-Scooter-Sharing ○ Sichtbarmachung von Stationen und Gewährleistung einer guten Zugänglichkeit ○ Förderung der Einrichtung von Stellplätzen im öff. Raum 	•	•	

<ul style="list-style-type: none"> ○ Konsolidierte Sharing-Konzepte in der Region ○ Öffentliche Zuschüsse (Carsharing-„Rettungsschirm“) 			
Bestehende Barrieren im Netz abbauen (Durchlässigkeit sowie bauliche Standards)		●	

Die Leitmaßnahme wirkt auf die Bewertungskriterien:

Reduktion CO2-Emissionen**	Verkehrsverlagerung**	Verkehrsvermeidung**	Verkehrsoptimierung**
●	●		●

5 Dissenspunkte und Diskussionsansätze

- ADFC:
 - zu Punkt 4.1: Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsmitten auf 20 km/h
- Stadt Böblingen:
 - zu Punkt 4.1: Reallabore sollen unabhängig von Corona stattfinden
 - zu Punkt 4.3: Einrichtungen von Shared Space sind kritisch zu prüfen und werden nicht als möglicher Handlungsschritt bewertet

6 Erläuterungen

* Zeithorizont, in dem Handlungsschritte umgesetzt werden können:

kurzfristig: 0-2 Jahre; mittelfristig: 3-6 Jahre, langfristig: 7-10 Jahre oder länger

**Bewertungskriterien

Reduktion CO2-Emissionen:

Eine Emissionsminderung ist zu erreichen, indem Verkehrsmittel über eine höhere technische Effizienz und, einem geringeren CO2-Ausstoß verfügen. Zudem kann sich das individuelle Fahrverhalten positiv auf den CO2-Ausstoß auswirken. Ökonomische Anreize oder bessere Informationen über CO2-sparsames Verhalten unterstützen die Emissionsminderung

Verkehrsverlagerung:

Durch eine Verlagerung von höher emittierenden Verkehrsmitteln (Lkw, Pkw, Flugzeug) auf weniger stark emittierende Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, Gehen) lässt sich eine CO2-Reduktion erreichen.

Verkehrsvermeidung:

Eine Verringerung des Verkehrsaufwandes als Vermeidungsmaßnahme lässt sich z. B. durch eine gezielte und verbindliche Raumordnung und Stadtplanung erreichen. Siedlungs- und Infrastrukturen, die kurze Wege zulassen, die Nutzung des Umweltverbunds in den Vordergrund stellen und weniger Verkehr induzieren. Auch preispolitische Instrumente können eine reglementierende Wirkung erzielen.

Verkehrsoptimierung:

Verkehrsoptimierung umfasst z. B. die bessere (höhere) Auslastung von Fahrzeugen und die Verflüssigung des Verkehrsablaufs. Zudem effiziente Routenplanung, Bündelung von Verkehren, Vermeidung von Leerfahrten, Anpassung der Transportfahrzeuge an die Gütermenge. Die Rückwirkung auf die Verkehrsnachfrage sollte dabei beachtet bleiben. Der Steuerung von Verkehrsströmen durch die Leitzentralen kommt eine zunehmende Bedeutung zu.