

Protokoll

Stuttgart – „Lebenswerte Stadt für alle“ Online-Dialogveranstaltung

Ort: Online, Webex

Datum: 02.12.2020

Uhrzeit: 18:00 – 20:15

TOP 1 Begrüßung durch Matthias Bongard

Herr Bongard (Moderation) begrüßt die Teilnehmenden zur Online-Dialogveranstaltung und führt in die Veranstaltung ein.

TOP 2 Begrüßung Herr Oehler

Anschließend begrüßt Herr Oehler (Leitung Verkehrsplanung) von Seiten der Landeshauptstadt Stuttgart und erläutert die Hintergründe und Ziele des Beschlusses und Projekts „Lebenswerte Stadt für alle“. Mithilfe der Beteiligung erhoffe er sich neue Impulse und Ideen aus der Bürgerschaft und Akzeptanz gegenüber dem Vorhaben.

TOP 3 Moderation Matthias Bongard

Daran anknüpfend stellt Herr Bongard den Ablauf der Veranstaltung vor. Zum Einstieg werden verschiedene Umfragen an die Teilnehmenden gestellt, die im Anschluss ausgewertet werden. Sie sind im Folgenden samt Ergebnis dargestellt:

Umfrage (53 Teilnehmende):

Wozu zählen Sie sich?

- | | |
|--|-------------|
| • Interessierte Bürger | 21/53 (40%) |
| • Teil eines Vereins / Interessensgruppe | 14/53 (26%) |
| • Geschäftstreibende | 0/53 (0%) |
| • Teil einer Partei | 2/53 (4%) |
| • Keine Antwort | 16/53 (30%) |

Umfrage (55 Teilnehmende):

Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie hauptsächlich in die Innenstadt?

- | | |
|-----------------|-------------|
| • Zu Fuß | 22/55 (40%) |
| • Fahrrad | 28/55 (51%) |
| • Auto | 7/55 (13%) |
| • ÖPNV | 25/55 (45%) |
| • E-Roller | 1/55 (2%) |
| • Anderes | 0/55 (0%) |
| • Keine Antwort | 10/55 (18%) |

Umfrage (55 Teilnehmende):

Wo parken Sie, wenn Sie mit dem Auto in die Innenstadt fahren?

- Im Straßenraum innerhalb des Cityrings 2/55 (4%)
- Im Straßenraum außerhalb des Cityrings 0/55 (0%)
- Im Parkhaus innerhalb des Cityrings 6/55 (11%)
- Im Parkhaus außerhalb des Cityrings 1/55 (2%)
- Gar nicht 31/55 (56%)
- Keine Antwort 15/55 (27%)

Herr Bongard weist darauf hin, dass während der Vorträge Fragen in den Chat geschrieben werden können, die dann in der sich anschließenden Diskussion aufgegriffen und beantwortet werden.

TOP 4 Impulsvortrag: Straße neu denken – zu den Perspektiven des öffentlichen Raums (Wolfgang Aichinger)

Herr Aichinger (Agora Verkehrswende, Nachhaltige Mobilität) gibt einen Impulsvortrag zum Thema Qualifizierung des öffentlichen Raumes mit Best-Practice-Beispielen aus anderen Städten.

Darauf aufbauend wird eine Umfrage zur Fußgängerqualität in der Stuttgarter Innenstadt eingespielt und im Anschluss von Herrn Bongard ausgewertet:

Umfrage (56 Teilnehmende):

Die Fußgängerqualität in der Stuttgarter Innenstadt finde ich derzeit als...

- Sehr gut 2/56 (4%)
- Gut 9/56 (16%)
- Befriedigend 11/56 (20%)
- Verbesserungswürdig 14/56 (25%)
- Stark verbesserungswürdig 8/56 (25%)
- Keine Antwort 12/56 (21%)

TOP 5 Blickpunkt Lebenswerte Stadt für alle – Perspektiven für Stuttgart (Dr. Michael Frehn)

Überleitend zur Stuttgarter Innenstadt gibt Herr Dr. Frehn (Planersocietät) einen Überblick zu den Ergebnissen der Grundlagenuntersuchung und ersten konzeptionellen Ansätzen und Überlegungen. Die vorgestellten Themen sind: Verkehrsregime (Erschließung, Geschwindigkeit etc.), Fuß- und Radverkehr, Lieferverkehr sowie Parken und öffentlicher Raum.

Herr Bongard weist noch einmal auf die Chatfunktion für Fragen hin und lädt zu einer kurzen Pause ein.

TOP 6 Online-Diskussion mit Veronika Fuchshuber, Dr. Michael Frehn, Wolfgang Aichinger (Moderation: Matthias Bongard)

Bei der Online-Diskussion stellen sich Frau Fuchshuber (Projektleitung, LHS), Herr Dr. Frehn und Herr Aichinger den zusammengetragenen Fragen durch Herrn Bongard. Die gesammelten Fragen wurden gebündelt und nach fünf Themen (Verkehrsregime, Fuß- und Radverkehr, Lieferverkehr, Parken und öffentlicher Raum, Sonstiges) geclustert.

Verkehrsregime (Geschwindigkeit, Erschließung etc.)

- **In der Fahrradstraße Eberhardstraße fahren immer noch PKWs. Wie kann das unterbunden werden? Mittels versenkbarer Poller o. Ä.?**
 - Frau Fuchshuber: Es habe zu dem Anliegen einen politischen Antrag gegeben. Dabei seien Poller ein Teil des Antrags gewesen, um die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr zu unterbinden. Ein Problem sei, dass vielen PKW-Fahrer*innen nicht bewusst sei, dass auf einer „reinen“ Fahrradstraße ein PKW-Fahrverbot bestehe, da es kein explizites Verbotsschild gebe. Inzwischen würde die Regelkenntnis jedoch zunehmen. Aufgrund der weggefallenen Stellplätze im öffentlichen Raum sei zudem der Parksuchverkehr entfallen.
- **Wann werden Ergebnisse sichtbar: „Die Stadtverwaltung setzt technische Maßnahmen um, die eine Zufahrt für den Lieferverkehr innerhalb des zukünftigen Cityrings nur im Rahmen der geregelten Zeiten ermöglicht, beispielsweise durch ausfahrbare Poller, die das Einfahren ohne Zufahrtserlaubnis erlauben.“**
 - Herr Dr. Frehn: Fußgängerbereiche könnten mit Pollern außerhalb der Lieferverkehrszeiten abgesichert werden. Denkbar sei darüber hinaus die Ausweisung von Lieferzonen. Dabei handele es sich um bestimmte Bereiche, die vom Lieferverkehr für die Be- und Entladung genutzt werden. Für diese gebe es bereits einige digitale Tools, mit denen man die Lieferzonen optimal nutzen könnte.
- **Gibt es Lösungsansätze für die Anschlüsse der Lautenschlagerstraße beidseitig als Fahrradstraße? Zurzeit endet sie in einer Fußgängerzone bzw. vor der 4-spurigen Bundesstraße.**
 - Frau Fuchshuber: Die Lautenschlagerstraße sei Teil einer Erschließungsschleife. Sie würde zwischen der Bolzstraße und der Thouretstraße perspektivisch für den motorisierten Verkehr gesperrt werden.
- **Gerberschleife und Königsschleife: Warum werden hier derart große Schleifen vorgesehen und nicht mehr Stadtraum in Fußgängerzonen umgewidmet?**
 - Herr Dr. Frehn: Es werde mit verschiedenen Varianten im Konzept gearbeitet. Vorhandene Parkhäuser würden angebunden bleiben und könnten weiterhin angefahren werden. Das Gerberviertel solle nicht mehr durchgängig befahrbar sein, sondern nur noch zielgerichtet im Schleifenverkehr. Zudem falle der Parksuchverkehr weg, da ein Wegfall der Stellplätze im öffentlichen Raum beabsichtigt sei.

- **Wie wird mit der Straße vor dem Hauptbahnhof (Schillerstraße, Anulf-Klett-Platz) verfahren?**
 - Frau Fuchshuber: Ein Wettbewerb zur Gestaltung dieses Bereichs sei für das kommende Jahr geplant. Eine Verkehrsberuhigung sei dabei das erklärte Ziel. Sobald die Straße verkehrsberuhigt sei - dies müsse jedoch noch auf die verkehrliche Umsetzbarkeit geprüft werden – solle der Straßenzug als Erweiterung der Innenstadt dienen und der Cityring in die Wolframstraße verlagert werden.

Fuß und Radverkehr

- **Gibt es innerhalb des Cityrings bald Pop-up-Bikelanes und Pop-up- Fußgängerzonen?**
 - Frau Fuchshuber: In dieser Art und Weise sei derzeit nichts geplant. Pop-up Maßnahmen sind oft Maßnahmen ohne dauerhaften Bestand, wie die Pandemie Radspur in der Theodor-Heuss-Straße. Temporäre Maßnahmen, wie beispielsweise in der Eberhardstraße dienen dazu Erfahrungen zu sammeln.
 - Herr Dr. Frehn: Pop-up-Radwege würden in der Regel auf Hauptverkehrsstraßen angewendet werden und seien daher für Planungen innerhalb des Cityrings nicht die angestrebte Vorgehensweise. Innerhalb des Cityrings sollte weitergehend gedacht und geplant werden und die Maßnahmen nicht nur temporär angelegt werden.
 - Herr Aichinger: Der Erkenntnisgewinn für spätere Planungen sei das Kernziel der Pop-up-Radwege in Berlin. Die Friedrichstraße sei eine Pop-up-Fußgängerzone geworden, bei der Lieferverkehr nicht zugelassen wurde, da die Hauseingänge auch über Nebenstraßen erreichbar seien. Radverkehr sei in der Fußgängerzone jedoch zugelassen, so dass ein Zusammenspiel von Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle getestet werde.
- **Wo genau bestehen denn die starken Probleme für Fußgänger*innen in der Innenstadt? Ich kann mit und ohne meine Kinder ohne Probleme vom Westen zur Königsstraße, in den Osten und nach Bad Canstatt laufen.**
 - Herr Dr. Frehn: Es gibt bestimmte Bereiche, die für Fußgänger*innen unfreundlich gestaltet seien. Die Durchgängigkeit für den Fußverkehr innerhalb des Cityrings sei ein Qualitätsmerkmal, das verbessert werden müsse. Es würden Routen im Konzept vorliegen, die weitergedacht werden müssten.
 - Frau Fuchshuber: Das erklärte Ziel sei die Schaffung eines durchgängigen Netzes. Andere Bezirke seien daran anzubinden. Die Wartezeiten für Fußgänger*innen an Ampeln solle verbessert werden. Dies betreffe vor allem die Ampelzeiten an den Hauptverkehrsstraßen.
- **Wie werden jeweils die Übergänge der Fahrradwege/-routen gestaltet?**
 - Frau Fuchshuber: Die Fahrradrouten würden ein einheitliches Design erhalten. Verknüpfungen zwischen den Routen seien durch unterschiedliche Lösungsvarianten zu erarbeiten – abhängig von der jeweiligen Führungsform und Situation vor Ort.

Lieferverkehr

- **Wie sind die Ergebnisse zu folgendem: „Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept zur Citylogistik z. B. auf Grundlage von „logSPACE“, um Lieferverkehre zu reduzieren sowie Platz für Zwischenlagerungsmöglichkeiten für Waren und Innenstadtgeschäfte zu schaffen.“**
 - Herr Dr. Frehn: Die Landeshauptstadt Stuttgart habe mehrere Projekte in Kooperation mit dem Fraunhofer Institut durchgeführt. Dabei seien unter anderem „Mobilitäthubs“ eingerichtet worden, um von dort aus die Feinverteilung z. B. mit Lastenrädern durchzuführen.
 - Herr Aichinger: Stuttgart habe in diese Richtung schon viel getestet. Eine gute Möglichkeit für einen umweltschonenden Lieferverkehr sei eine Null-Emissionszone in der Innenstadt. Das Logistikunternehmen Dachser wolle bereits emissionsfrei ausliefern. Es sollten Unternehmen belohnt werden, die Ambitionen in Richtung einer emissionsfreien Auslieferung hätten.
 - Herr Bongard: Digitalisierung könne dabei ebenfalls eine Rolle spielen. Apps könnten den Lieferfahrzeugen anzeigen, wo ihnen freie Lieferparkplätze zur Verfügung stehen.
 - Herr Aichinger: Das Problem an dieser digitalen Lösung sei, dass der Respekt vor Parkregeln in Berlin und anderen Städten niedrig sei und die Lieferwagen überall geparkt/abgestellt werden würden. Apps würden wahrscheinlich ignoriert oder absichtlich falsch verwendet werden, um die eigene Lieferung am schnellsten auszuliefern. Als erster Schritt, damit diese Apps funktionieren könnten, müsse eine generelle Einhaltung der Liefer- und Halteregele durchgesetzt werden.

Parken im öffentlichen Raum

- **Über welchen Zeitraum wurden die dargestellten Statistiken zu den Parkkapazitäten erfasst?**
 - Herr Dr. Frehn: Die Erhebung der Daten wurde über den Zeitraum einer kompletten Woche durchgeführt.
- **Wann wird folgendes berichtet: „Die Stadtverwaltung berichtet zeitnah im zuständigen Ausschuss über Nutzungsrechte und Laufzeiten der Parkhäuser, die nicht unmittelbar vom zukünftigen Cityring aus angefahren werden können“**
 - Herr Dr. Frehn: Einige der Parkbauten seien nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Zeit. Eine Möglichkeit bestände darin, alternative Nutzungen für sie zu finden, z. B. Lieferdepots, Fahrradgaragen oder für ganz andere Nutzungen.
- **Welche Parkmöglichkeiten werden Anwohnern der betroffenen Innenstadtgebiete zur Verfügung gestellt?**
 - Herr Dr. Frehn: Im öffentlichen Straßenraum gebe es nur noch 200 - 300 Stellplätze, die wegfallen würden. Anwohner*innen könnten dafür vergünstigte Stellplätze in den Garagen/Parkbauten anmieten. Die Vorteile von Parkplätzen in Parkbauten seien, dass man einen festen Parkplatz hätte und der Parksuchverkehr im Straßenraum entfiere. Rund 90% der in der Innenstadt zugelassenen Wagen seien Geschäftsleuten und Unternehmen zuzuordnen. Mithilfe einer nächtlichen Zählung konnte festgehalten werden, wie viele Autos innerhalb des Cityrings parken. Dabei handele es sich meist um Anwohner*innen,

so dass man von den Zahlen auf die tatsächlich benötigte Menge an Parkplätzen für Anwohner*innen schließen kann.

- Frau Fuchshuber: Es seien Ausnahmegenehmigungen vergeben worden, an denen man erkennen könne, wie viele Parkplätze benötigt werden.

- **Gibt es auch Bestandsanalysen und Lösungsvorschläge für die nicht-verkehrliche Funktion? (Begegnung, Begrünung, Kunst etc.)**

- Herr Dr. Frehn: Die nicht-verkehrlichen Funktionen seien analysiert und berücksichtigt worden. Die Untersuchung hätte Indikatoren wie Kommunikation, Aufenthaltsqualität und Spiel- und Sitzmöglichkeiten analysiert. Das Ziel sei eine Verbesserung in diesen Bereichen für die Stuttgarter Innenstadt.
- Frau Fuchshuber: Mit dem Klimaprogramm der Stadt gebe es ein strategisches Papier, das auf eine verstärkte Begrünung abziele und Maßnahmen wie Trinkbrunnen vorsehe. Wir setzen durch unsere temporären Maßnahmen vermehrt Begrünung um, zum Beispiel durch Pflanzübel.

- **Wie stark werden Bewegungsplätze und Spielplätze berücksichtigt?**

- Frau Fuchshuber: Mit dem Masterplan Bewegungsräume sollen neue Bewegungsmöglichkeiten in Verbindung mit Stadtgrün geschaffen werden.

- **Gibt es Parkmöglichkeiten mit dem City-Roller, die elektrisch mit Lademöglichkeiten für die privaten E-Schwalben ausgestattet sind? (Abstellplätze)**

- Frau Fuchshuber: Das Thema sei bisher nicht mit einbezogen und bearbeitet worden. Eine Mitnutzung von vorhandenen Ladesäulen für E-Roller sei daher nicht geprüft worden.
- Herr Frehn: E-Roller seien im Allgemeinen besser in das Stadtbild einzugliedern und dürften nicht ungeordnet herumstehen.

- **Warum berücksichtigt die Langfrist-Perspektive den Fortbestand aller Parkhäuser, die nicht vom Cityring aus angefahren werden können?**

- Herr Dr. Frehn: Die Planungsvarianten gingen davon aus, dass alle bisherigen Parkhäuser weiter angefahren werden könnten. Es sei fraglich, ob es rechtlich möglich sei, Parkhäuser von der Erschließung abzutrennen. In der Planungsvariante gehe man davon aus, dass die Erschließung der Parkhäuser notwendig sei.
- Herr Aichinger: Ihm sei bisher auch keine Auffassung von Parkgebäuden in dieser Form in anderen Städten bekannt.
- Frau Fuchshuber: Die Stadt habe in diesem Punkt wenig Spielraum. Das Ganze müsse langfristig betrachtet werden.

- **Welche Parkhäuser-Grundstücke könnten wegfallen? Werden diese von der Stadt gekauft?**

- Frau Fuchshuber: Dieser Aspekt wird mitgedacht. Bei städtischen Grundstücken müsse man aber berücksichtigen, wie lange die Erbbaurechtsverträge der Parkhausbetreiber*innen noch laufen würden.
- Herr Dr. Frehn: Die Erschließungsstraßen fußgängerfreundlich zu gestalten und nur noch für den Zielverkehr befahrbar zu machen, sollte eine starke Veränderung für den Straßenraums erwirken.

- **Gibt es Pläne den Nesenbach sichtbarer zu machen?**

- Frau Fuchshuber: Planungen dazu lägen aktuell nicht vor. Die Umsetzung bei anderen Planungen habe gezeigt, dass dies derzeit nicht für sinnvoll erachtet werde.
- **Wie schafft man eine Gewichtung der jeweiligen verschiedenen Spiel- und Bewegungsplätze?**
 - Frau Fuchshuber: Die Flächen sollen so gestaltet werden, dass sie von unterschiedlichen Generationen genutzt werden können.

Sonstiges

- **Der Zielbeschluss aus 2017 sieht nicht zwingend bauliche Änderungen vor, um zu einer autofreien Innenstadt zu kommen: Wieso werden jahrelange bauliche Planungen vorgeschaltet, bevor die „Autofreiheit“ umgesetzt wird?**
 - Frau Fuchshuber: Das sei nicht ganz korrekt. Es sollen zwar bauliche Verbesserungen geschaffen werden, jedoch sind vorab temporäre Maßnahmen geplant.
- **Der Beschluss ist 1200 Tage her – warum dauert das so lange? Wann gibt es einen Zeitplan, wann was wo umgesetzt wird?**
 - Frau Fuchshuber: Die Bürgerbeteiligung war ursprünglich schon Ende Juni geplant, durch die Pandemie kam es aber zu Verzögerungen. Bei jedem Projekt sind immer wieder Akteure vor Ort mit einzubeziehen, so dass es eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt um zu einer Umsetzung zu kommen.
 - Herr Dr. Frehn: Ein entsprechender Umsetzungsplan solle im ersten Quartal des nächsten Jahres politisch beraten und festgelegt werden.
- **Gibt es „Worst-Practice“-Beispiele, aus denen man lernen kann?**
 - Herr Aichinger: Ihm fielen dazu keine konkreten Beispiele ein. Fehler seien dazu da, um aus diesen zu lernen, um im weiteren Prozess Verbesserungen zu erzielen.
- **Eine Reduktion des Verkehrs halte ich persönlich für wünschenswert, aber es müssen in der Praxis Alternativen geschaffen werden... Wo wird die Gerechtigkeitslinie angelegt? Für wen fällt was weg?**
 - Herr Dr. Frehn: Die Stadt sei durch den ÖPNV gut erschlossen. Der Autoverkehr solle nicht komplett abgeschafft werden, sondern kanalisiert werden, damit er geordneter fließe. Die Alternativen müssten schrittweise ausgebaut werden. Das sei jedoch nicht Teil des Konzepts, sondern beziehe sich auf die Planungen innerhalb des Cityrings.
 - Herr Aichinger: Es sei nicht möglich, alle neuzugelassenen Autos im öffentlichen Raum unterzubringen. Der Verkehr nehme in allen Bereichen (Auto, Fahrrad, ÖPNV etc.) zu. Aus diesem Grund müsse es Veränderungen geben, denn der Status-Quo sei keine zukunftsweisende Option.
- **Wie sehen die zeitlichen Vorstellungen aus? Bis wann soll das Beteiligungsverfahren abgeschlossen werden?**
 - Frau Fuchshuber: Im Januar werde das zweite Akteursgespräch stattfinden. Danach werde das Konzept in den Gremien vorgestellt. Im März lege die Plannersocietät die finalen Ergebnisse vor.

- **Was wünschst sich ein Planungsbüro von den Bürger*Innen?**
 - Herr Dr. Frehn: Sowohl grobe/allgemeine als auch detaillierte Anmerkungen seien sehr hilfreich. Man könne und sollte die Planungen in Varianten diskutieren. Es würden gerne Vorschläge aufgenommen und geprüft werden. Diese würden dann ggf. weiter in die politische Beratung gegeben werden.
- **Wie geht es denn jetzt konkret weiter?**
 - Frau Fuchshuber: Die Anregungen der Bürger*innen werden berücksichtigt und ggf. eingearbeitet. Im Anschluss daran prüft man das durch die Planersocietät erarbeitete Konzept und beziehe die beteiligten Akteure mit ein.
- **Wird der Konzeptentwurf den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt?**
 - Herr Dr. Frehn: Die Präsentation wird hochgeladen und die Themenkarten sind auf der Homepage der Stadt, Stuttgart-meine-Stadt, dargestellt. Das Konzept werde bis März fertiggestellt.
- **Wo findet man die Karten genau?**
 - Frau Fuchshuber: (Hinweis im Chat): <https://stuttgart-meine-stadt.de/content/bbv/details/379/phase/711#teilnehmen>
- **Wie lange kann man darin Anmerkungen machen?**
 - Frau Fuchshuber: Bis zum 22.12.2020 seien Anmerkungen möglich, danach stünde die Auswertung an.

TOP 7 Ausblick auf das weitere Vorgehen (Veronika Fuchshuber)

Zum Schluss gibt Frau Fuchshuber einen Ausblick auf das weitere Vorgehen im Projekt und weist auf die interaktiven Karten, die bis kurz vor Weihnachten freigeschaltet sind, und wo Anmerkungen und Ideen eingebracht werden können.

Herr Bongard bedankt sich für die diskussionsreiche Runde und verabschiedet die Teilnehmenden.

TOP 8 Beantwortung der Chatfragen

Im Nachgang der Veranstaltung wurden alle nach der Pause eingegangenen Fragen der Teilnehmenden schriftlich beantwortet und an dieser Stelle ergänzt.

- **Wie will die Stadt den Zielbeschluss zwischen Hauptbahnhof und Wolframstraße umsetzen? Laut Zielbeschluss 2017 verläuft der "Cityring" bis zur Wolframstraße. Wieso ist der Bereich bis zur Wolframstraße nicht in das Konzept der Planersocietät einbezogen worden?**
 - Antwort: Es ist vorgesehen den Bereich zwischen Hauptbahnhof und Wolframstraße in einer zweiten Stufe zu betrachten. Nach Fertigstellung von S21 soll die Schillerstraße und der Arnulf-Klett-Platz verkehrlich beruhigt werden.
- **Wie viele oberirdische Parkplätze wurden seit dem Zielbeschluss zurückgebaut?**
 - Antwort: 54 Parkplätze + 6 Motorradparkplätze
- **Ist die Zeitplanung mit der neuen OB-Personalie und dem Gemeinderat abgestimmt?**
 - Antwort: Die Lebenswerte Innenstadt für alle war ein Zielbeschluss des Gemeinderates, der seitdem nach und nach umgesetzt wird.
- **Werden die Parkhäusergrundstücke von der Stadt gekauft?**
 - Antwort: Im Rahmen des Konzeptes ist dies nicht vorgesehen. Im Einzelfall gibt es aber städtebauliche Überlegungen dazu.
- **Wird die Zahl der E-Mobilität-Parkplätzen in den verbleibenden Parkhäusern erhöht?**
 - Antwort: Da liegt die Entscheidung bei den Betreibern. Mit zunehmender Nachfrage wird vermutlich darauf eingegangen.
- **Gibt es Plätze für nicht konsumorientierte Begegnung im Rahmen der Innenstadt die dazukommen oder ist das Interesse der Wirtschaftsförderung und der Geschäftsleute bedeutender?**
 - Antwort: Durch die Lebenswerte Innenstadt werden vermehrt Möglichkeiten zum Verweilen geschaffen, die nicht mit Konsumzwang verbunden sind. Das liegt auch im Interesse der Stadt.
- **Kommen neue Gemeinwesenräume hinzu?**
 - Antwort: Das ist nicht Teil des Konzeptes.
- **Leider werden die Toiletten in Stuttgart für inkontinente oder älter Mitmenschen immer mehr zurückgefahren. Dixi-Klos sind auf Dauer keine Lösung. Gibt es hier ein Konzept für die dauerhafte Aufenthaltsmöglichkeit oder ist weiterhin in die Gastronomie oder die Kaufhäuser auszuweichen?**
 - Antwort: Derzeit plant die Stadt öffentliche Toilettenanlagen als Ersatz der bestehenden, die nach neuem Standard barrierefrei sind.
- **Ist vorgesehen, dass die städtischen und auch vom Land angestellten Personen oder Bediensteten langfristig auf das Auto in der Innenstadt verzichten sollen? Gibt es hier Überlegungen für die Pendler in den Verwaltungen und Büros?**
 - Antwort: Ziel ist es, dass sich möglichst viele mit Personen mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad fortbewegen. Dazu gibt es bereits das vergünstigte Monatsticket für den öffentlichen Verkehr.
- **Kann es Zufahrtskontrollen zur Verhinderung der Durchfahrt (Abkürzung) geben?**
 - Antwort: Innerhalb des Cityrings spielen solche Überlegungen keine Rolle, weil es jetzt schon keine Durchfahrten mehr gibt.

- **Gibt es Erhebungen, wie viele im City-Ring mit dem Auto zur Arbeit fahren?**
 - Antwort: Nein, nur allgemeine Erhebungen zum Verkehr der unterschiedlichen Verkehrsarten.
- **Bei den Anwohnerparkplätzen – wie viele Zulassungszahlen sind bekannt?**
 - Antwort: Um die 110.
- **Quartiersgaragen wie im Neckarpark - wäre das die Lösung für die Anwohner?**
 - Antwort: Quartiersgaragen gibt es teilweise schon. Für die AnwohnerInnen müssen im weiteren Konzept Lösungen gefunden werden.
- **Warum berücksichtigt die Langfrist-Perspektive den Fortbestand aller Parkhäuser, die nicht vom Cityring aus angefahren werden können? Welche Anstrengungen werden unternommen, um beispielsweise auslaufende Erbbaurechte zu nutzen um diese außer Funktion zu setzen?**
 - Antwort: (1. Frage wurde schon oben beantwortet). Bei Gegebenheit wird man die Gelegenheit nutzen. Allerdings besteht ohnedies nur mit der Kronprinz Tiefgarage und der Schiller-TG ein Vertrag.
- **Gerberschleife und Königsschleife: Warum werden hier derart große Schleifen vorgesehen und nicht mehr Stadtraum in Fußgängerzone umgewidmet?**
 - Antwort: Das wird in der Konzepterstellung nochmals genauer betrachtet.
- **Punkt 3 des Zielbeschlusses sagt, dass die Zufahrtsberechtigung künftig an den Rändern des Rings geregelt werden soll. Wie sind dazu die Vorarbeiten? Ist ein technisches System wie in Heidelberg zur Zufahrtsregulierung in Vorbereitung?**
 - Antwort: Das Büro arbeitet an einem Konzept zu Sperrsystemen. Eine durchgehende Pfortnerung am Cityring ist Bestandteil der Überlegungen.
- **Die Belange von Menschen mit Behinderung werden ausschließlich mit speziellen Parkplätzen gewährleistet. Geht das nicht innovativer? Z.B. Nachrüstung von Parkhäusern. Schaffung eines speziellen Shuttledienstes in der City etc.**
 - Antwort: Manche Schwerbehinderte Menschen können Tiefgaragen nicht benutzen. Möglichkeiten von Shuttle-Diensten wären denkbar. Für Parkhäuser und Tiefgaragen kann nur ein Vorschlag gemacht werden.
- **Im STA wurde ausgeführt, dass es interne Überlegungen gäbe, die Schmale Straße und Breite Straße in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Davon konnte ich auf die Schnelle nichts mehr erkennen. Können Sie das aufklären?**
 - Antwort: Hierzu gibt es mehrere Varianten.
- **Der Gemeinderat hat einen Prüfauftrag an die Verwaltung gegeben, wie die Tübinger Straße autofrei werden kann. Leider ist im Konzept eine Befahrung mit dem Auto als Tempo 20 Zone weiter möglich. Warum? Wo sind die Hindernisse den Autoverkehr rauszunehmen?**
 - Antwort: Das haben wir in einer Variante auch aufgezeigt. Danke für den Hinweis, die Variante wird als potenzielle weiterverfolgt.
- **Ich würde gerne nochmals zur Königsschleife nachfassen. In der Lautenschlagerstraße gibt es keine Zufahrt zu einer öffentlichen Tiefgarage. Warum wird sie trotzdem in die Schleife einbezogen?**
 - Antwort: Sie soll zukünftig nur noch als Fahrradstraße dienen. Daher ist sie kein direkter Teil der Schleife mehr.
- **Wurden Potentialflächen für zusätzliche Straßenbäume erhoben?**

- Antwort: Ja, das wurde bereits für die Temporären Maßnahmen geprüft. In der Neuen Brücke werden beispielsweise Bäume gepflanzt. Auch so in der Dorotheenstraße, hier aber erst in der Gesamtumgestaltung.
- **Wenn zukünftig weniger Autos in die Innenstadt parken, könnten vom Cityring gleich jeweils eine PKW-Spur umgenutzt werden zur Fahrradspur (ähnlich der Pop-Up Bikelane Theodor-Heuss).**
 - Antwort: Für den Cityring gibt es mehrere Überlegungen. Es gibt Planungen im Zusammenhang mit der B14 zur Reduktion der Fahrstreifen.
- **Gibt es Überlegungen/ Planungen in der Calwer Straße Sitzgelegenheiten aufzustellen, dass konsumfreier Aufenthalt möglich ist? Auch die Sitzmöbel in der Innenstadt (Königstraße) sind wenig einladend. Generell würde ich mir mehr einladende Bänke wünschen.**
 - Antwort: Die Calwer Straße ist nicht direkt vom Konzept betroffen. Aber in querenden Straßen wie der Lange Straße und der Gymnasiumstraße, dem Kronprinzplatz (schon umgesetzt) sind beispielsweise Sitzmöglichkeiten geplant.
- **Gibt es Überlegungen zu Bedarfsampeln für PKWs? Also Fuß- und Radverkehr fließt, PKWs warten und drücken die Ampel für Grün?**
 - Antwort: Innerhalb des Cityrings gibt es keinen Bedarf für Ampeln auf Anforderung.
- **Am CharlottenPLATZ ist Gefahr in Verzug: Die FahrradfahrerInnen passen in Summe in Stoßzeiten nicht mehr auf die Hüpfinseln (inkl. Radanhänger, Lastenräder etc.). Gibt es hier aktuelle konkrete Planungen, die zügig Abhilfe zu schaffen?**
 - Antwort: Nein, die Situation wird aber beobachtet.
- **Wie werden jeweils die Übergänge der Fahrradwege/routen gestaltet? Ich erlebe immer wieder, dass der Fahrradweg endet und ich mich dann irgendwo, irgendwie einordnen muss. Entweder auf eine Straße oder an einem Fußgängerübergang. Bitte arbeiten Sie hart, damit dies bei den jetzigen Planungen nicht wieder passiert.**
 - Antwort: Das Hauptradroutennetz wird nach und nach umgesetzt. Bis zur vollständigen Realisierung wird es immer wieder Abschnitte geben, wo Lücken vorhanden sind. Für die Lebenswerte Innenstadt wird ein spezielles Radverkehrskonzept erarbeitet.
- **Gibt es Überlegungen Parkgaragen zu schließen? Da ja bei der Untersuchung rausgekommen ist, dass selbst bei Spitzenzeiten bei weitem keine Vollauslastung herrscht? Wenn ja, wie könnten diese Flächen genutzt werden?**
 - Antwort: Da die meisten Parkhäuser und Tiefgaragen im privaten Eigentum sind, hat die Stadt keinen bzw. kaum Zugriff darauf.
- **Wird es einen Art Gestaltungskatalog geben, der all diese Umgestaltungen am Ende ästhetisch verbindet? Sonst wird es am Ende optisches Stückwerk, fürchte ich.**
 - Antwort: Die Lebenswerte Stadt soll nach Umsetzung ein in sich stimmiges Gestaltungskonzept darstellen.
- **Nochmal Bolzstr.: Die Fahrräder müssen von der Theo rechts abbiegen und dann gleich wieder - unter Beachtung von Gegenverkehr?! - links in die Lautenschlagerstr. Können wir nicht anfangen für Fahrradfahrer gut durchgängige, sichere Fahrstreifen anzulegen, wie das ja fürs Auto immer selbstverständlich ist?**
 - Antwort: Ein guter Übergang vom zukünftigen Radweg an der Theodor-Heuss-Straße in die Lautenschlager Straße soll hergestellt werden.

- **Was wissen Sie noch über den Bestand, Probleme und notwendigen Lösungen in der Innenstadt - abseits des Verkehrs? Beispielsweise: Wer nutzt die Innenstadt? Was wissen Sie über die (Sozialstruktur der) Nutzer? Wie viele Sitzgelegenheiten gibt es? Wie viel nicht konkret verplanten "Freiraum" gibt es? Wie viele konsumfreie Räume gibt es? Wie viele öffentliche Toiletten gibt es? Welche Versammlungsorte gibt es? Wie viele Spielplätze gibt es? Und so weiter...**
 - Antwort: Die für die Erarbeitung des Konzepts notwendigen Informationen wurden beschafft und auch kommuniziert.
- **Ich würde mir wünschen, dass die Tübinger Straße ähnlich wie die Eberhardstraße umgestaltet wird.**
 - Antwort: Die Tübinger Straße wurde im Abschnitt der Paulinenstraße und der Königstraße mit einer Umwandlung in Shared Space komplett umgebaut. Ergänzende temporäre Maßnahmen wie in der Eberhardstraße sind nicht vorgesehen.
- **Tempo 20 und Tempo 30 hört sich immer schön an. Es muss aber auch mehr kontrolliert werden. Ähnlich wie Falschparker, die im besten Fall auch abgeschleppt werden müssen.**
 - Antwort: Diese Anregung wird mit aufgenommen.
- **Wie geht es weiter mit den Carsharing-Konzepten? Die umliegenden Bezirke (z.B. Möhringen, Weil im Dorf, Filderstadt), für die es eigentlich notwendig wäre um in die Innenstadt zu kommen, sind nur schlecht angeschlossen.**
 - Antwort: Die Landeshauptstadt Stuttgart verfügt über ein ausgedehntes, gut etabliertes und stetig wachsendes Carsharing-Angebot mit stationsbasierten sowie free-floating Flotten, zu dem zahlreiche weitere Angebote von anderen Mobilitätsarten, wie z.B. Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder, Motorroller und Elektrotretroller, kommen. Dank dem Carsharing-Konzept (Grundlage für den weiteren Auf- und Ausbau des Carsharings in Stuttgart) konnte die Landeshauptstadt rund 100 öffentliche Carsharing-Stellplätze in allen Stadtbezirken vergeben und somit die Attraktivität und Zugänglichkeit des Carsharings bedeutsam steigern. In Außenbezirken wie Möhringen oder Weilimdorf werden an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten bis zum Frühjahr 2021 neue Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum eingerichtet. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird das Carsharing-Angebot im öffentlichen Raum weiterhin unterstützen und fördern (siehe Carsharing-Konzept: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/auto/carsharing.php>).
- **Welche Möglichkeiten gibt es, Straßenzüge und Plätze grüner zu gestalten mit vielleicht auch mehr Wasserflächen und Möglichkeiten für soziale Begegnungen?**
 - Antwort: Solche Vorhaben verfolgt die Stadt durch Pflanzkübel, Baumpflanzungen, Rankgerüste, Trinkbrunnen, Wasserspiel wie am Marktplatz vorgesehen, Spiel- und Bewegungsorte und zum Verweilen durch Bänke etc.

- **Wo werden konkret die Digitalisierungsprojekte der Stadt dargestellt, die hier helfen würden?**
 - Antwort: Digitale Lieferzonen werden derzeit in Form einer Studie an Standorten getestet. Durch digitale Lieferzonen soll es den Lieferanten möglich sein, freistehende Flächen aufzufinden und die Nutzung über einer Ladetätigkeit hinaus zu vermeiden.

- **(Anschluss zur beantworteten Frage in der Diskussion): Die Erschließung der Innenstadt selbst ist sehr gut! Meine Frage (die leider verkürzt wurde) war eigentlich: Wie gehen wir mit Bürgern um, die in der Stadt wohnen aber bspw. im Umland arbeiten?**
 - Antwort: Für die Bürger und Bürgerinnen, die den PKW weiterhin nutzen wollen, muss über eine Lösung in der Konzepterarbeitung nachgedacht werden. Grundsätzlich soll der ÖV verbessert werden.

- **Warum nicht Tempo 20 in der Theo? Dann bräuchte es keine aufwendigen Ampelanlagen zur Querung für die Fußgänger....dito für die B 14, aber da läuft ja parallel die Planung ...**
 - Antwort: Auf einer Bundesstraße, die den Verkehr bündelt und die Innenstadt entlastet ist Tempo 20 nicht umsetzbar.

- **Wie viele Baumpflanzungen sind geplant?**
 - Antwort: Dies wird erst geprüft, wenn Gestaltungskonzepte konkretisiert werden. Derzeit sind 15 Baumpflanzungen in der Dorotheenstraße und Neue Brücke geplant. Unabhängig davon werden durch temporäre Maßnahmen Pflanzkübel aufgestellt.

- **Bei aller Beschränkungen auf den Cityring: Wie können wir es schaffen, die umliegenden Stadtviertel noch mehr mit der Innenstadt zu verbinden, z.B. über die Rotebühlstraße oder die Tübinger Straße, um die stark trennende Funktion des Cityrings abzuschwächen?**
 - Antwort: Dazu gab es den Wettbewerb zur B14. Im dortigen Straßenraum wird es zukünftig 50% weniger Verkehrsfläche geben. Bis es hier zu einer Umsetzung kommt, wird es noch einige Zeit dauern.

- **Was machen wir mit den Besuchern aus dem Umland, die ohne Auto nicht in Stadt kommen können oder möchten? Beinhaltet das Konzept auch Pläne zur P&R-Erweiterung und einem verbesserten Leitsystem, so dass der Parkplatz/Parkhaus-Suchverkehr noch mehr eingeschränkt werden kann?**
 - Antwort: Das Angebot der Parkhäuser und Tiefgaragen bleibt bestehen. Park & Ride ist nicht direkter Bestandteil des Konzepts Lebenswerte Innenstadt. Dazu werden aber auch Verbesserungen angestrebt.

- **Gibt es Überlegungen für Jugendliche? Stichwort Bewegungsmöglichkeiten: Wir bräuchten wieder mehr öffentliche Fußball- bzw. Basketballplätze.**
 - Antwort: Es sollen Bewegungsräume in der Dorotheenstraße und Kronprinzstraße für Jugendliche entstehen. Dazu sind aber großflächige Angebote wie ein Bolzplatz oder ein Basketballplatz nicht möglich.

- **Welche Bedeutung hat der neue OB hinsichtlich der bereits vor langer Zeit abgesetzten Beschlüsse in Sachen „Lebenswerte Innenstadt?“ Diese Einschätzungsfrage geht in erster Linie an Herrn Oehler.**
 - Antwort: Bei der Lebenswerten Innenstadt handelt es sich um einen Beschluss des Gemeinderats. Dieser wird mit Hilfe des Konzeptes nach und nach umgesetzt.

- **Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Gewerbetreibenden bei den Themen Fahrradstraße (z.B. Eberhardstraße) und Verkehrsberuhigung mitzunehmen und zu motivieren, mehr aus der lebenswerten Innenstadt zu machen? Hier wäre auch die CIS gefragt.**
 - Antwort: Neben der Bürgerbeteiligung wurde bereits Ende Juni ein Akteursgespräch durchgeführt. Dabei war die CIS mit involviert als Akteur. Ein zweites Gespräch wird mit den Akteuren im Februar stattfinden. In der Eberhardstraße war für März eine Eröffnungsveranstaltung geplant, bei der die Gewerbetreibenden der Straße mit einbezogen wurden. Coronabedingt musste die Veranstaltung aber abgesagt werden.

Dortmund, 18. Dezember 2020