

Zusammenfassung der wichtigsten bzw. am häufigsten genannten Anregungen und die entsprechenden Stellungnahmen

Zu Einleitung, Kap. 1 + Kap. 2

Anregungen/Einwand

Bezüglich des Modal Split wird keine Zielgröße genannt, es werden keine konkreten Ziele formuliert. Es gibt kein „Bekenntnis“ zur Reduzierung des MIV.

Kommentar/Stellungnahme

Eine wesentliche Feststellung des VEK ist, dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht „wegdiskutiert“ werden kann. Ziel ist es jedoch, die durch den MIV verursachten Beeinträchtigungen zu verringern. Die Reduzierung des MIV ist dabei ein möglicher Ansatz. Bei dieser Diskussion ist auch zu berücksichtigen, dass 2/3 der in Stuttgart ca. 500.000 berufstätigen Arbeitnehmer aus der Region kommen. Für viele dieser Relationen ist der MIV noch immer das günstigste Verkehrsmittel.

Auf Grund der begrenzten Ressourcen sind Maßnahmen der Verkehrsplanung meist mit Zielkonflikten verbunden. Einerseits ist z.B. die Sicherstellung eines leistungsfähigen Wirtschaftsverkehrs erforderlich, andererseits die Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastung. Es ist eine wichtige Aufgabe der Verkehrspolitik der nächsten Jahre, hier die richtigen Schwerpunkte zu setzen.

Ein ganzes Maßnahmenbündel ist erforderlich, um die künftige Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Neben Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind künftig verstärkt Maßnahmen des Managements oder der Öffentlichkeitsarbeit einzusetzen. Ein generelles Ziel sollte z.B. sein, durch verbessertes Mobilitätsmanagement mehr Menschen zu erreichen, um verstärkt für ein Umsteigen auf den ÖPNV bzw. den Umweltverbund zu werben.

Vor dem Hintergrund der im VEK genannten vielschichtigen und unterschiedlichsten Maßnahmen wurde darauf verzichtet, eine Zielgröße für den modal split zu benennen. Dies würde zwingend erfordern, die umgesetzten Maßnahmen laufend zu evaluieren und eine regelmäßige Erhebung des kommunalen modal split durchzuführen. Es ist nicht erkennbar, dass die dazu erforderlichen Finanzmittel und das erforderliche Personal bereitgestellt werden können. Vielmehr sollten die vorhandenen Ressourcen dafür genutzt werden, durch gezielte Maßnahmenplanung und –umsetzung den modal split tatsächlich zu verändern.

Zu Kap. 3 Integrierte Planung

Anregungen/Einwand

Verbindlichkeit von Plänen bzw. Vorgaben in der Stadt- und Verkehrsplanung
Themenblöcke Stadtgestaltung, Klimaschutz und Luftreinhaltung

Kommentar/Stellungnahme

Die Prüfung der Erschließungsanlagen des Kfz-Verkehrs sowie die Angebotsqualität des ÖPNV sind Bestandteil der Bauleitplanung und von Baugenehmigungsverfahren. Die Verkehrserschließung für den Rad- bzw. Fußverkehr oder gar der Einsatz alternativer Mobilitätssysteme (z.B. Carsharing, E-Autos usw.) ist bisher nicht verbindlich durch Vorgaben geregelt. Die aufgeführten Anforderungen ergänzen die Prüfverfahren und dienen somit der Qualitätssicherung bei der Planung und Durchführung von Bauvorhaben.

Das VEK benennt Handlungsfelder, deren Priorisierung Aufgabe städtischer Verkehrspolitik ist. Die Ausarbeitung von detaillierten Konzeptionen würde über diese Darstellungsebene hinausgehen. Die Prüfung und Bearbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge erfolgt nicht auf der Ebene des VEK, sondern durch die Fachverwaltungen im Rahmen konkreter Planungen und gesamtstädtischer Konzepte wie z.B. dem Luftreinhalteplan o.ä.

Zur vollständigen Einhaltung der Umweltgrenz- und -richtlinien sind z.T. auch restriktive Maßnahmen erforderlich. Mit der Umweltzone oder dem Lkw-Durchfahrtsverbot wurden derartige Maßnahmen umgesetzt.

Zu Kap. 4 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Anregungen/Einwand

Das Thema City Maut soll vertieft und konkretisiert werden. Verknüpfung von Modalketten, Instrumente und Wege, den Modalsplit zu verändern, werden nicht klar genug aufgezeigt oder konkretisiert. Intelligente Verkehrssteuerung, Verkehrsmanagement und Mobilitätsinformationen reichen nicht aus.

Kommentar/Stellungnahme

Preispolitische Instrumente sind immer wieder Bestandteil von Grundsatzdiskussionen im politischen Raum. Weltweit setzen einige Städte auf einer vorhandenen Rechtsgrundlage entsprechende Maßnahmen als Steuerungsinstrument ein. Für die Region Stuttgart ist festzustellen, dass der Einsatz preispolitischer Maßnahmen derzeit weder in der Gesellschaft noch in der Politik diskutabel, konsensfähig oder gar umsetzbar wäre. Das Thema ist daher nicht mehr Bestandteil des VEK.

Im Schlusskapitel des VEK werden verschiedene Maßnahmen und Wege aufgezeigt, den modal split zu verändern.

Das VEK beschreibt auch notwendige Anpassungen der Infrastruktur. Es ist richtig, dass Verkehrslenkung nicht in allen Fällen ausreicht. Sie ist aber ein wichtiger Beitrag zu einer optimierten Abwicklung regelmäßig auftretender Verkehrsbelastungen v.a. in den Spitzenzeiten.

Zu Kap. 5 Autoverkehr

Anregungen/Einwand

Tempolimits auf Vorbehaltsstraßen: Tempo-40 auf Steigungen oder generell, Tempo-30 nachts oder Tempo-50 und Grüne Welle.

Kommentar/Stellungnahme

Eine generelle Tempo-30-Regelung auf Vorbehaltsstraßen ist nicht realistisch, weil sie ohne Überwachungsmaßnahmen nicht eingehalten würde. Zudem könnte die flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung auf den Vorbehaltsstraßen dem eigentlichen Sinn der Vorbehaltsstraßen entgegenwirken: Anstatt den Verkehr auf den Vorbehaltsstraßen zu bündeln, würden Wohngebiete wieder mit mehr Verkehr belastet. Eine Geschwindigkeitsdämpfung kann unabhängig davon durch gut gestaltete Straßenräume und einen guten Städtebau unterstützt werden. Die Forderungen hinsichtlich Temporeduzierungen z.B. aus Umweltgesichtspunkten sind daher gegenüber anderen Aspekten abzuwägen.

Der Vorschlag Tempo 30 bei Nacht wird begrüßt, erfordert jedoch die Prüfung im Einzelfall. Dies gilt auch für Tempo 30 in besonderen Situationen, z.B. vor Schulen, die an Vorbehaltsstraßen liegen.

Konkrete Maßnahmen müssen von den politischen Gremien entschieden werden. Das Regierungspräsidium Stuttgart muss im Übrigen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Bundesstraßen zustimmen.

Im Kontext der Luftreinhaltung/Lärminderung wird bereits auf Steigungsstrecken in der Innenstadt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt. Sinnvoll wäre ein Konzept für die Gesamtstadt, das auch Straßen mit vielen Anwohnern oder einer höheren städtebaulichen Bedeutung einbezieht.

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist eine Hierarchisierung des städtischen Verkehrsnetzes bezüglich der Geschwindigkeiten nach wie vor sinnvoll und notwendig.

Die Lichtsignalanlagen (LSA) in der Landeshauptstadt Stuttgart werden ständig optimiert. Dabei müssen die Belange der verschiedenen Verkehrsarten in Einklang gebracht werden. Oft sind Kompromisse nötig. Die ÖPNV-Bevorrechtigung ist erklärtes politisches Ziel aller Fraktionen des Gemeinderats und hat auch wirtschaftliche Hintergründe.

Die Koordinierung der LSA (Grüne Welle) ist in Stuttgart so weit wie möglich umgesetzt. Auch hier stößt die weitere Umsetzung durch andere Aspekte, aber auch durch technische Randbedingungen an ihre Grenzen.

Anregungen/Einwand

Filderauffahrt, zweite Heslacher Tunnelröhre, Nord-Ost Ring, Ausbau Nord-Süd-Straße, Rosensteintunnel, MEA-Brücke

Kommentar/Stellungnahme

Die Priorisierung der Verkehrsprojekte hängt von politischen Entscheidungen des Gemeinderats ab.

Die Filderauffahrt wird aus Sicht der Verkehrsplanung nach wie vor als sinnvoll erachtet, da alternative Maßnahmen nicht die gleiche Wirkung erzielen würden. Allerdings steht der Realisierung neben einer fehlenden Rechtsgrundlage der Vorbehalt der Finanzierung entgegen. Insofern muss die Filderauffahrt als sehr langfristiges Projekt betrachtet werden.

Die zweite Heslacher Tunnelröhre ist im VEK enthalten. Dieses Projekt ist jedoch mit hohen Investitionskosten verbunden. Darüber hinaus trifft der Heslacher Tunnel am Marienplatz auf einen Straßenabschnitt, der zur Aufnahme weiterer Verkehrsmengen ungeeignet ist. Die zweite Röhre könnte also nur zu einem späteren Zeitpunkt und in einem größeren Zusammenhang mit anderen Maßnahmen betrachtet werden.

Der Nord-Ost-Ring ist ein regional bedeutsames Projekt für den Raum Ludwigsburg-Waiblingen. Seine Realisierung würde sich jedoch in der Stuttgarter Innenstadt praktisch nicht, im Stuttgarter Norden nur sehr geringfügig positiv bemerkbar machen (Verkehrsabnahme um ca. 7% am Pragsattel). Der Gemeinderat steht auch wegen der massiven ökologischen Beeinträchtigungen dem Projekt ablehnend gegenüber (Stand 2013).

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist unter Zugrundelegung der vorhandenen Verkehrsmengen ein Ausbau der Nord-Süd-Straße zu rechtfertigen. Ein Beschluss liegt jedoch nicht vor.

Der Bebauungsplan Rosensteintunnel wurde am 25.10.2012 vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart mit deutlicher Mehrheit beschlossen.

Der Bau der MEA-Brücke ist im Zusammenhang mit der Neuordnung des Kreuzungsbereichs Friedrichswahl geplant. Es gibt jedoch keine Rechtsgrundlage, auch die Finanzierung ist ungeklärt.

Anregungen/Einwand

Parken, Parkraummanagement, P+R

Kommentar/Stellungnahme

Ein Ziel des Parkraummanagements ist die Sicherung des Parkraums für die Bewohner. Besucher können gegen Gebühr parken. Dauerparker müssen die ihrer Parkdauer entsprechenden Gebühr entrichten oder Alternativen suchen. Wünschenswert sind Überlegungen bezüglich einer anderen Verkehrsmittelwahl.

Die Schaffung von Parkplätzen ist ein Baustein des Parkraummanagements. Allerdings ist dies im Bestand nur nach und nach zu realisieren, abhängig von den Einnahmen aus dem Parkraummanagement und von laufenden Bauprojekten. Parallel wirbt der VVS um Kunden für Dauerkarten.

Die Kommunikation ist durch mehrere Aktivitäten sichergestellt: Internet-Auftritt der Stadt Stuttgart, Pressemitteilungen, Ansprechpartnerin im zuständigen Amt, Informationen im Bezirksbeirat, Veranstaltungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie die örtlichen Vereine und Verbände.

Es ist schwierig, weitere Angebote im P+R-Bereich zu schaffen. P+R-Plätze sollten möglichst außerhalb der Stadt oder an der Gemarkungsgrenze entstehen. Innerhalb der Gemarkung sind keine Potentiale erkennbar.

Die Schaffung von Stellplätzen ist in der Landesbauordnung geregelt. Es ist wichtig, das Angebot bedarfsgerecht, aber auch vor dem Hintergrund bestehender Randbedingungen wie z.B. hoher Zentralität oder guter ÖPNV-Anbindung, festzulegen.

Anregungen/Einwand

Carsharing, Möglichkeiten der Förderung

Kommentar/Stellungnahme

Für Personen, die ein Auto benötigen, aber selbst nicht über ein Auto verfügen bzw. verfügen möchten, bietet Carsharing eine flexible Lösung. Carsharing-Konzepte, die eine Verlagerung vom Umweltverbund auf den MIV begünstigen, sind jedoch im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsplanung nicht zielführend.

Die Ausgestaltung der Angebote ist grundsätzlich Sache des Betreibers. Das VEK macht zur Verbesserung der Carsharing-Angebote keine Vorschläge.

Bei allen Planungen von Anlagen des öffentlichen Raumes werden nach Möglichkeit Belange des Themas Carsharing berücksichtigt.

Zu Kap. 6 Wirtschaftsverkehr

Anregungen/Einwand

Ausreichende Verkehrsflächen für den Lieferverkehr/Liefern und Parken, City Logistik, Nutzung von Stadtbahngleisen für Gütertransport, Landwirtschaftlicher Verkehr/Mähdreschernetz, Ausbau Neckarschleusen

Kommentar/Stellungnahme

Die „bedarfsgerechte Organisation des Wirtschaftsverkehrs“ ist in erster Linie Aufgabe der Wirtschaft. Die Stadt leistet dabei im Rahmen ihrer Möglichkeiten Hilfestellung. Die Ausweisung von Lieferzonen, insbesondere in der Innenstadt, gehört dazu. Ein Problem besteht darin, diese Flächen von illegal parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Daher ist die Anlage von Lieferflächen auf den privaten Grundstücken vorzuziehen.

Bei der Umgestaltung von Straßen werden die Anforderungen des Lieferverkehrs im Einzelfall mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und soweit wie möglich berücksichtigt.

Bau und Betrieb von Logistik-Zentren ist keine kommunale Aufgabe, sondern der Wirtschaft, die dabei unterstützt werden kann.

Die Nutzung der Stadtbahngleise für Gütertransport erscheint aus vielerlei Gründen nicht realistisch und erfordert ein grundsätzlich machbares Konzept. Dagegen sprechen

- Hohe Investitionskosten in Fahrzeuge und Be- und Entladeterminals
- Streckenkapazitäten lassen Gütertransporte nur in bestimmten Zeitfenstern (nachts) zu.
- Zusätzliche Umladevorgänge kosten Zeit und Geld

Die Hinweise zum landwirtschaftlichen Verkehr und zum Mähdreschernetz werden ergänzt.

Der Ausbau der Neckarschleusen ist kein Projekt der LHS Stuttgart und wird im VEK nur nachrichtlich erwähnt. Er trägt aber unbestreitbar zu einer Verbesserung der Möglichkeiten für den Schiffsverkehr bei.

Zu Kap. 7 ÖPNV

Anregungen/Einwand

S-Bahnnetz Ausbaupläne, Kapazitätserweiterungen Stadtbahn, Kapazitätserweiterung Busse

Kommentar/Stellungnahme

Die S-Bahn Planung liegt nicht in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart. Der zuständige Aufgabenträger Verband Region Stuttgart schreibt den Regionalverkehrsplan fort, in dem der S-Bahn-Ausbau einen breiten Raum einnimmt. Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebots findet die S-Bahn im VEK aber durchaus Erwähnung, Ausbauprojekte und –vorschläge sind aber nachrichtlich dargestellt

Die Steigerung der Kapazitäten und der Fahrgastzahlen der Stadtbahn sind vor dem Hintergrund einer gewünschten stärkeren ÖPNV-Nutzung ein wichtiges Thema.

Bereits mehrere Untersuchungen zur Verlängerung der Buslinie 65 zum Flughafen haben gezeigt, dass die zusätzlichen Kosten und das zu erwartende neue Fahrgastaufkommen im krassen Missverhältnis stehen.

Anregungen/Einwand

Gültigkeit NVP

Kommentar/Stellungnahme

Auch der NVP geht perspektivisch über den Zeithorizont von 5 Jahren hinaus. Insofern ist es zulässig, auf den NVP als zentrales ÖPNV-Planwerk zu verweisen.

Anregungen/Einwand

Taktdichte, Häufigkeit der Fahrten, Ortsbusse und Bürgerbusse in schlecht erschlossenen Gebieten

Kommentar/Stellungnahme

Es entspricht dem Wesen des ÖPNV, dass die Verkehrsnachfrage räumlich und zeitlich gebündelt bedient wird. Dabei ist auch seitens der Nutzer anerkannt, dass in nachfrageschwachen Tageszeiten geringere Taktdichten angeboten werden. Dies ist der ÖPNV gerade auch seinem Image als umweltfreundliches Verkehrsmittel schuldig. Wichtig ist hierbei vielmehr, dass die Begreifbarkeit und Verlässlichkeit des Angebots nicht eingeschränkt wird. Insofern ist eine Systemumstellung (vom Regelangebot zum Anrufverkehr) gegenüber einem zwar ausgedünnten, aber ganztags durchlaufenden Angebotskonzept sorgfältig abzuwägen.

Die Taktreduzierung nach 22 Uhr entspricht der Absenkung des Fahrgastaufkommens. Eine Verdichtung des 20-Minuten-Taktes auf 15 Minuten muss wirtschaftlich hinterfragt werden. Die Anregung entspricht der Zielsetzung des VEK, die auch im NVP so verankert ist.

Im VEK ist die Zielsetzung einer Harmonisierung der Taktzeiten bereits aufgenommen. Die parallel im NVP verankerte Forderung nach einer Ausweitung des 15-Minuten-Takts betrifft allerdings nur Stadtbahnlinien und soll nicht auf den Busverkehr ausgedehnt werden.

Der Taktwechsel von der Berufsverkehrszeit auf die Spätverkehrszeit ist von der sinkenden Nachfrage zum Schluss des Berufsverkehrs bestimmt. Fahrplankontakt und damit Fahrzeugeinsatz sind so geplant, dass das Platzangebot ausreichend bemessen ist. Die Zeitangaben über die Schließung der Geschäfte sind aus wirtschaftlichen Gründen nicht ausschließlich maßgeblich für die Entscheidung des Fahrtenangebots.

Die Landeshauptstadt Stuttgart als ÖPNV-Aufgabenträger bekennt sich zu ihrer Verpflichtung, im Sinne der Daseinsvorsorge ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Es besteht auch nicht die Absicht, Teile dieser Verpflichtung an ehrenamtliche Initiativen abzutreten. Gleichwohl erscheint es denkbar, dass für ganz spezielle, lokale Mobilitätsbedürfnisse kein öffentlicher Linienverkehr vorgehalten werden kann. Hier sollen ehrenamtliche Initiativen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Anregungen/Einwand

Sperrzeiten, zeitliche Differenzierung der Preise, Tarifstruktur, Tarifzonen

Kommentar/Stellungnahme

Aufgrund von Forderungen seitens der Fahrgäste und der Politik wurden ehemals vorhandene Sperrzeiten von VVS-Tickets über die Jahre hinweg kontinuierlich abgebaut (z. B. Sperrzeit beim Kurzstreckenticket, TagesTicket oder Seniorenticket). Dennoch hat auch der VVS mit dem 9-Uhr-UmweltTicket aktuell ein Angebot, das für eine Entzerrung der morgendlichen Verkehrsspitzen beiträgt. Eine weitere Differenzierung in Bezug auf die zeitliche Gültigkeit ist auch aus Gründen der immer wieder eingeforderten Verbesserung der Tarifübersichtlichkeit nicht vorgesehen.

Der VVS bzw. der ÖPNV wird immer wieder mit der These konfrontiert, mit niedrigeren Fahrpreisen könnten mehr Fahrgäste und damit sogar höhere Einnahmen erzielt werden. Zwar kann auch im VVS davon ausgegangen werden, dass bei einer entsprechend spürbaren Preisreduzierung mehr Fahrgäste auf Bus und Bahn umsteigen würden. Die entscheidende Frage hierbei ist jedoch, ob die Preiselastizität so hoch ist, dass diese Fahrgastzuwächse ausreichen, das niedrigere Fahrpreisniveau zumindest auszugleichen, damit am Ende dieselben Einnahmen wie bei der Ausgangssituation erzielt werden. Reduziert man die Fahrpreise durchschnittlich um beispielsweise 10, 20 oder 30 %, müssten die Fahrgastzahlen um rund 11, 25 oder 43 % ansteigen, nur um das vorherige Einnahmenvolumen zu sichern, wobei jedoch noch nicht berücksichtigt ist, dass die leider regelmäßig steigenden Kosten bei

den Verkehrsunternehmen (Personal-, Treibstoff-, Material-, Fahrzeugkosten) zusätzliche Einnahmen erfordern. Vereinzelt Preissenkungsmaßnahmen haben gezeigt, dass damit Mehreinnahmen im notwendigen Umfang leider nicht erzielt werden konnten.

Gegen entsprechenden finanziellen Ausgleich Dritter sind jedoch Freifahrtregelungen an bestimmten Tagen denkbar. Das gilt auch für eine generelle Freifahrt von Senioren ab 80 Jahren.

Da das Themenfeld „Tarifzonenplan – Tarifzonenstruktur“ sich immer wieder auch in öffentlicher Diskussion befindet, wurde 2009 die Thematik mit Hilfe eines unabhängigen Gutachters, dem Büro Probst & Consorten Marketing-Beratung (Dresden) untersucht. Der Gutachter kam dabei zu folgenden Schlüssen:

- Grundsätzlich werden Struktur, Größe und Einteilung der VVS-Tarifzonen vom Gutachter als leistungsgerecht, ergiebig und transparent dargestellt.
- Der Kunde muss sich nicht zwangsläufig mit der Tarifzoneneinteilung beschäftigen, da moderne Vertriebstechne die Tariffindung erleichtert.
- Die meisten deutschen Großstädte sind – im Gegensatz zu Stuttgart – in einer einheitlichen Tarifzone zusammengefasst. Die Reduzierung auf eine Tarifzone ist auch in Stuttgart grundsätzlich möglich. Bei der Bildung eines einnahmenneutralen Mischpreises würden jedoch rund 60 Prozent der Fahrgäste innerhalb Stuttgarts einen höheren Fahrpreis bezahlen müssen. Es erscheint fraglich, ob dies bei den Stuttgarter Fahrgästen Akzeptanz finden könnte.
- Die Bildung einer Großzone Stuttgart würde mit Sicherheit auch die Forderung nach weiteren Großzonen im Umland nach sich ziehen. Die durch Großzonen entstehenden Mindererträge hätten alle Fahrgäste über höhere Fahrpreise zu finanzieren, weil größere Zonen nicht zum erforderlichen Neuverkehr führen. Die zuständigen VVS-Gremien haben sich zuletzt 2009 mit der Thematik befasst und haben entsprechend dem Votum des Gutachters keinen akuten Handlungsbedarf erkannt.
- Für Stuttgart-Besucher steht mit dem TagesTicket für 1 – 2 Zonen (für 1 Person oder für Gruppen bis zu 5 Personen) ein passendes Ticket zur Nutzung ganz Stuttgarts zur Verfügung, ohne sich Gedanken über den Geltungsbereich machen zu müssen.

Zu Kap. 8 Radverkehr

Anregungen/Einwand

Zielvorgabe/Anteil am Modal Split, Winterdienst, Radmitnahme Bus, Fahrradparken

Kommentar/Stellungnahme

Der Gemeinderat hat in einem 10-Punkte-Papier die Förderung des Radverkehrs beschlossen. Ziel soll es sein, den Radverkehrsanteil auf 12 bzw. 20% zu steigern. Eine Umverteilung des Modal-Split war nicht Gegenstand des Beschlusses.

2009 wurde im Auftrag der Stadt ein Radverkehrskonzept (RKV) durch das Büro PGV in Hannover erstellt. Mit den dort formulierten Leitlinien, Konzepten und Maßnahmen soll langfristig eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 % erreicht werden. Der MIV soll dabei abnehmen.

Für einen einwandfreien Betrieb der Radverkehrsanlagen ist ein funktionierender Winterdienst notwendig. Im VEK wird daher gefordert, zumindest die Hauptradrouten erster Ordnung und für den Alltagsverkehr wichtige Achsen der zweiten Ordnung in die Einsatzplanung des Winterdienstes einzubeziehen.

Die Unternehmensleitung der SSB plant seit einiger Zeit einen Versuch zur Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen. Da die SSB ein mitbestimmtes Unternehmen ist, ist hierzu die Zustimmung der Arbeitnehmervertretung notwendig. Der Betriebsrat der SSB ist zurzeit jedoch nicht bereit, diesem Versuch zuzustimmen, da er große Zusatzbelastungen für die Busfahrer erwartet (Stellungnahme SSB).

Zunehmend wird von Anwohnern bemängelt, dass in den Wohnhäusern keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden sind. Im Hausflur oder den Grünbereichen abgestellte Fahrräder führen wiederum zu Ärgernissen. Erfahrungsgemäß denken Bauherren oftmals nicht an die Bedürfnisse der Mieter mit Fahrrädern.

Eine Fahrradabstellsatzung ist daher für die Landeshauptstadt Stuttgart notwendig und regelt die Anzahl und Qualität der Abstellanlagen. Sie dient daher nicht nur der Werterhaltung der Immobilien, sondern erleichtert auch im Sinne des Bauherrn den Planungsprozess, da klare Vorgaben vorhanden sind.

Zu Kap. 9 Fußgängerverkehr

Anregungen/Einwand

Kritik an der Position innerhalb des VEKs Kapitelfolge, größerer Stellenwert für Fußgänger, Gehwegparken

Kommentar/Stellungnahme

Die Aneinanderreihung der Kapitel hat nichts mit deren Bedeutung für die Verkehrsplanung der Stadt Stuttgart zu tun.

Die Ansicht wird geteilt, dass es in Stuttgart noch zahlreiche Gehwege und andere öffentliche Flächen gibt, die für Fußgänger nicht optimal sind. Daher ist der Grundsatz, flächendeckend bessere Bedingungen für den Fußgängerverkehr anzubieten, im VEK verankert. Hierfür sind Fußgängerkonzepte ggf. stadtbezirksbezogen notwendig, die entsprechenden Stellen z. B. eines Fußgängerbeauftragten und Finanzmittel sind dafür jedoch erforderlich.

Die Anregungen entsprechen bereits den Ansprüchen der Verkehrsplanung in Stuttgart und sind auch im VEK festgehalten. Für die Ausarbeitung der erforderlichen Konzepte und deren Umsetzungen müssen ausreichende Ressourcen bereitgestellt werden. Ein genereller Vorrang wird nicht formuliert, da auch die Maßnahmen der Fußgängerverkehrsförderung hinsichtlich der Funktionalität, Qualität und Nachhaltigkeit mit allen Verkehrsarten abgestimmt werden müssen.

Auch aus Sicht der Stadtverwaltung sollte künftig auf Gehwegparken ganz verzichtet werden. Auf Grund zahlreicher schwieriger Parksituationen, vor allem in den Innenstadtbezirken, ist der sofortige ersatzlose Verzicht auf das Gehwegparken jedoch nicht möglich.