

www.planersocietaet.de

STUTTGART



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Online-Veranstaltung

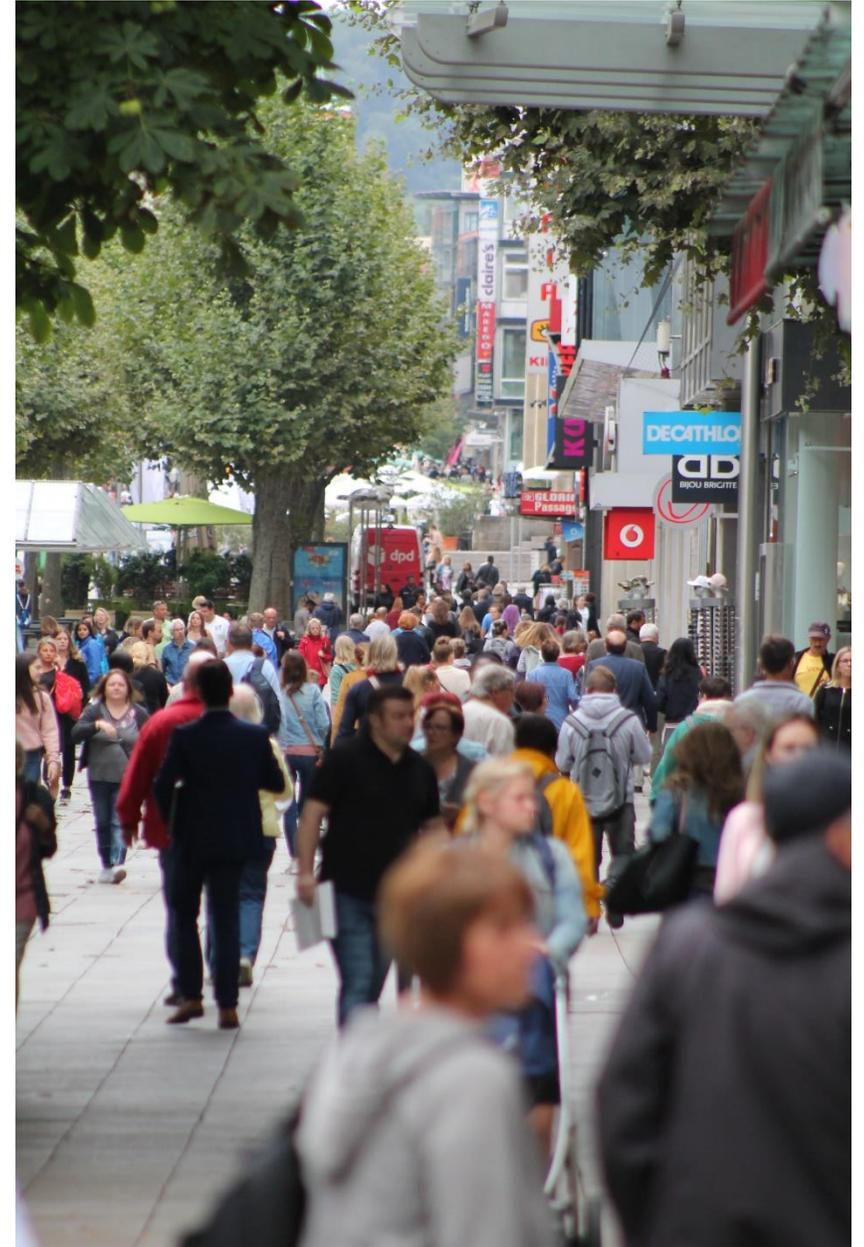
Verkehrliche Grundlagenuntersuchung

Lebenswerte Stadt für Alle

02.12.2020

Gliederung

1. Ausgangslage und Vorgehensweise
2. Ausgewählte Ergebnisse der Bestandsanalyse
3. Ausblick auf die konzeptionelle Phase





Ausgangslage und Vorgehensweise

Ausgangslage und Vorgehensweise

Ziel des Beschlusses: Aufenthalts- und Erschließungsqualität für den Fuß- und Radverkehr erhöhen und Bereiche des öffentlichen Straßenraums dafür umwidmen!

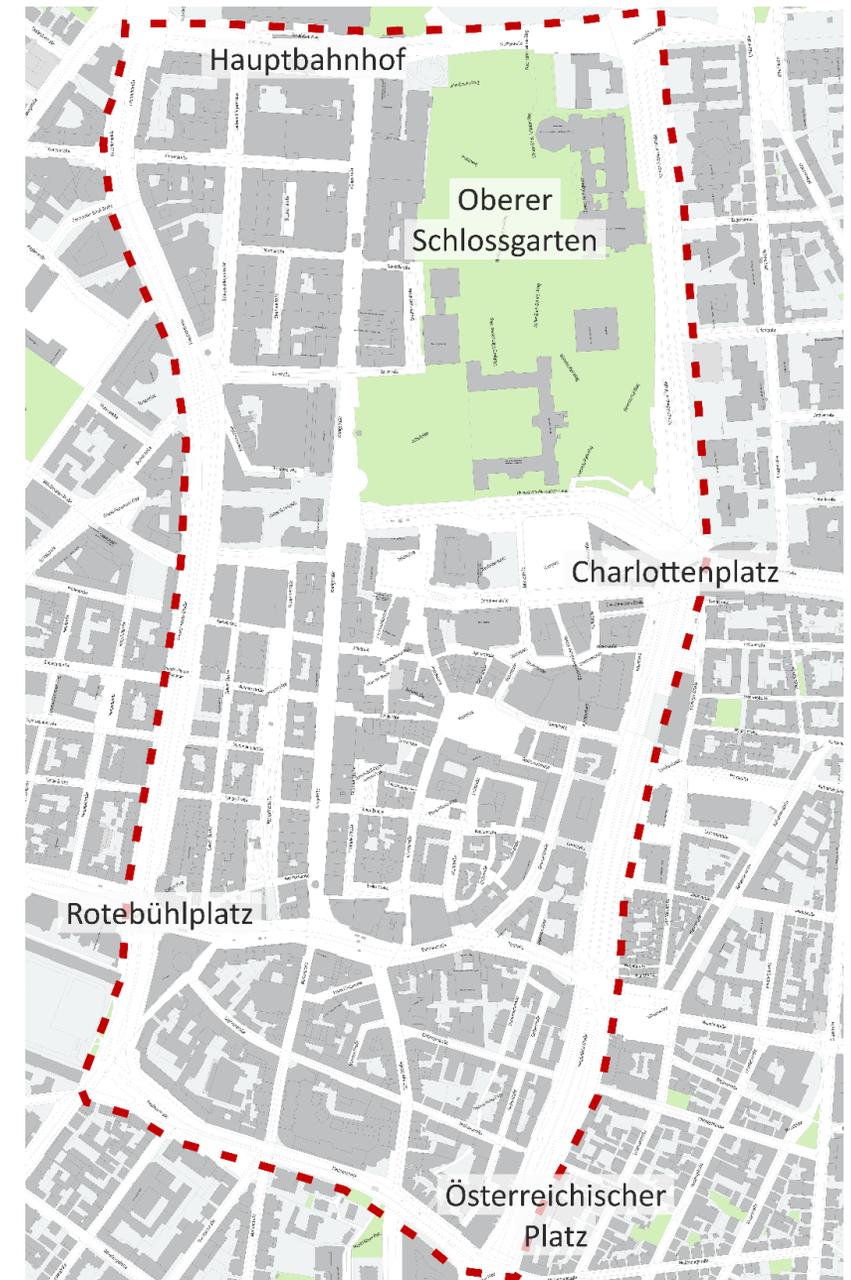
Umfassende Bestandaufnahme im Herbst 2019
Verkehrsräume, Erschließungsnetze und Nutzungen

Umfangreiche Zählungen
Kfz-Verkehr, Fußgänger, Radfahrer

Parkraum- und Auslastungserhebung
öffentl. Straßenraum, Parkhäuser und Tiefgaragen

Weitere Analysen und Bewertungen
öffentl. Plätze und Straßenraumqualität

Erarbeitung und Abstimmung von Konzeptvorschlägen
inkl. Beteiligung von Akteuren und Öffentlichkeit



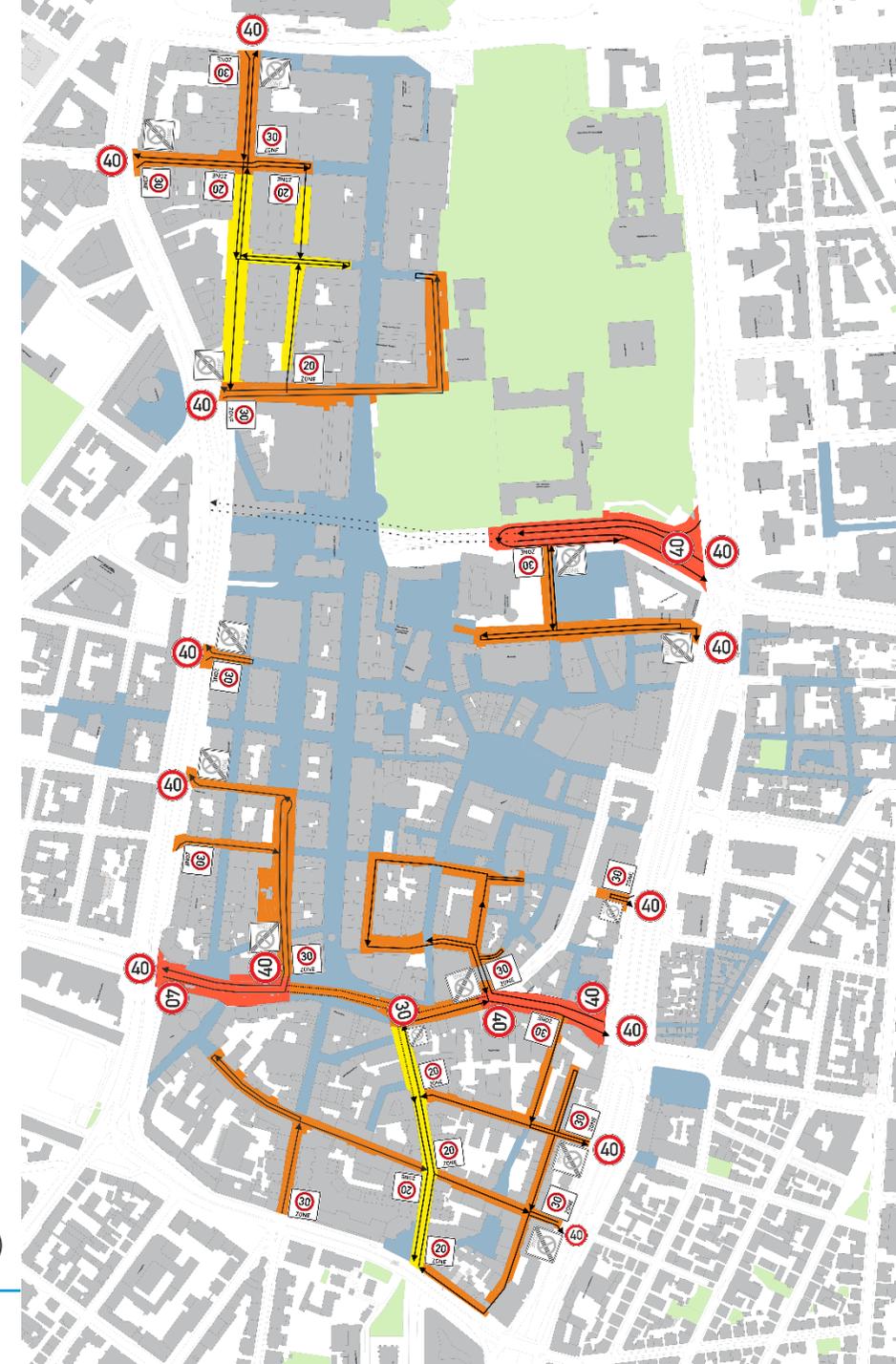
Erschließungsnetz MIV

MIV-Erschließungssystem

- überwiegend Erschließung in Schleifen
- fünf große Erschließungsbereiche sowie Cityring

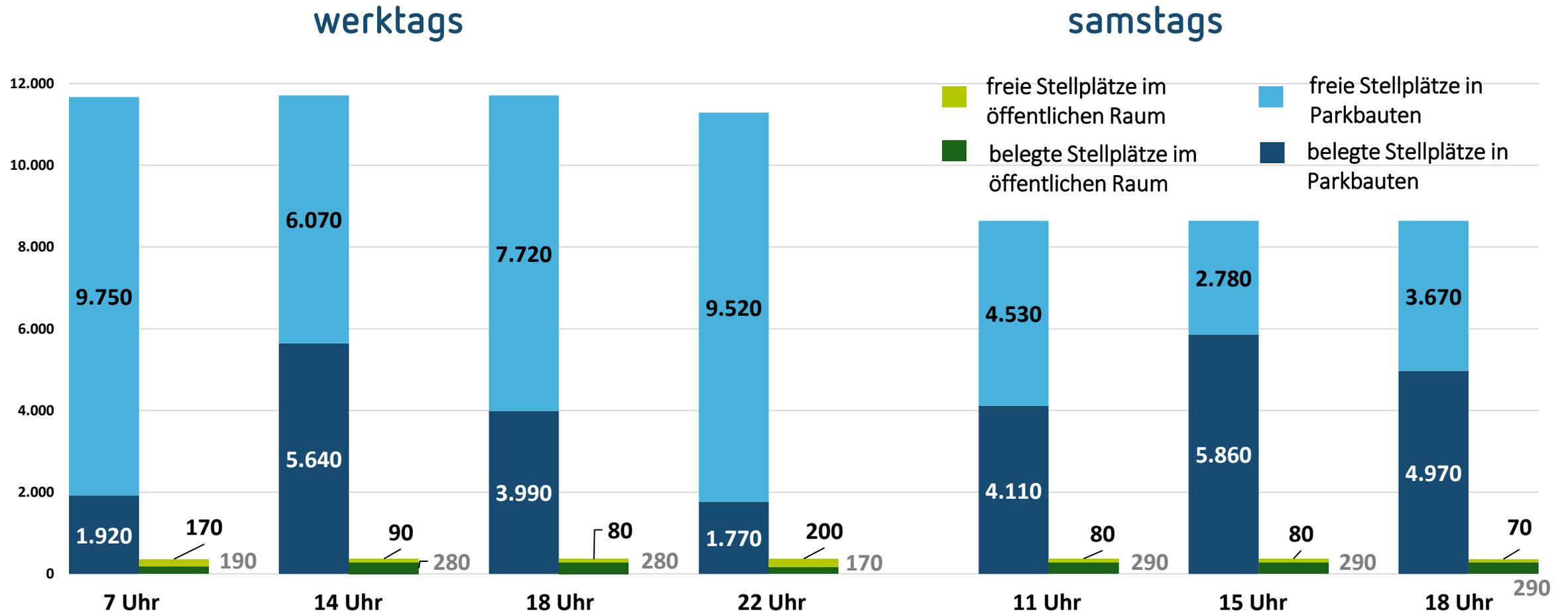
Geschwindigkeitsniveau

- kein einheitliches Geschwindigkeitsniveau vorhanden (20/30/40)
- überwiegend Tempo 30-Zone innerhalb des Cityrings



Parken in Stuttgart in Parkbauten

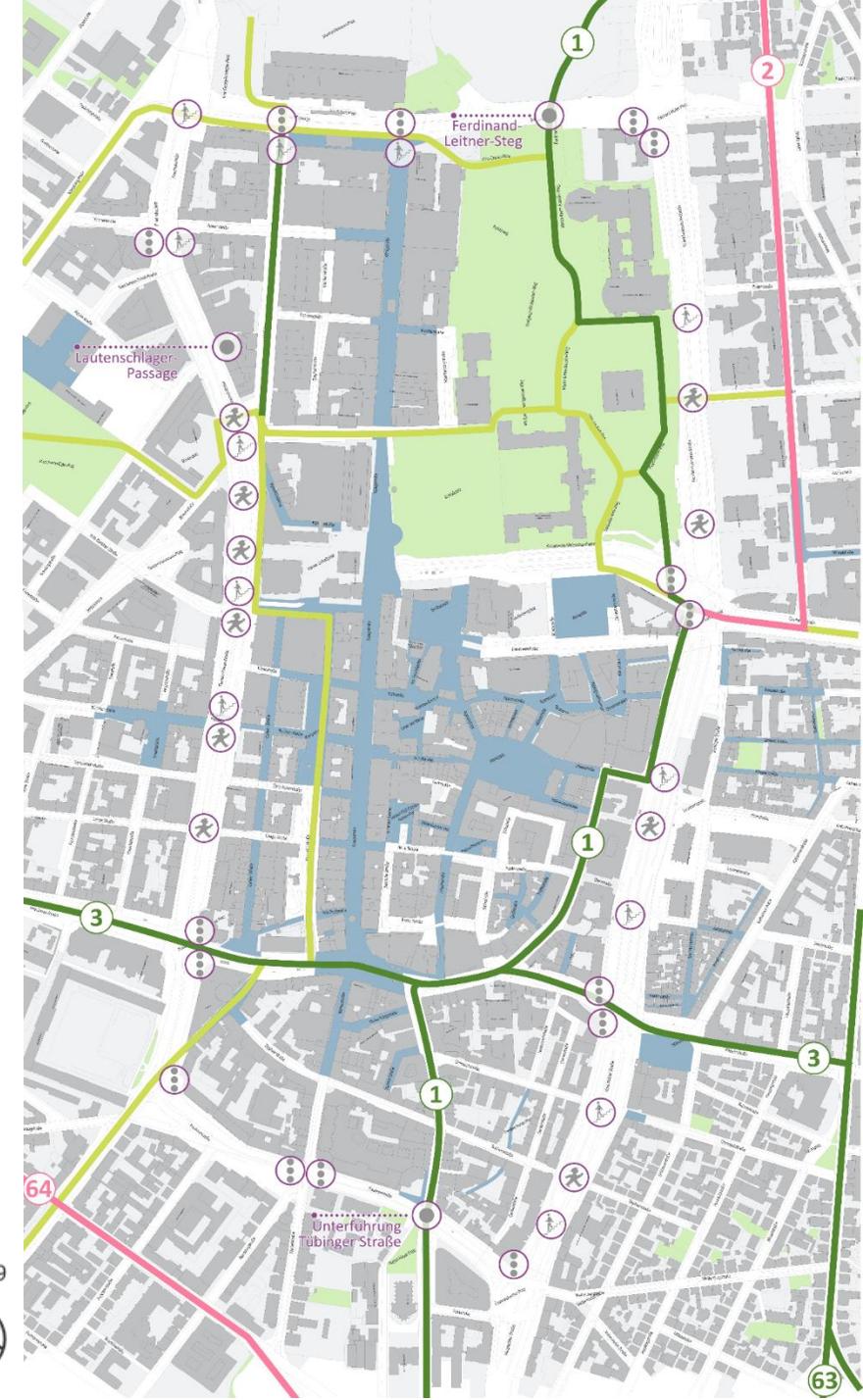
Auch zu Spitzenzeiten sind viele freie Kapazitäten vorhanden



Die Zahlen wurden auf die Zehnerstelle gerundet. Die Kapazität der Parkbauten am Mittwoch ist aufgrund von unterschiedlichen Öffnungs- und Schließzeiten um sieben und 22 Uhr leicht geringer.

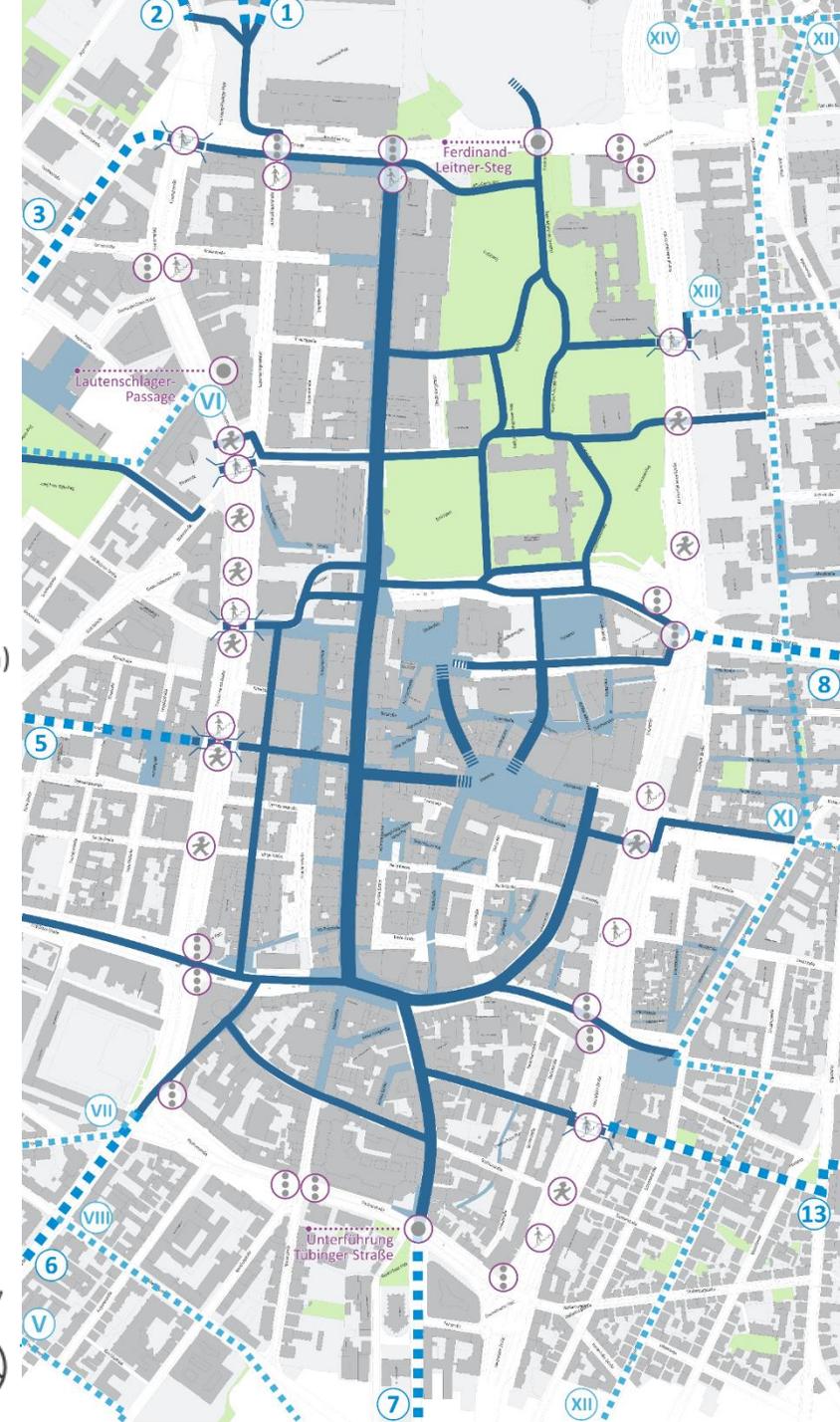
Radverkehr: Erschließungsnetz

- Darstellung wichtiger Radwegeachsen als Netzanalyse
- Darstellung der derzeitigen Querungsmöglichkeiten des Cityrings
- unter Berücksichtigung vorhandener Netzkonzeptionen
 - Hauptradroutennetz 2009
 - umgesetzte und geplante Routen



Fußverkehr: Erschließungsnetz

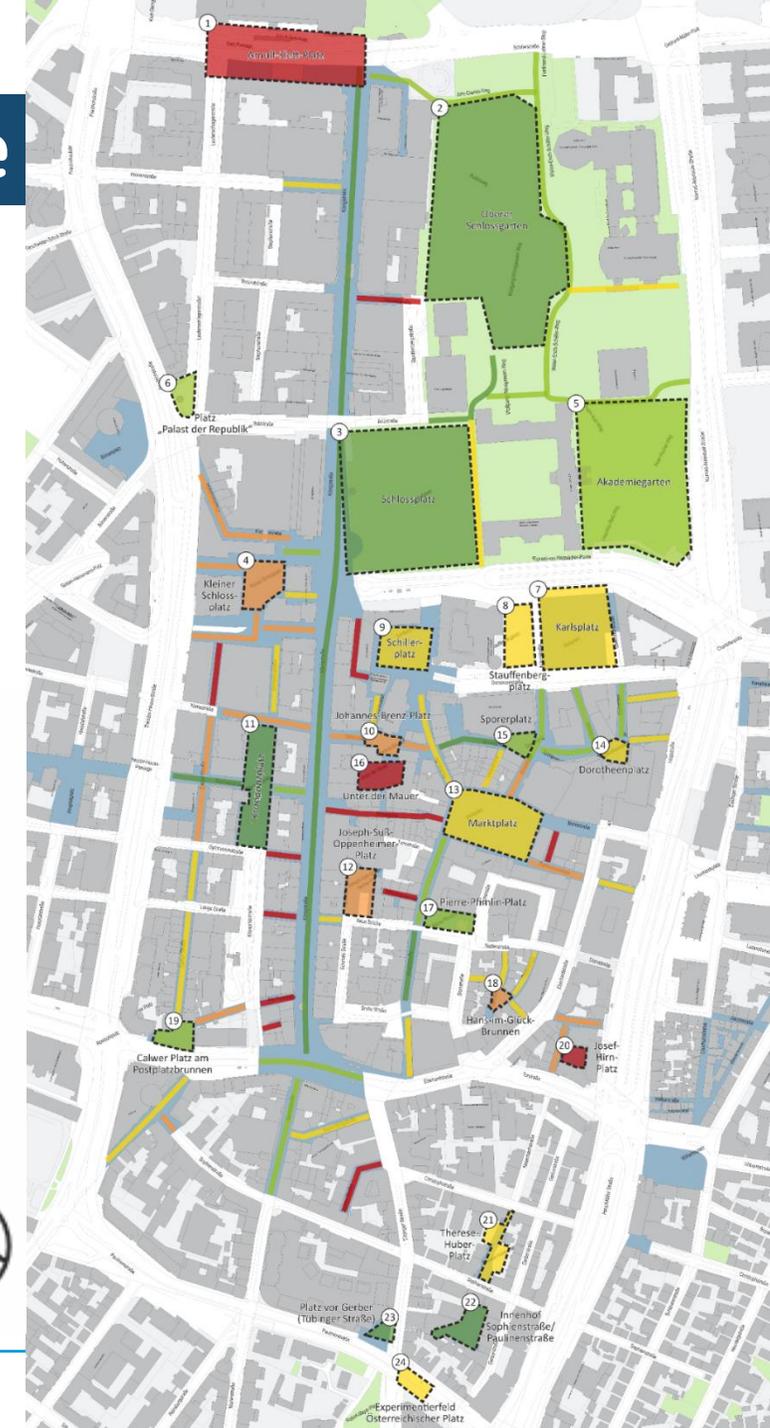
- Darstellung wichtiger Fußwegeachsen als Netzanalyse
- Darstellung der derzeitigen Querungsmöglichkeiten des Cityrings
- unter Berücksichtigung des Fußverkehrskonzepts 2017
 - Hauptfußwegeverbindungen
 - Flaniererrouten



Bewertung der Plätze und Fußverkehrsbereiche

städtebauliche und verkehrliche Kriterien

- Möblierung
- Nutzungsangebote
- Mobilitätsangebote
- Barrierefreiheit
- menschliches Maß
- Kfz-Dominanz
- Grünflächen
- Sicherheit & Orientierung
- Atmosphäre & Kommunikation



Aktuelle Regelungen





Erste Konzeptionsvorschläge

Erste Maßnahmen wurden bereits umgesetzt...



- Hauptradroute
 - Radwegeachse
 - Hauptfußwegeverbindung
 - Fußgängerzonen und fußgängerfreundlich gestaltete Bereiche
 - Unter- bzw. Überführung
 - Ampel
 - Fußgängerampel
- gestrichelte Objekte sind Teil der Konzeption*



Mehr Raum für Menschen schaffen

Fußgängerfreundliche Straßenumgestaltung

Radfahrrouen ausbauen & mehr Radabstellanlagen

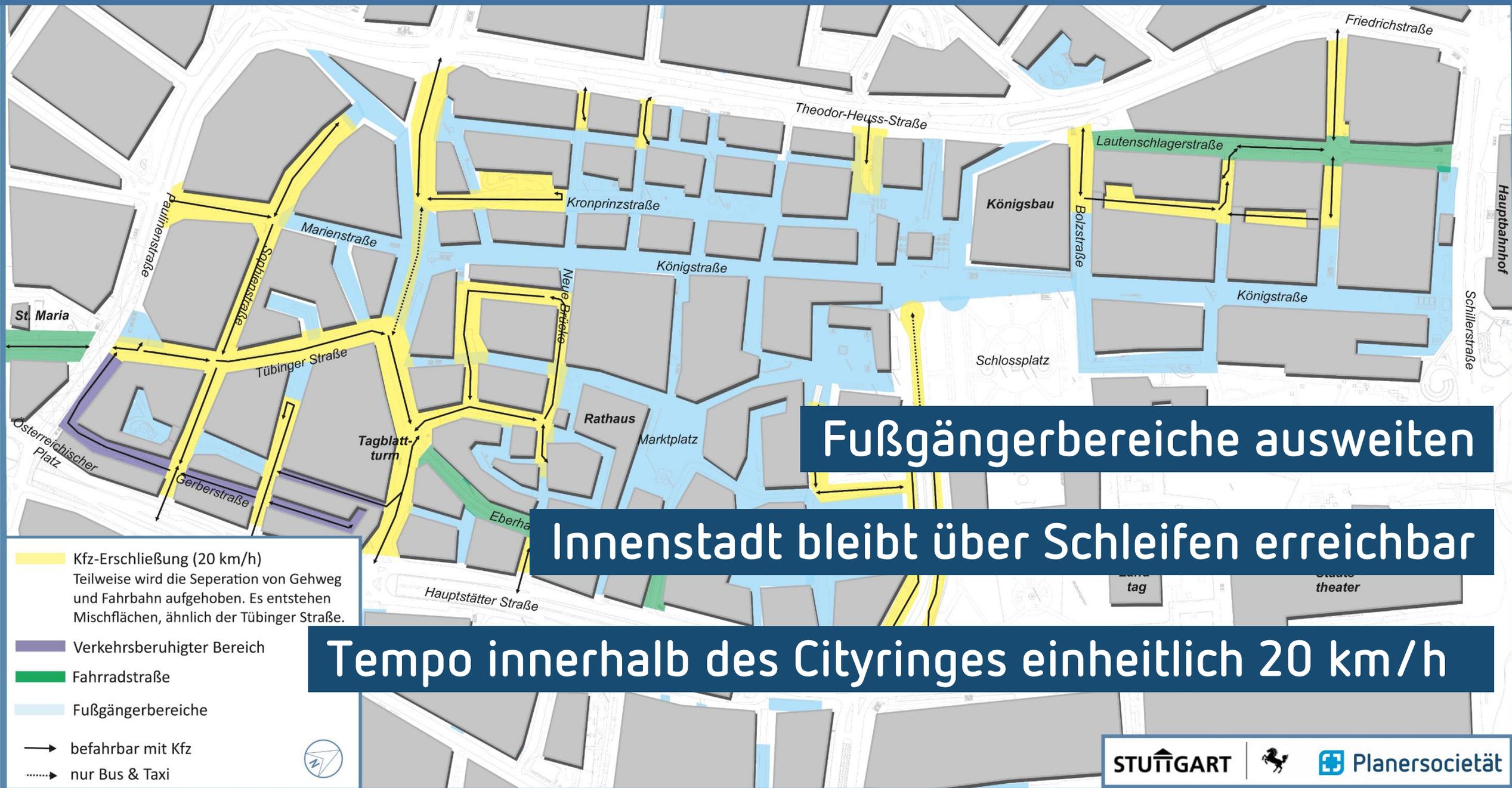
Fußgänger- und fahrradfreundliche Straßen

Räume für Menschen schaffen



Mehr Radabstellanlagen





Fußgängerbereiche ausweiten

Innenstadt bleibt über Schleifen erreichbar

Tempo innerhalb des Cityringes einheitlich 20 km/h

 Kfz-Erschließung (20 km/h)
 Teilweise wird die Separation von Gehweg und Fahrbahn aufgehoben. Es entstehen Mischflächen, ähnlich der Tübinger Straße.

 Verkehrsberuhigter Bereich

 Fahrradstraße

 Fußgängerbereiche

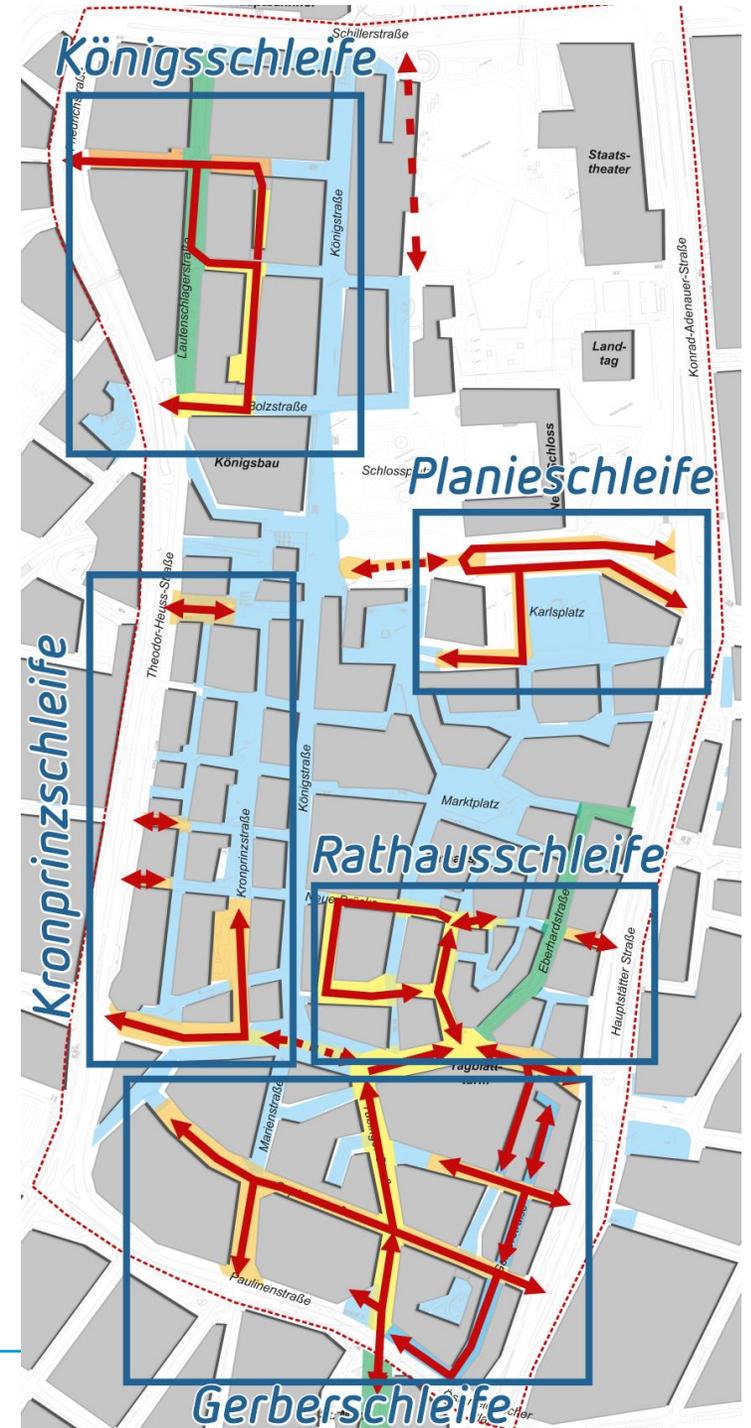
 befahrbar mit Kfz

 nur Bus & Taxi



Schleifenlösung

- Die Erreichbarkeit mit dem Kfz wird über Schleifen ermöglicht
- Reduzierung der befahrbaren Abschnitte auf ein Minimum
- Trotzdem werden alle Parkhäuser, Tiefgaragen, Behindertenparkplätze, Taxistände und private Zufahrten über die Schleifen erreichbar bleiben
- Frei werdende Räume können hingegen für den Fuß- und Radverkehr umgestaltet werden



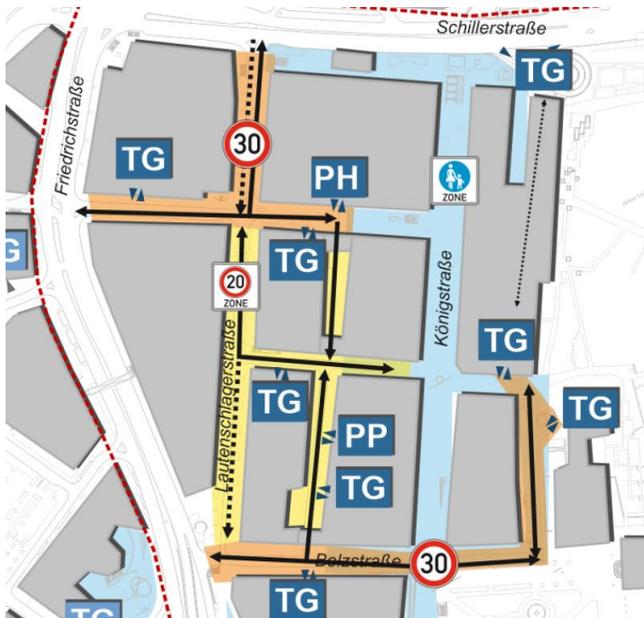
Stufenweise Realisierung

Nicht alles kann direkt realisiert werden, teils sind mehrere Realisierungsstufen erforderlich

Beispiel Königschleife:

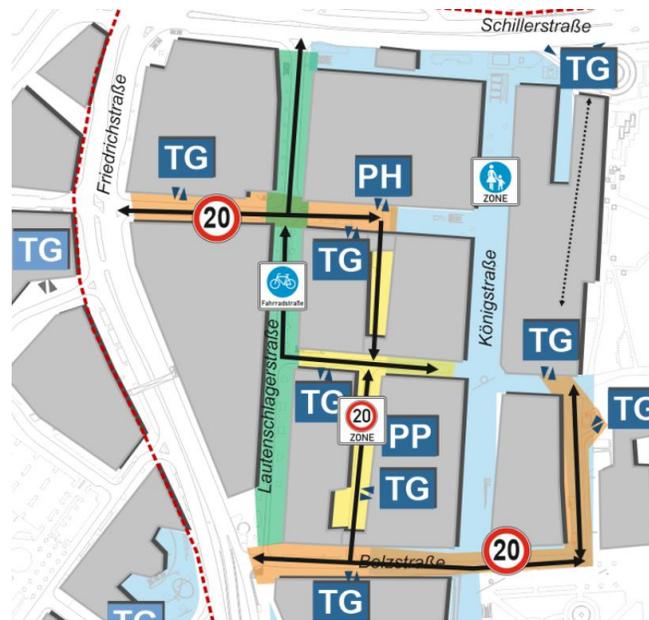
Bestand heute:

T-30 und T-20
Königstraße wird gekreuzt



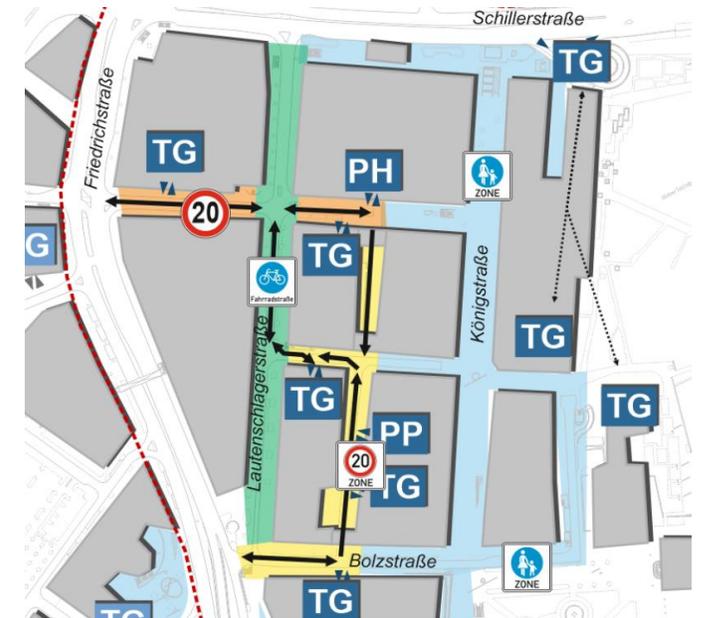
kurz- bis mittelfristig:

T20 & Fahrradstraße Lautenschlager



langfristig:

FuZo Bolz- & Staufenbergstraße
Ausweitung Einbahnstraßen



- TG|PH** Tiefgarage / Parkhaus
-  Zufahrt öffentl. TG/PH
-  Zufahrt zu privater Garage
-  wegfallende Parkplätze
-  Kfz-Anbindung



Parkbauten können heutiges Straßenparken problemlos aufnehmen

Kein Parken mehr im öffentlichen Straßenraum

mehr Aufenthaltsqualitäten und Grün im Straßenraum

- Einkauf/Dienstleistung
- Wohnen
- Wohnen/Dienstleistung
- öffentl. Einrichtung/Kultur
- Lager, Garagen, Parkhaus
- Fußgängerzone
- Potenzialstandort Lieferhub Einzugsbereich: 300 m
- Potenzialstandort Micro-Depot Einzugsbereich: 150 m



Erreichbarkeit der City-Nutzungen sicherstellen

Liefern verträglich und emissionsarm abwickeln

Fahrten auf der letzten Meile bündeln und organisieren

Stadtverträglicher Lieferverkehr



Lastenräder zur
Feinverteilung



Einrichtung von
Ladezonen

Temporäre Freigaben



Zufahrtsregelung wird untersucht



Ein möglicher Blick in die Zukunft...

vorher



nachher

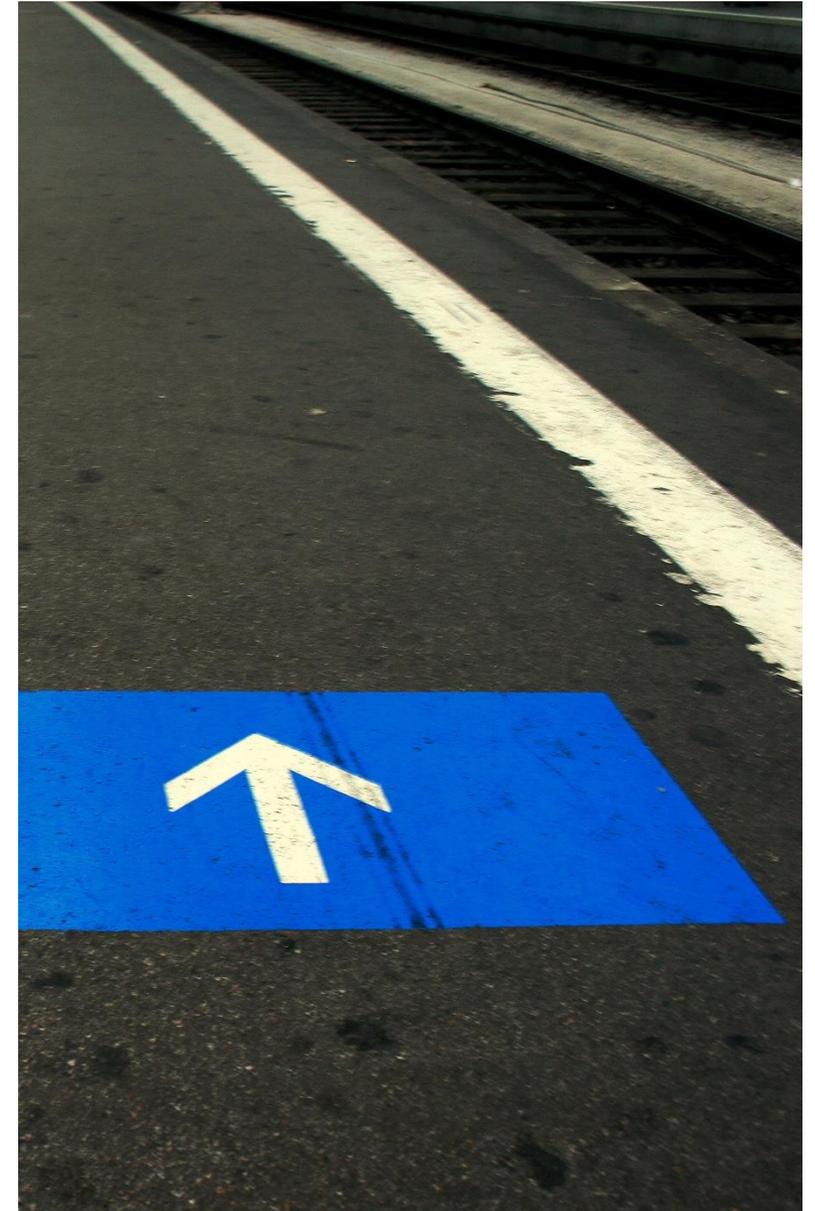
vorher



nachher

Ausblick auf das weitere Vorgehen

- Aufnahme der Hinweise aus der Beteiligung
- Ausarbeitung eines konkreten Umsetzungskonzeptes und Abstimmung (verwaltungsintern) sowie mit allen beteiligten Akteuren
- Bilaterale Abstimmungen (z.B. zur Belieferung, zur Lage der Behindertenparkplätze)
- Umsetzungs- und Handlungskonzept (mit Darstellung Auswirkungen/Kosten/Umsetzungsschritte/Zuständigkeit)
- Vorstellung und Diskussion in den politischen Gremien
- Dokumentation der Ergebnisse (voraussichtlich 3/2021)



www.planersocietaet.de

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.**

Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

info@planersocietaet.de

Kontakt

Dr.-Ing. Michael Frehn

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

frehn@planersocietaet.de