Kurzfassung Endbericht

Lebenswerte Stadt für alle

Ein Konzept für die Stuttgarter Innenstadt

STUTTGART

Juli 2021

Impressum

Herausgeber:

STUTTGART

Landeshauptstadt Stuttgart

Amt für Stadtplanung und Wohnen

Eberhardstraße 10

70173 Stuttgart

Bearbeitung:

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dr.-Ing. Michael Frehn, Dipl.-Ing. Thomas Mattner, Niklas Rischbieter, M. Sc., Philipp Walgern, M. Sc.

unter Mitarbeit von:

Manuel Weiß, M. Sc., Johannes Schaub, B. Sc., Charlotte vom Kolke, Dipl.-Journ. Lorenz Redicker

Bildnachweis: Planersocietät (sofern nicht anders angegeben)

Stuttgart stellt die Weichen für die Zukunft

Mit dem Projekt „Lebenswerte Stadt für alle" hat die Landeshauptstadt einen Planungsprozess für die Straßenraumgestaltung angestoßen, der die Cityentwicklung und damit das Leben der Menschen in unserer Stadt maßgeblich beeinflussen wird.

Das Amt für Stadtplanung und Wohnen wurde mit dem Projekt beauftragt. Zusammen mit anderen Ämtern, dem Fachbüro Planersocietät sowie unter Mitarbeit vieler Akteure und der Bürgerschaft wurde – aufbauend auf einer fundierten Daten- und Bestandsanalyse – ein umsetzungsorientiertes Konzept für die City von Stuttgart aufgestellt, das in den nächsten Jahren schrittweise realisiert werden soll.

Der jahrzehntelange, einseitige Fokus auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs hat den Straßenraum der Stuttgarter City stark geprägt und die Aufenthaltsqualität sinken lassen. Mehr denn je ist die Attraktivität des öffentlichen Raums wichtige Grundlage für die Nahmobilität. Im Anbetracht des Onlinehandels ist auch der Einzelhandel in Stuttgart vor Herausforderungen gestellt. Zudem spielt die Klimaveränderung und die damit verbundene Zunahme von Hitzestaus in der versiegelten Innenstadt eine Rolle.

Diese genannten Themen zeigen die Notwendigkeit einer Veränderung auf städtebaulicher Ebene auf, eine zeitgemäße Umgestaltung der Straßen und Plätze zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität konsequent voranzutreiben.

© T. Niedermüller, LHS Stuttgart

Mit diesem Konzept liegt ein konsensfähiges Werk vor, das die Eckpfeiler für die umfassende Umgestaltung innerhalb des Cityrings setzt. Erste Maßnahmen werden bereits kurzfristig wichtige Impulse hin zu einer lebenswerten Innenstadt erlebbar machen.

Das Konzept zeigt einen konsequenten und systematischen Weg zur Förderung der Lebensqualität in der Innenstadt und einer nachhaltigen Mobilität auf. Dieses gilt es nun mit allen Beteiligten schrittweise umzusetzen.

Peter Pätzold, Baubürgermeister

> *„Mit diesem Konzept liegt ein konsensfähiges Werk vor."*
>
> Peter Pätzold, Baubürgermeister

Inhalt

Vorwort: Stuttgart stellt die Weichen für die Zukunft 3
Die Bestandsanalyse: Ausreichend Parkraum vorhanden 4
Das Konzept 5
Gesamtkonzept & Erschließung 5
Die Schleifen 7
Das Parkraumkonzept: Es geht nur gemeinsam 12
Das Straßenraumkonzept: Licht, Wasser, Kunst 12
Die Citylogistik: Ladezonen, Lieferhubs und Lieferzeiten 13
Neue Routen für den Radverkehr 14
Attraktive Wege für den Fußverkehr 16
Höhere Aufenthaltsqualität für mehr Fußverkehr 18
Die Umsetzung: So soll es jetzt weitergehen 19

Die Bestandsanalyse: Ausreichend Parkraum vorhanden

Am Anfang des Projekts stand eine umfassende Bestandsanalyse

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat das Planungsbüro Planersocietät (Dortmund/Karlsruhe) beauftragt, ein integriertes Gesamtkonzept für das Projekt „Lebenswerte Stadt für alle" zu erstellen. Am Anfang stand dabei eine umfassende Bestandsanalyse, mit Fragen wie diesen: Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt? Welche Verkehrsmittel werden wo genutzt? Wie sind die Parkplätze ausgelastet? Wo gibt es Konflikte, wo Barrieren?

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich innerhalb des Cityrings (siehe Karte). Dies sind die zentralen Ergebnisse der Bestandsanalyse:

- Der im Rahmen des Zielbeschlusses zur „Lebenswerten Stadt für alle" kontrovers diskutierte Wegfall aller Parkmöglichkeiten im Straßenraum stellt sich als unproblematisch heraus. Auch zu Spitzenzeiten gibt es in den Tiefgaragen und Parkhäusern mit über 5.000 Parkmöglichkeiten stets freie Kapazitäten, sodass die Rücknahme im Straßenraum - betroffen sind rd. 360 Parkplätze - nicht ins Gewicht fallen würde. Die Parkbauten liegen über die Innenstadt verteilt in fußläufiger Entfernung zu allen wichtigen Zielen, sodass sich im Vergleich zum Straßenraumparken keine Einschränkungen der Erreichbarkeit ergeben würde.

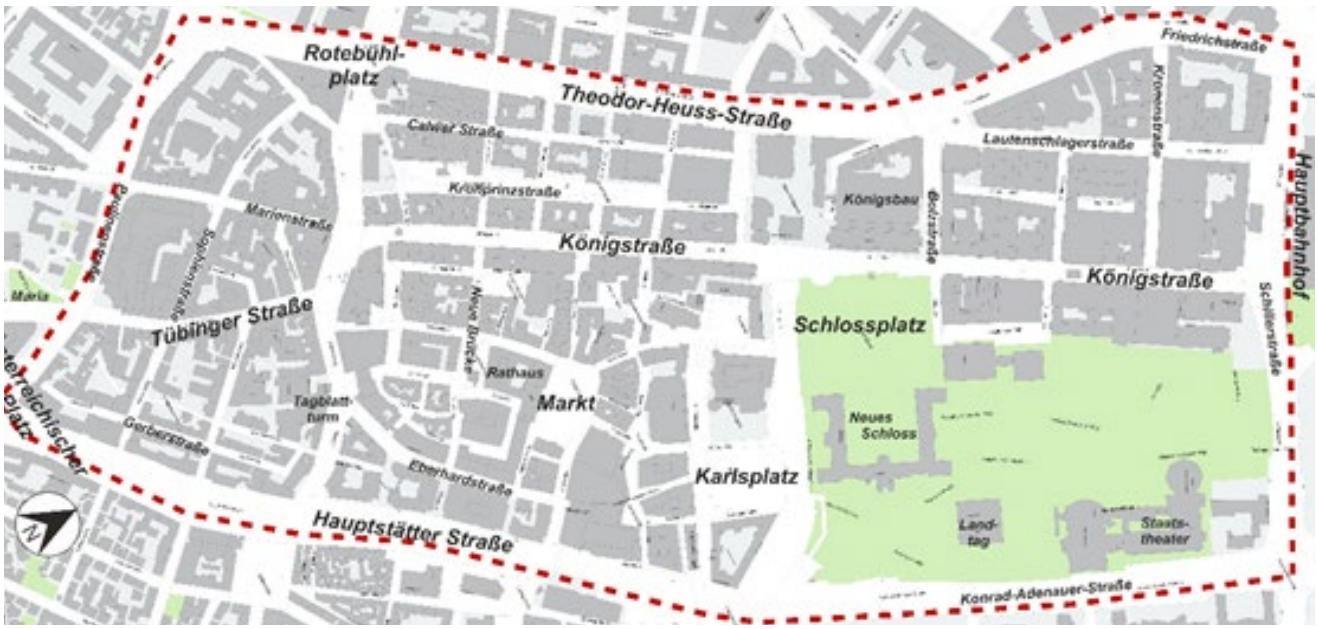
Die Innenstadt ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar

- Der Innenstadtkern ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Das gilt besonders für die Erreichbarkeit mit Pkw, ÖPNV und Taxen. Für Fußgängerinnen und Fußgänger stellt der Cityring an manchen Stellen eine Barriere dar, auch für Radfahrende gibt es bei der Querung des Cityrings Eng- und Konfliktstellen mit Kfz- oder Fußverkehr.

Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist zwar an vielen Stellen bereits hoch, in einigen Bereichen besteht aber Handlungsbedarf: So gibt es autozentriert angelegte Straßen mit geringer Aufenthaltsqualität, die zugleich Barrieren für zu Fuß Gehende und Radfahrende darstellen.

Planung im Dialog

Das Konzept ist über zwei Jahre entstanden und basiert auf einem umfangreichen Dialog mit der Öffentlichkeit. Es gab Akteursgespräche, in die neben Politik und städtischen Ämtern auch Verbände und Initiativen von ADAC bis „Stuttgart Laufd Nai" eingebunden waren. Die breite Öffentlichkeit wurde über einen Online-Dialog sowie eine interaktive Karte beteiligt. Dabei gab es spannende Gespräche und viele Hinweise. Insgesamt lässt sich sagen: Durch die virtuellen Formate konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen und viele Bürgerinnen und Bürger eingebunden werden.

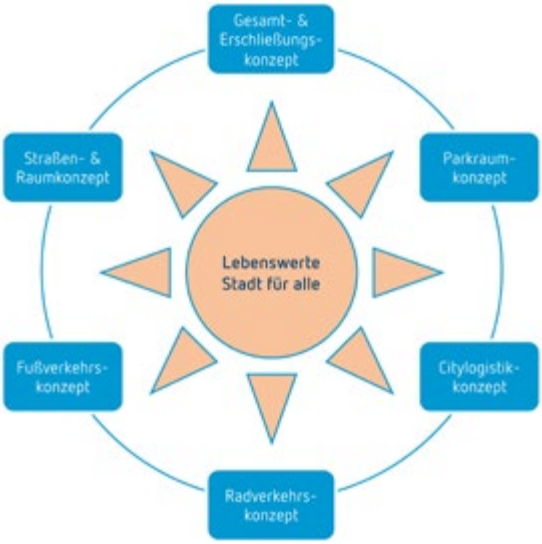


Das Untersuchungsgebiet: Der Bereich innerhalb des Cityrings.

Das Konzept

Gesamtkonzept und Erschließung

Basierend auf den Analysen und Beteiligungsprozessen sowie den Vorgaben des Zielbeschlusses zur „Lebenswerten Innenstadt für alle" leiten sich verschiedene Teilkonzepte ab. Sie greifen die Themenbereiche der Analyse auf. Diese Konzepte zeigen eine empfohlene Rahmenstrategie mit Maßnahmen auf, um das gesetzte Ziel einer lebenswerten Stadt für alle zu erreichen. Insgesamt wurden sechs Teilkonzepte erarbeitet (siehe Abbildung).



Schleifenlösungen

Es wurde ein neues Erschließungskonzept für die Innenstadt innerhalb des Cityrings erarbeitet. Dabei wurden die bestehenden Erschließungsbereiche (Hbf./Oberer Schlossgarten, Karlsplatz, Rathaus-Umfeld, Kronprinzstraße, Gerberviertel) untersucht und zu klaren Schleifenlösungen weiterentwickelt.

Grundlage für das Konzept ist der Zielbeschluss des Gemeinderats. Dazu wird der Pkw-Verkehr auf das nötigste begrenzt. Unnötiger Kfz-Verkehr ist vor allem Parksuchverkehr (während zugleich Parkbauten nicht ausgelastet sind). Daher sieht das Konzept den Wegfall aller herkömmlichen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum vor. Um die Erreichbarkeit mit dem Pkw sicherzustellen und ausreichend Parkraum zu bieten, bleiben alle Parkhäuser und Tiefgaragen (auch die privaten) anfahrbar. Über die neuen Schleifen kann dies zukünftig gebündelter und zielgerichteter erfolgen. Bloßes Umherfahren oder die „Parkplatzsuche um den Block" findet nicht mehr statt. Wo erforderlich und möglich, wird die Kfz-Zufahrt mit durch Poller oder andere technische Lösungen unterbunden. Private Zufahrten, Behindertenparkplätze und Taxistände bleiben bestehen.

Auch wenn der Kfz-Verkehr auf das Nötigste begrenzt wird - alle Parkhäuser und Tiefgaragen bleiben anfahrbar.

Mehr Platz für Menschen

Die Entnahme des Straßenraumparkens und die Bündelung des Verkehrs auf die notwendigen Zufahrtsstraßen ermöglicht die Ausweitung des nutzbaren Raumes für Menschen. Seitenräume und Gehwege werden verbreitert; es wird Platz frei für mehr „Rand-"Nutzungen (die ja eigentlich „Haupt-"Nutzungen sind: z. B. Verweil- und Kommunikationsräume, Gastronomie & Handel, Spielfläche, Begrünung), ausreichend Ausweichflächen für andere Verkehrsträger (v. a. Fußgänger, Fahr- und Lastenräder, E-Scooter) und neues Straßenmobiliar (Bänke, Spiel- & Sportgeräte, Kunst, Fahrradständer, Straßengrün, u. v. m.).

Straßenabschnitte, in denen auf Kfz-Verkehr verzichtet werden kann, können zu Fußgängerzonen umgewandelt werden. Wo weiterhin Autos durchmüssen, werden Tempo-20 (ähnlich der Tübinger Straße) oder auch verkehrsberuhigte Bereiche (bei Wohnnutzung wie z. B. die Gerberstraße) ausgewiesen.

Auf wichtigen Fahrradachsen können auf der Fahrbahn auch Fahrradstraßen eingerichtet werden (vgl. Eberhardstraße). Dort muss sich das Kfz dem Rad unterordnen (sofern sie für Pkw freigegeben sind), der Seitenraum gehört Fußgängerinnen und Fußgängern. Es gilt zwar offiziell Tempo 30, langsamere Radfahrende dürfen von Kfz jedoch nicht gefährdet oder behindert werden.

Auf den Straßen wird Platz frei für „Rand"-Nutzungen, die doch eigentlich Haupt-Nutzungen sind: Räume zum Spielen, Verweilen und für Gespräche, Platz für Bänke, Spiel- und Sportgeräte, für Gastronomie und Handel.

Die Tübinger Straße als Vorbild.

Neues Erschließungssystem

Teils ändert sich die Erschließung, es gibt neue Einbahnregelungen oder Abbiegeverbote.

Vor allem mit dem Verzicht des Straßenraumparkens werden in den bestehenden Erschließungsbereichen autofreie Räume und neue Flächen geschaffen, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt (bzw. der Parkbauten) zu reduzieren. Teilweise ergeben sich bewusste Änderungen im Erschließungssystem (z. B. Abbiegeverbote oder geänderte Fahrtrichtungen und Einbahnregelungen). Diese sind so geplant, dass sich möglichst wenig Fahrten innerhalb des Cityrings ergeben und sensible Bereiche entlastet werden. Für den Rad- und Fußverkehr, bleibt alles direkt befahrbar, sodass diese Verkehrsmittel dann potenziell bevorzugt zur Anreise bzw. Fortbewegung in der City gewählt werden.

Auf allen Straßen mit Kfz-Verkehr wird die Fahrgeschwindigkeit auf maximal 20 km/h reduziert, die Belange des Fußverkehrs werden stärker berücksichtigt. Wichtige Fahrradachsen werden z. B. als Fahrradstraßen hervorgehoben, die Straßenräume gestalterisch und baulich aufgewertet. Die in der Karte dargestellte Planung stellt die langfristige Konzeption dar. Da nicht alles sofort umgesetzt werden kann, sieht das Konzept auf dem Weg dahin noch einige Zwischenstufen vor.

Die Karte links zeigt den Bestand, rechts die Langfristplanung. Da nicht alles sofort umgesetzt werden kann, sieht das Konzept Zwischenschritte vor.

Bestand:
Kfz-Erschließung (30 km/h)
Kfz-Erschließung (20 km/h)
teils Mischflächen
Fußgängerzonen & Seitenräume
autofreie Bereiche

Konzept:
für Kfz weiterhin wichtige Straßenräume
max. 20 km/h, deutlich aufgewerteter Seitenraum, weiche Trennung oder Mischflächen
fußgängerfreundliche Bereiche
mit Kfz befahrbar; überwiegend Mischfläche ("shared space", max. 20 km/h) oder verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h)
wichtige Fahrradachsen (Hauptradrouten)
Ausweisung als Fahrradstraße oder priorisierte Radwegeführung empfohlen

befahrbar mit Kfz
nur eingeschränkt befahrbar
z. B. Taxi/Bus oder zeitlich begrenzt
TG/PH öffentl. Tiefgarage/Parkhaus
Zufahrt Tiefgarage/Parkhaus
Projektbereich

Die Schleifen

Königschleife

In der Königschleife befinden sich mehrere große Parkhäuser, die bisher (und auch künftig) über Kronen- und Bolzstraße an den Cityring angebunden sind. Zugleich entwickelt sich die Lautenschlagerstraße vom einst Kfz-dominiertem Raum zum attraktiven Aufenthaltsbereich. Der südliche Teil der Lautenschlagerstraße wurde bereits umgestaltet, auch die Bolzstraße wurde neugestaltet, kreuzt jedoch die Fußgängerzone Königstraße, um die Tiefgaragen in der Stauffenbergstraße zu erschließen.

Das Konzept trennt die Ströme zu und von, aber auch zwischen den Parkbauten und bündelt sie auf zwei Achsen. Dabei werden die drei großen Bauten im Norden über die Kronenstraße erschlossen. Hier wird die Geschwindigkeit auf 20 km/h reduziert.

Die Parkbauten in der Stephan- und Thouretstraße werden künftig nur über die Bolzstraße angebunden. Dies ermöglicht eine (fast) autofreie Lautenschlagerstraße (Ausnahme: Kreuzung Kronenstraße, private Zufahrten, Behindertenparken). Lautenschlager- und Bolzstraße werden zu wichtigen Fahrradachsen (z. B. als Fahrradstraßen), nur der westliche Teil der Bolzstraße wird für Kfz freigegeben.

Auch die nördliche Stephanstraße wird autofrei. Die südliche Stephanstraße müsste hingegen zu Gunsten einer autofreien Lautenschlagerstraße im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden – fußgängerfreundlich mit niedriger Geschwindigkeit. Die verkehrssichere Realisierbarkeit ist im Detail zu prüfen, davon hängt vieles ab: Sollte Zweirichtungsverkehr an dieser Stelle nicht möglich sein, ist der Kfz-Verkehr (wie heute) von Süden nach Norden zur Thouretstraße, weiter über die mittlere Lautenschlager- zur Kronenstraße zu führen.

Mit dem geplanten Neubau des Gebäudekomplexes auf der Ostseite der Königstraße ist anzustreben, auch die Tiefgarage am Schlossplatz unterirdisch über die Zufahrt Schillerstraße anzubinden und somit die Zufahrten in Stauffenberg- und Marstallstraße für Kfz schließen zu können.

Bestand

kurz- bis mittelfristige Planung

langfristige Planung

Legenden auf Seite 4

Bestand

kurz- bis mittelfristige Planung

langfristige Planung

Legenden auf Seite 4

Karlschleife

Die Richard-von-Weizsäcker-Planie bildet eine U-förmige Umfahrung des Planietunnels. Sie ist vor allem von Bedeutung für Busse und Taxen, die am Schlossplatz halten. Von ihr geht aber auch westlich des Karlsplatzes die Münzstraße ab. Diese bindet über die Dorotheenstraße die Tiefgarage Schillerplatz an und dient Marktbeschickern als Zufahrt. Des Weiteren befinden sich in der östlichen Dorotheenstraße zahlreiche Parkmöglichkeiten. Dort und im Kreuzungsbereich Markthalle-Altes Schloss (Stauffenbergplatz) finden sehr viele Fußgängerquerungen statt.

Zukünftig werden die Straßenparkplätze entfallen. Ausreichend Alternativen gibt es in den umliegenden Parkbauten.

Die Dorotheenstraße muss zunächst noch befahrbar bleiben, um den Parkplatz in der Goerdelerstraße zu erreichen und um als Ausfahrt für die Reisebusse (bis ein neuer Standort gefunden wurde) zur Verfügung zu stehen. In einem weiteren Umsetzungsschritt wird die Dorotheenstraße dann in der östlichen Hälfte zur Fußgängerzone werden. Dadurch entsteht mit dem Karlsplatz ein zusammenhängender Raum hoher Qualität für Aufenthalt und z. B. Gastronomie.

Die Münzstraße sowie der westliche Teil der Dorotheenstraße bleiben weiterhin befahrbar, jedoch auch hier als fußgängerfreundlicher Bereich mit niedriger Fahrgeschwindigkeit.

Beispielhaft dargestellt hier ein Vorher-Nacher-Vergleich der Dorotheenstraße.

Kronprinzschleife

Die Kronprinzstraße stellt einen gut erreichbaren Zugangspunkt zur Fußgängerzone dar.

Aus diesem Grund befinden sich hier unter anderem mehrere Taxistände und die große Kronprinz-Tiefgarage. Aber auch für Behindertenparken stellt der Standort über die kurzen, barrierefreien Stiche einen günstigen Ausgangspunkt zur Erreichung der Fußgängerzone, Geschäften, Gastronomie oder Arztpraxen dar. Als rückwärtige Lage zur Königstraße könnten hier auch sehr gut Belieferungsprozesse stattfinden, die dann mit kleineren Fahrzeugen in der Innenstadt verteilt werden.

Die Kronprinzstraße bildet derzeit aber auch eine Barriere zur attraktiv gewordenen Calwer Straße, indem sie die Alte Poststraße, die Lange Straße und die Gymnasiumstraße als potenzielle Gehwegachsen dorthin unterbricht.

Das Konzept sieht vor, die lange, autozentrierte Schleifenfahrbahn zu halbieren. Künftig besteht über Gymnasium- und Lange Straße keine Kfz-Verbindung mehr zur Kronprinzstraße. Die schmalen Einbahnstraßen werden zu kurzen Stichen, über die lediglich die privaten Zufahrten angebunden werden. Dazu müssen an den Enden Wendebereiche geschaffen werden (diese sollten ansprechender gestaltet werden, als übliche Wendehammer).

Ebenso müssen die Zufahrten zur Theodor-Heuss-Straße (Cityring) für die Einfahrt aus Süden und Ausfahrt nach Norden umgebaut werden.

Der nördliche Teil der Kronprinzstraße wird autofrei werden und eine direkte Verbindung zur Calwer Straße darstellen.

Die südliche Hälfte der Straße wird weiterhin den motorisierten Verkehr schleifenförmig zur Tiefgarage fließen lassen. Zudem werden hier Liefermöglichkeiten, Taxistände und Behindertenparken in den Straßenraum integriert. Aber auch hier sind die Aufenthaltsfunktion und Qualität der Seitenräume sowie die Querungsmöglichkeiten zu stärken.

Bestand

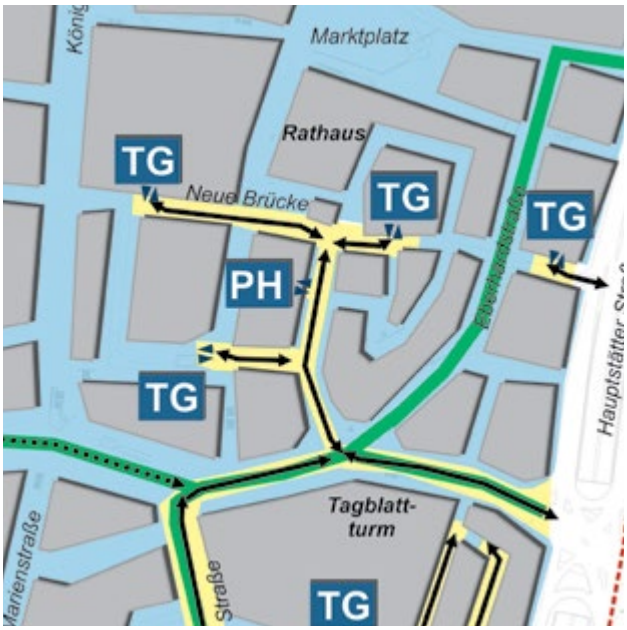
kurz- bis mittelfristige Planung

langfristige Planung

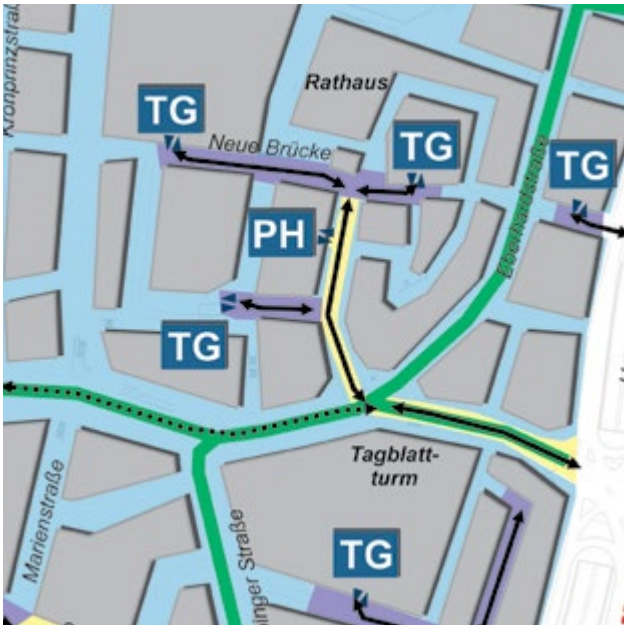
Legenden auf Seite 4

Bestand

kurz- bis mittelfristige Planung



langfristige Planung



Legenden auf Seite 4

Rathausschleife

Die Erschließung des Rathausumfeldes ist besonders stark im Wandel. Hier wurde bereits im Rahmen der Fahrradstraße Eberhardstraße die Durchfahrtmöglichkeit zwischen Nadler- und Dornstraße herausgenommen. Der Bereich Eichstraßenareal/Nadler Straße wurde attraktiv umgestaltet.

Zukünftig wird aber auch hier noch mehr Fläche gänzlich autofrei werden, indem die derzeitige Einbahnschleife aufgelöst wird. Durch Entfall der Straßenrandparkplätze in der Neuen Brücke kann dort Raum für Zweirichtungsverkehr gewonnen und so die Erschließung bis zur Tiefgarage Neue Brücke gesichert werden. Dazu müsste auch hier ein Wendebereich am Ende der Straße angelegt werden. Die Schmale Straße ist dann nicht mehr befahrbar (je nach Ausmaß der erforderlichen Schleppkurven maximal für den Lieferverkehr) und bietet Raum für neue Nutzungen in direkter Nähe der Fußgängerzone. Auch die Querung der Breiten Straße auf Höhe der C&A-Tiefgarage wird somit deutlich verkehrsärmer werden, da dann lediglich die Tiefgarage darüber erschlossen ist. Langfristig werden die kurzen Stichstraßen als fußgängerfreundliche, attraktive Mischbereiche umgestaltet.

Ebenfalls zu nennen ist eine architektonisch-städtebauliche Veränderung am Eingang der Schleife. Der heute noch die Steinstraße überziehende Gebäudeteil wird aktuell abgerissen und somit entsteht ein neuer Platz mit Sichtachse zum Rathaus.

Auch durch die Konzeption im Gerberviertel wird hier zukünftig der motorisierte Verkehr spürbar abnehmen, sodass dieser noch sehr auto-orientierte Bereich zukünftig deutlich für zu Fuß Gehende aufgewertet werden kann.

Gerber- und Sophienschleife

Das Gerber- und Sophienviertel (Karten Seite 11) verfügt über das am engsten vernetzte Straßensystem im Citybereich. Mit mehreren Einbahnstraßenregelungen ist bislang nahezu alles mit dem Auto befahrbar. Die Tübinger Straße stellt als Tempo-20-Zone einen für alle Nutzenden attraktiven Bereich dar, ist jedoch spürbar durch Kfz-Fahrten und Falschparker beansprucht.

Durch Rücknahme des Straßenrandparkens im

gesamten Viertel wird dies zum einen durch den dann nicht mehr stattfindenden Parksuchverkehr verbessert. Für die Anwohnenden ohne Garage gilt es, Alternativen zu bereiten.

Die Konzeption sieht eine deutlich weitergehende Verkehrsberuhigung im Viertel vor. In einem ersten Schritt wird östlich der Tübinger Straße die Christophstraße abgebunden (sie erschließt dann nur noch die dortige Tiefgarage). Gleichzeitig wird die Sophienstraße östlich der Tübinger Straße in ihrer Fahrtrichtung umgekehrt; abbiegen in die Tübinger Straße ist dann nur in Richtung Norden erlaubt. Von der anderen Seite kommend kann aus der Sophienstraße hingegen nur noch Richtung Süden abgebogen werden. Durch diese Diagonalsperre (die für den Radverkehr entlang der Tübinger weiterhin passierbar bleibt) wird der Kfz-Verkehr deutlich entzerrt. Es wird unattraktiver, mal schnell mit dem Auto ins Viertel oder „um den Block" zu fahren. Durchgangs- und Parksuchverkehr im Viertel wird dadurch größtenteils unterbunden. Am Knoten Tübinger-/Sophienstraße kommt es zu weniger komplexen Abbiegebeziehungen und geringeren Fahrgeschwindigkeiten. Der Radverkehr entlang der Tübinger Straße sollte vorfahrtberechtigt sein, Autos müssten dann stoppen.

Neue Fußgängerzone

In einem zweiten, langfristigen Schritt wird der Kfz-Verkehr aus der östlichen Sophienstraße herausgenommen. Es entsteht eine neue Fußgängerzone. Die nördliche Tübinger Straße ist dann ebenfalls komplett autofrei. Entsprechend ihrer Funktion als wichtigen Radroute wird die Fahrbahnfläche komplett für den Radverkehr verbleiben. Lediglich im südlichen Bereich der Tübinger wird weiterhin Kfz-Verkehr stattfinden, da hier die Ausfahrt der westlichen Sophienstraße erforderlich ist.

Auch die Gerberstraße wird in der langfristigen Konzeption nicht mehr durchgängig von Nord nach Süd befahrbar sein. Im mittleren Teil ist eine Sperre vorgesehen, was die Aufenthalts- und Wohnqualität dort deutlich steigern wird. Der Rest kann z. B. als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Die Nesenbachstraße wird ebenfalls zur Fußgängerzone und bildet eine attraktive Parallelachse für den Fußverkehr im Viertel, die im Norden sogar noch über die dann deutlich verkehrsärmere Torstraße und den Josef-Hirn-Platz bis zur Eberhardstraße reichen wird.

Bestand

kurz- bis mittelfristige Planung

langfristige Planung

Legenden auf Seite 4

Das Parkraumkonzept: Es geht nur gemeinsam

Die Stellplätze am Straßenrand machen nur 6 Prozent aller Kfz-Parkmöglichkeiten in der City aus.

Parken zählt zu den besonders kontrovers diskutierten Themen, wenn es um die Umgestaltung von innerstädtischen Straßenräumen geht. Die in der City wegfallenden 360 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum stellen allerdings nur 6 Prozent des Gesamtstellplatzangebotes dar. Es wird also keinesfalls so sein, dass es zukünftig zu wenig Kfz-Parkmöglichkeiten geben wird. Auch die Erschließung der Parkbauten wird durch die vorliegende Konzeption sichergestellt. Private Zufahrten bleiben selbstredend für die Nutzenden erreichbar.

Anlieger: Gemeinsam Lösungen finden

Parkmöglichkeiten für Anlieger (v. a. im Gerberviertel) fallen nicht von heute auf morgen weg; das Konzept sieht vor, Straßenparken dort schrittweise zurückzunehmen, bis gemeinsam mit allen Beteiligten passende Ausweichmöglichkeiten gefunden wurden. So könnte über Sonderkontingente für Anlieger mit bisheriger Ausnahmegenehmigung in den benachbarten Parkbauten verhandelt werden. Gerade im Gerberviertel wird das neue Erschließungskonzept Parksuchverkehr spürbar reduzieren. Im Gegenzug wird die Aufenthalts- und Wohnqualität deutlich gesteigert. Auch durch den Ausbau von Carsharing - z. B. mit Parkplätzen am Cityring oder in den Parkbauten - kann die Zahl privater Pkw in der City weiter gesenkt werden und Alternativen geboten werden.

Sonderparkplätze bleiben erhalten

Behindertenparkplätze, Taxistände, Krad-Parken und ähnliche Sonderpark-Nutzungen bleiben in ihrer Anzahl im Konzept erhalten. Teilweise sind räumliche Verlagerungen erforderlich; Verbesserungen etwa bei den Standorten werden aber angestrebt - gemeinsam mit den jeweils Betroffenen. Fahrradstraßen, die für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt sind, könnten für Behinderten-Pkw frei bleiben, ebenso für Taxen. Grundsätzlich gilt für alle Standorte, dass die genauen Platzierungen und Ausgestaltungen erst im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung gemeinsam festgelegt werden können.

Das Straßenraumkonzept: Licht, Wasser, Kunst

Begrünung und Wasser beleben die Innenstadt und erhöhen die Aufenthaltsqualität.

Die Stuttgarter Innenstadt zieht die Menschen nicht zuletzt über das Einkaufserlebnis an. Die wachsende Bedeutung des Online-Shoppings erfordert jedoch ein Umdenken: Neben dem Einkaufserlebnis muss die City auch ein Stadterlebnis bieten, die Menschen wollen sich wohlfühlen, ihnen muss eine attraktive Innenstadt geboten werden, bei optimaler Ausnutzung der vorhandenen Flächen. Die Landeshauptstadt hat sich hier bereits auf dem Weg gemacht, den Platz in ganzen Straßenzügen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu zu verteilen - und damit eine punktuelle Aufwertung des Stadtbildes erreicht. Genannt seien beispielhaft die Tübinger und Eberhardstraße.

Stadtmobiliar gibt Nutzung vor

Hohe Bedeutung kommt dem Stadtmobiliar zu. Die Möblierung gibt vor, wie Räume genutzt werden können. So erhöhen Sitzmöglichkeiten die Aufenthaltsqualität und laden zur Kommunikation ein. Auch sollten Straßen Orte für Spiel und Sport sein. Das Stadtmobiliar, zu dem etwa auch Radbügel zählen, sollte sich zugleich nach Umfang und Gestaltung in das Umfeld einfügen. Der Einsatz von Licht und die Beleuchtung des öffentlichen Raums kann die Atmosphäre und Sicherheit in der Stadt nachts verbessern, Akzente setzen und zugleich die Wegweisung unterstützen.

Ein belebendes Element im Stadtbild ist Wasser. Brunnen, Becken und andere Wasserelemente steigern die Aufenthaltsqualität und dienen zugleich der Klimaanpassung; Wasser wirkt damit ähnlich wie die Begrünung.

In Stuttgart wird bereits viel Wert auf Kunst gelegt. Sie prägt den öffentlichen Raum maßgeblich, weshalb Kunstwerke und die Kreativszene weiter unterstützt und inszeniert werden sollten.

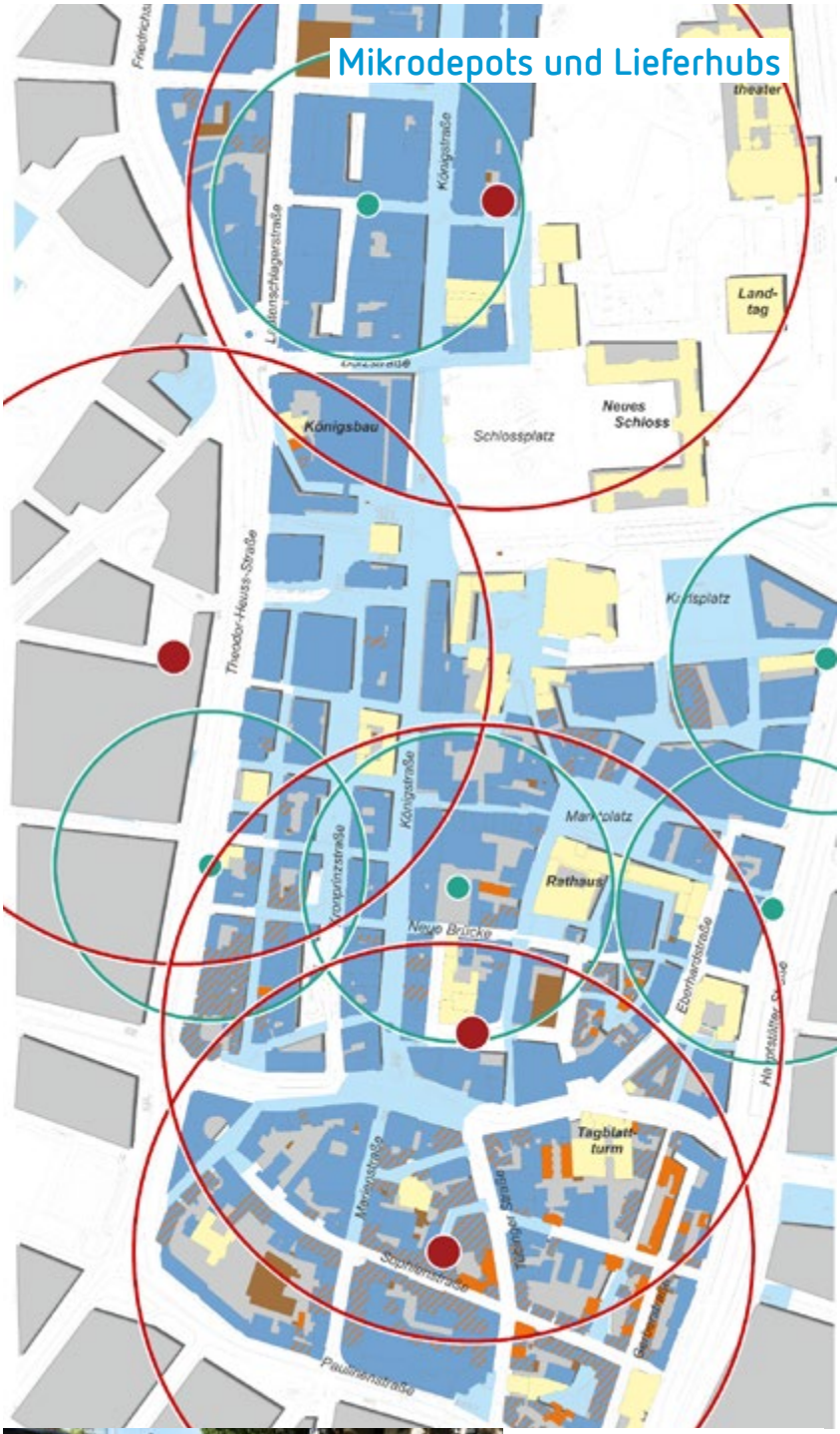
Wasser belebt Straßen und Plätze.

Die Citylogistik: Ladezonen, Lieferhubs und Lieferzeiten

Das Citylogistik-Konzept stellt einen Eckpfeiler im Gesamtkonzept der „Lebenswerten Innenstadt für alle" dar. Es soll die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr und die Versorgung mit Stückgut und Paketen sicherstellen und die Wettbewerbsfähigkeit des Innenstadt-Einzelhandels weiter stärken.

Ziel des Logistikkonzepts ist es aber auch, durch eine stadtverträgliche Abwicklung und neue Organisation des wachsenden Lieferverkehrs die Belastungen zu verringern. Auch sollen die Zufahrtsregelungen insgesamt harmonisiert und übersichtlicher werden. Das Konzept setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

- Flächendeckende Einrichtung von Ladezonen in den Erschließungsschleifen, ggf. kombiniert mit einer digitalen Verfügbarkeitskontrolle (digitale Ladezone). U. a. durch Nutzung von Raum durch entfallende Parkplätze an geeigneten Stellen, kann die Zahl der Ladezonen im Vergleich zu jetzt in etwa verdreifacht werden.
- Flächendeckende Einrichtung von Lieferhubs und Mikrodepots als Umschlagorte für Güter und Waren der Stadtversorgung. Damit soll die innerstädtische Logistik gebündelt und effektiver abgewickelt werden. Die Feinverteilung auf der letzten Meile wird mit Hilfe von E-Lastenrädern, E-Kleinstfahrzeugen und Transporthilfen (zu Fuß) übernommen. Nach Einschätzung von Dienstleistenden aus der Logistikbranche in Stuttgart kann eine Verlagerung von 50 bis 70 Prozent der Waren auf Lastenräder erfolgen – das Potenzial ist also groß. Die Hubs und Depots (Hubs haben den größeren Auslieferungsbereich von 300 m Radius, Mikrodepots kommen auf 150 m) sollten möglichst in privaten Immobilien untergebracht werden.
- Feste Lieferzeitfenster in den Fußgängerzonen, um Konflikte zwischen Fuß- und Lieferverkehr zu minimieren. Für weniger sensible Bereiche kann es eine zeitliche Staffelung mit angepasste Freigabezeiten geben.
- Auch die Einrichtung eines hydraulischen Pollersystems wurde als Ergänzung zu Beschilderung, Kontrolle und Gestaltungsmaßnahmen ausgearbeitet und kann schrittweise nach Bedarf realisiert werden.



© T. Hörner, LHS Stuttgart

Neue Routen für den Radverkehr

Der Radverkehr soll systematisch gestärkt werden, denn er trägt zu einer attraktiven City bei.

Der Radverkehr in Stuttgart soll in seiner Stellung weiter systematisch gestärkt werden. Dazu werden insbesondere die Radverbindungen in die City ausgebaut, verbunden mit dem Ziel, die Innenstadt attraktiv, komfortabel und sicher mit dem Rad erreichen zu können. Davon können auch der Handel und die Gastronomie profitieren, denn Studien zeigen, dass Radfahrende im Gegensatz zu Personen, die mit dem Auto kommen, häufiger die Innenstadt besuchen und deshalb dort insgesamt mehr Geld ausgeben. Und weil auch die Umwelt profitiert (weniger Lärm und Luftschadstoffe), trägt der Radverkehr zu einer nachhaltig attraktiven City bei.

Das Konzept sieht die Ergänzung des Hauptradroutennetzes vor. Neben den bereits geplanten und teils umgesetzten Hauptradrouten (HRR) 1, 3 und 4 sind jeweils eine

- zweite Nord-Süd-Achse von der Lautenschlagerstraße zum Rotebühlplatz (verbindet HRR 4 und 3)

und eine

- zweite Ost-West-Achse über Bolzstraße und Oberer Schlossgarten (verbindet HRR 4 und 1)

geplant. Außerdem verdichten Nebenrouten entlang des Cityrings das Radverkehrsnetz. Weitere Verbindungen innerhalb der Innenstadt entstehen durch die Freigabe von Abschnitten der Fußgängerzonen, etwa die Achse Kronprinzstraße und -platz (siehe Karte rechts); sie stellen die nahräumliche Erreichbarkeit von Zielen in der Innenstadt sicher.

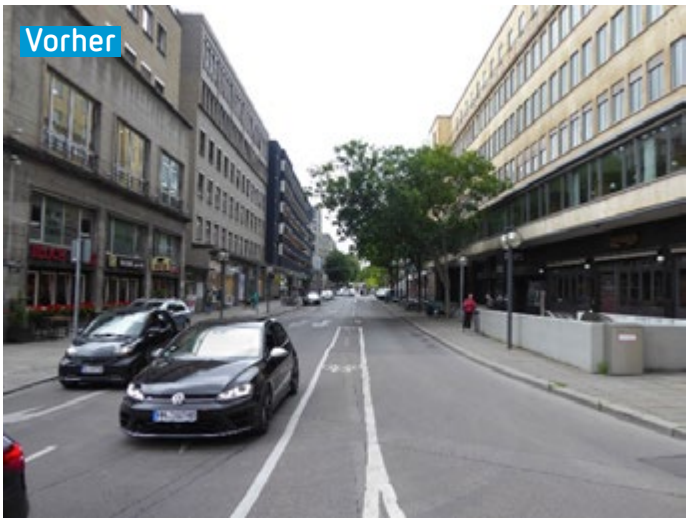
Als wichtigste Führungsform des Radverkehrs in der Innenstadt wird die Fahrradstraße empfohlen, wie sie bereits in der Eberhardstraße eingerichtet ist. Eine Ausweisung wird auch in der Lautenschlagerstraße und der Bolzstraße/Stauffenbergstraße geprüft. Fahrradstraßen bieten die Möglichkeit, Radverkehrsströme sicher und komfortabel zu bündeln und im Falle einer Führung im Mischverkehr dem Radverkehr Privilegien gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden einzuräumen.

Die grundsätzliche Herausnahme des Kfz-Verkehrs - mit Ausnahmen etwa für Behinderte, Taxen oder den Lieferverkehr - empfiehlt sich wie in der Eberhardstraße auch in weiteren Straßenzügen der Innenstadt.

Stellplätze: Vom Bügel bis zum Parkhaus

Radabstellanlagen entlang der Hauptradrouten sowie weiterer Verbindungen ergänzen die Radverkehrsinfrastruktur und steigern Erreichbarkeit wie Attraktivität der Innenstadt. Radbügel für Kurzeitparker sollen an den Zugängen zur Fußgängerzone eingerichtet werden; Platz dafür ergibt sich auch hier durch die frei werdenden Kfz-Stellplatzflächen. Beachtet wird auch, dass Lastenräder größere Stellplätze benötigen. Und bei zunehmender Parkdauer ist ein höherer Standard notwendig, etwa überdachte oder absperrbare Stellplätze.

Daher ergänzen neue Fahrradparkhäuser im Umfeld des Hauptbahnhofes und Radgaragen z. B. in leerstehenden Immobilien oder in umgenutzten Pkw-Parkbauten das zukünftige Angebot an Radstellplätzen in der Innenstadt.



Beispielhafte Umgestaltung der nördl. Lautenschlagerstraße. Links die heutige Situation, rechts als Fahrradstraße.

Radwegekonzept
Hauptbahnhof
Friedrichstraße
Lautenschlagerstraße
Königstraße
Staats-theater
Konrad-Adenauer-Straße
Land-tag
Bolzstraße
Königsbau
Schlossplatz
Neues Schloss
Theodor-Heuss-Straße
Karlsplatz
Kronprinzstraße
Marktplatz
Rathaus
Neue Brücke
Hauptstätter Straße
Tagblatt-turm
Marienstraße
Sophienstraße
Gerberstraße
für Kfz weiterhin wichtige Straßenräume
max. 20 km/h, deutlich aufgewerteter Seitenraum, weiche Trennung oder Mischflächen
fußgängerfreundliche Bereiche
mit Kfz befahrbar; überwiegend Mischfläche ("shared space", max. 20 km/h) oder verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h)
Fußgängerzonen und Seitenräume
autofreie Bereiche
Radwegeverbindungen
bedeutende Radwegeverbindungen
ergänzende Radwegeverbindungen
Freigabe Radverkehr in FuZo
Hauptradrouten
Projektbereich

Attraktive Wege für den Fußverkehr

Die täglichen Wege zu Fuß sollen sicher und attraktiv gestaltet sein.

Die Landeshauptstadt Stuttgart engagiert sich seit einigen Jahren systematisch in der Fußverkehrsförderung und hat bereits erste Schritte dafür unternommen, um die Bedingungen für das Zufußgehen deutlich zu verbessern. So wurde 2017 ein Fußverkehrskonzept für die innerstädtischen Stadtbezirke verfasst, dass mehrere Hauptfußwegeverbindungen und Flanierrouten definiert, die langfristig aufgewertet werden. Ziel der Landeshauptstadt ist es, die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Grundsätzlich sieht das Konzept zur Lebenswerten Innenstadt für alle drei Bausteine für den Fußverkehr vor:

- Erweiterung der Fußgängerbereiche mit neuen Fußgängerzonen, neuen attraktiven Räumen durch den Wegfall von Kfz-Parkplätzen und der Gestaltung von Fahrradstraßen sowie fußgängerfreundlichen Bereichen.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch regelmäßige Sitz- und Spielmöglichkeiten, eine durchgängige Beleuchtung und ein strategisches Wegweisungssystem inklusive des Einsatzes von Informationsstelen.
- Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur, die eine konsequente Barrierefreiheit in der gesamten Innenstadt, regelmäßige und sichere Querungsmöglichkeiten und eine bessere Gehwegqualität umfasst.

Hauptrouten und attraktive Wege

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde Hauptverbindungen für den Fußverkehr definiert. Dadurch entsteht ein zusammenhängendes, qualitativ hochwertiges Wegenetz in der Stuttgarter Innenstadt, das die wichtigsten Ziele miteinander verbindet (siehe Karte). Hier besteht ein hohes Fußverkehrsaufkommen. Sofern die Hauptfußwege nicht gänzlich autofrei angelegt werden können, sind die Belange des Fußverkehrs dort eindeutig in den Vordergrund zu rücken, etwa in verkehrsberuhigten (Geschäfts-)bereichen.

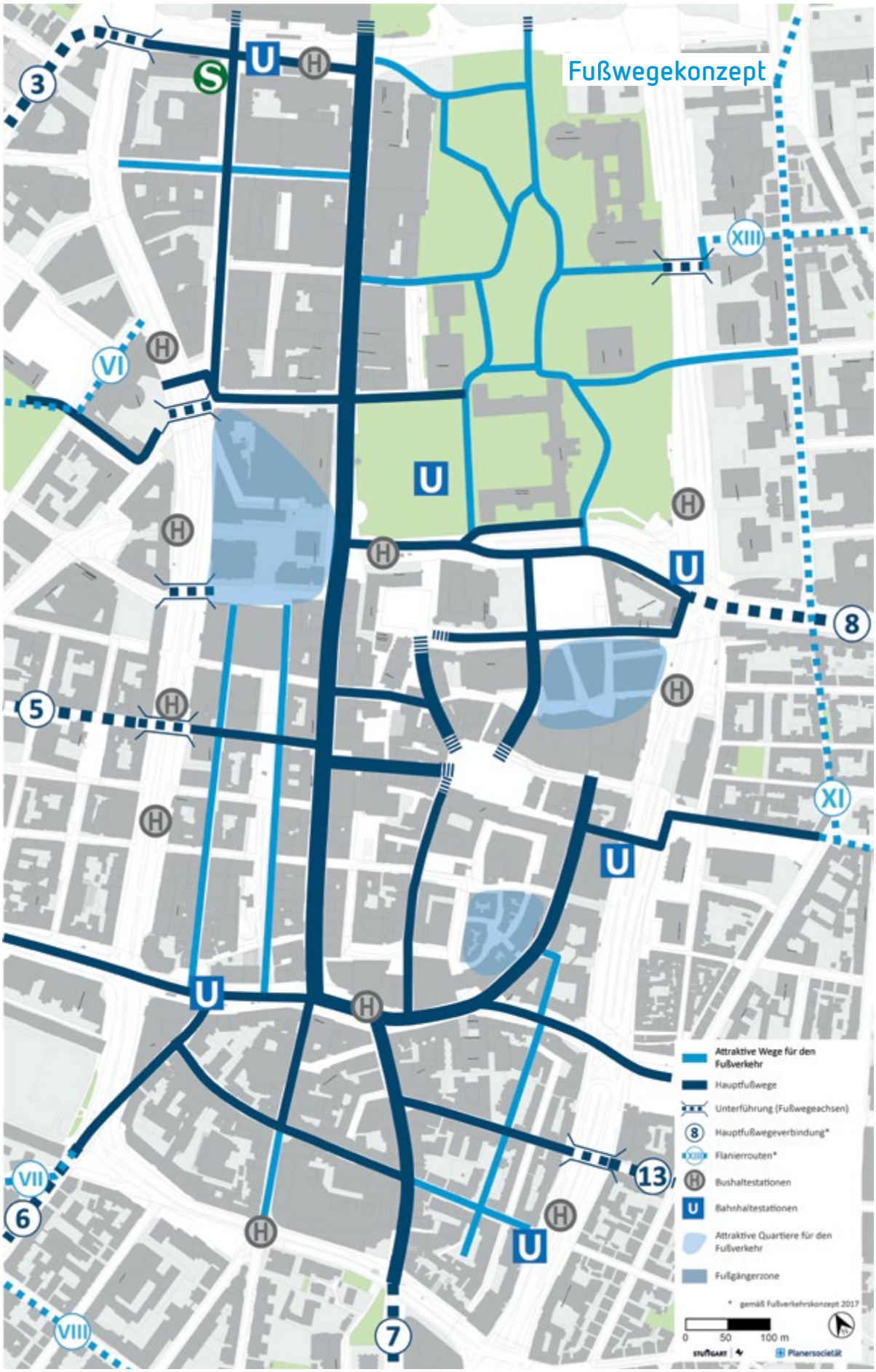
Zugleich wurden attraktive Wege und Räume festgelegt. Aufenthalt, Flanieren, Spielen oder Sitzen bekommen hier eine stärkere Bedeutung. Die attraktiven Wege werden als Sitz-, Spiel- und Kommunikationsbereiche gestaltet, die durch Installation entsprechender Elemente für Kinder und für ältere Personen gleichermaßen attraktiv sind. Das reicht von bemalten Gehwegen und einfachen Spielelementen wie Holzbalken über generationengerechte Sitzelemente bis hin zu Spielplätzen und Parks.

Mehr fußgängerfreundliche Bereiche

Durch Anpassung der Erschließungsschleifen sowie den Wegfall von Parken im öffentlichen Straßenraum werden fußgängerfreundliche Bereiche in der Stuttgarter Innenstadt deutlich ausgeweitet (siehe Gesamt- und Erschließungskonzept).

Dabei werden neben reinen Fußgängerzonen weitere Möglichkeiten genutzt, um attraktive Räume zu entwickeln, etwa Shared-Space-Bereiche ähnlich der Tübinger Straße. Wo Kfz-Verkehr weiterhin zulässig bleibt, werden Seitenräume aufgewertet - konkret z. B. die Gehwege breiter als das erforderliche Mindestmaß - und Tempo 20 eingeführt, was eine Verbesserung für Fußgänger*innen und auch Radfahrende bedeutet. Insgesamt muss eine sichere und barrierefreie bzw. -arme Fußverkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Dazu gehören auch sichere Querungsmöglichkeiten.

Beispielhafte Umgestaltung in der Sophienstraße. Der Wegfall der Kfz-Stellplätze erhöht die Aufenthaltsqualität enorm.


Fußwegekonzept
Attraktive Wege für den Fußverkehr
Hauptfußwege
Unterführung (Fußwegeachsen)
Hauptfußwegeverbindung*
Flanierrouten*
Bushaltestationen
Bahnhaltestationen
Attraktive Quartiere für den Fußverkehr
Fußgängerzone
* gemäß Fußverkehrskonzept 2017
0 50 100 m
Planersocietät

Höhere Aufenthaltsqualität nutzt allen

Die Verbindung zwischen Fortbewegung und Aufenthalt ist nirgends so groß wie beim Fußverkehr.

Beim Fußverkehr ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar wie bei keiner anderen Verkehrsart. Wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, erledigt alltägliche Wege regelmäßig und gerne zu Fuß. Ansprechende Sitzgelegenheiten dienen dabei sowohl den kurzfristigen wie dem längeren Verweilen. Sie sind gerade für ältere Menschen wichtig - neben sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen und Nahversorgungsangeboten. Sitzgelegenheiten sind auch für Eltern mit kleinen Kindern ein Etappenziel. Sie können sehr unterschiedlich gestaltet sein, an Haltestellen kann bei fehlendem Platz nur eine Anlehnmöglichkeit installiert werden. Ältere Menschen benötigen höheren Komfort und etwa Armlehnen, Jüngere akzeptieren auch Brunnen oder Mauern als Sitzgelegenheit.

Spielelemente brauchen nur wenig Platz

Insbesondere für Kinder sollte der öffentliche Raum so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Ein bewegungsförderndes Umfeld mit Spielmöglichkeiten ist ein wesentlcher Aspekt, um die eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern. Oft ist dafür nicht einmal viel Platz erforderlich, sofern sichergestellt ist, dass andere Verkehrsteilnehmende keine Gefahr darstellen.

Bedeutsam für den Fußverkehr ist eine durchgängige Barrierefreiheit. Für Menschen mit Behinderung ist sie Voraussetzung zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, von ihr profitieren aber auch viele andere, etwa Eltern mit Kinderwagen, Radfahrende oder Menschen, die Rollatoren nutzen. Speziell an Querungsstellen ist die Barrierefreiheit unerlässlich.

© Prof. Bernhard Meyer

Einfache Spielelemente in Griesheim.

Qualität der Gehwege ist wichtig

Wichtig ist eine hohe Qualität der Gehwege: In der Stuttgart Innenstadt sollten sie zum Beispiel nicht nur die Mindestbreite von 2,5 Metern haben, stattdessen sind Breiten bis zu 4 Meter sinnvoll. Auch ein Wegweisungssystem (das in Stuttgart bereits eingeführt ist) erhöht die Aufenthalsqualität; sinnvoll ist die Verbindung mit interaktiven Informationstafeln.

Mehrgenerationengestaltung eines Sitzbereiches.

Die Umsetzung: So soll es jetzt weitergehen

Das Konzept „Lebenswerte Stadt für alle" hat die Realisierbarkeit des Zielbeschlusses klar aufgezeigt.

Das Projekt kann nun schrittweise umgesetzt werden (siehe Grafik). Vieles wurde bereits geplant oder begonnen. Der Zeitplan ist - wie bei allen Projekten und Baustellen - noch vorläufig. Parallel zur Planung können Detailausarbeitungen wie Projektkonkretisierungen und Straßenraumentwürfe erstellt und weiterentwickelt werden. Auch der Dialog mit Akteuren und Politik wird kontinuierlich weitergeführt.

Die Umsetzung ist als Lern- und Beteiligungsprozess zu verstehen. Viele zunächst nur temporäre Änderungen können erprobt, diskutiert und optimiert werden, bevor sie verstetigt und wortwörtlich „in Stein gemeißelt" werden.

Mit der politischen Beratung und Beschluss des Stufenkonzepts sowie erster wichtiger Maßnahmen (einheitlich Tempo 20 km/h, Rücknahme des Straßenrandparkens innerhalb des Cityrings) werden nötige Investitionen ermittelt und bereitgestellt. Aus der Umsetzung sollen erste Erfahrungen gesammelt und Maßnahmenbündel evaluiert werden.

Als langfristige Maßnahme ist zudem geplant, den Geltungsbereich auszuweiten und durch Verlegung des Cityrings (Wolframstraße) den Bahnhofsvorplatz fußgängerfreundlich zu gestalten.

Die Umsetzung ist als Lern- und Beteiligungsprozess zu verstehen. Vieles kann erprobt, diskutiert und verändert werden.

Gestaltung: Lisa Fischer