

Verkehrspolitisches Grundsatzpapier der SPD Stuttgart

Politik für eine stadtverträgliche Mobilität

Inhaltsverzeichnis

Aufgabenstellung und Gliederung	Seite 3
1. Dem Fußgänger mehr Raum geben	Seite 4
2. Radverkehr – ein wesentlicher Teil zukunftsfähiger Mobilität	Seite 7
3. Der öffentliche Nahverkehr – besser mobil mit Bus und Bahn	Seite 10
4. Stadtverträglicher Autoverkehr	Seite 18
5. Intermodalität fördern – die Zukunft des Stadtverkehrs	Seite 30
6. Fazit	Seite 31
AK Verkehr, SPD Stuttgart: Teilnehmer	Seite 32
Quellenangaben Bildmaterial	Seite 33

Stuttgart, im Oktober 2013

Aufgabenstellung und Gliederung

Die Mobilität ist ein zentrales Thema der Politik in unserer Stadt: Tägliche Staus auf den Straßen, Luft- und Lärmbelastung durch den Autoverkehr, zugeparkte Wohngebiete, fehlende Radwege und zu wenig Platz für Fußgänger beschäftigen die Bürger und ihre Vertreter in den städtischen Gremien täglich. Es gibt eine Fülle von Einzelvorschlägen in unserer Partei, aber es fehlt ein aktuelles verkehrspolitisches Gesamtkonzept. Das letzte Papier zu diesem Thema stammt aus dem Jahr 1987. Es war in weiten Bereichen ein Wachstums- und Ausbaukonzept zur Bündelung des Autoverkehrs und zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Davon ist inzwischen vieles umgesetzt. Außerdem haben sich die politischen, technischen und gesellschaftlichen Randbedingungen in den letzten 25 Jahren erheblich verändert. Überall stoßen wir sowohl räumlich als auch finanziell an enge Grenzen.

Deshalb hat der Kreisvorstand im Dezember 2010 beschlossen, ein neues verkehrspolitisches Grundsatzpapier zu erarbeiten. Er hat Roswitha Blind und Reinhard Kühn gebeten, den dazu notwendigen Diskussionsprozess zu organisieren. Dies erfolgte in Form eines mitgliederoffenen Arbeitskreises, der insgesamt 23-mal getagt hat. Dabei wurde zu den einzelnen Themen der Sachverstand von unabhängigen Experten eingeholt, über die Erfahrungen aus anderen Städten berichtet und daraus eigene Zielvorstellungen erarbeitet.

Bei der Arbeit wurde bewusst mit dem Fußverkehr begonnen. Denn der Mensch und seine unmittelbaren Bedürfnisse sollen im Mittelpunkt der städtischen Politik stehen, nicht ein bestimmtes Verkehrsmittel! Nach dem Fußverkehr haben wir den Radverkehr, den ÖPNV und den Autoverkehr betrachtet und uns am Schluss mit Konzepten der intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel beschäftigt.

Im Arbeitskreis waren Mitglieder aus allen Stadtbezirken vertreten. Der vorliegende Text ist ein Gemeinschaftsprodukt, bei dem alle Mitglieder des Arbeitskreises ihre Meinungen und Vorschläge eingebracht haben.

1. Fußverkehr – dem Fußgänger mehr Raum geben

Zu Fuß gehen ist die natürlichste und stadtverträglichste Fortbewegungsart: Gesund, ohne Energieverbrauch, ohne Lärmemissionen. Durch die Zunahme des Autoverkehrs wurde der Raum für die Fußgänger in der modernen Stadt jedoch immer mehr reduziert, die Bewegungsmöglichkeiten für den Fußgänger stark eingeschränkt. Dies gilt insbesondere für die „Auto-Stadt“ Stuttgart. Deshalb gebührt dem Fußgängerverkehr eine wesentlich größere Aufmerksamkeit als bisher; vieles muss getan werden, um das zu Fuß gehen wieder attraktiv zu machen, um dem Fußgänger wieder mehr Raum zu geben.

Wir brauchen dafür einen grundsätzlich neuen Ansatz in der Verkehrsplanung unserer Stadt:

Anstatt wie bisher die Planung des öffentlichen Raums vorrangig aus der Perspektive des Individualverkehrs und entsprechend den technischen Bedingungen des Autos zu gestalten,

müssen künftig bei jeder Planung die Belange der Fußgänger und Radfahrer mindestens gleichberechtigt beachtet werden. Der Autoverkehr ist auf seine dienende Funktion der schnellen Fortbewegung zu reduzieren und auf wenigen Hauptstraßen zu bündeln. In den Wohnstraßen muss es künftig ein Miteinander der Verkehrsarten geben ohne das bisherige Übergewicht des Autos.

Dazu ein praktisches Beispiel: Bei der Aufstellung von Verkehrsschildern, Pollern und Ampeln geht bisher grundsätzlich das Auto vor – deshalb werden diese Einbauten nicht am Rande der Gehwege angeordnet, sondern bis zu 70 cm (!) davon entfernt. Angesichts üblicher Gehwegbreiten von 1,50 m wird dadurch die Bewegungsfläche des Fußgängers nochmals halbiert. Nicht die Breite eines Kinderwagens und die Sicherheit des Fußgängers ist hier Ausgangspunkt der Planung, sondern selbstverständlich, aber unausgesprochen, die Unversehrtheit des Kotflügels. Das sogenannte „Lichttraumprofil“ des Fahrzeugs bestimmt die Planung, nicht der Mensch mit seinen Grundbedürfnissen.

Bei Fußgängern denken wir immer auch an Kinder, an Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer oder Sehbehinderte mit ihren jeweiligen Bedürfnissen.



1.1 Das Verkehrsnetz aus der Fußgängerperspektive planen

Hier wollen wir ansetzen: Das Verkehrsnetz muss immer auch aus der Fußgänger-Perspektive betrachtet werden. Analog zum Radverkehr fordern wir die Einsetzung eines Verkehrsplaners mit Schwerpunkt Fußgänger in der Stadtverwaltung. Dieser müsste bei allen Planungsvorgängen eingebunden werden. Außerdem sollte mit Hilfe eines eigenen „Fußwegbudgets“ das vorhandene Gehwegnetz sukzessive ausgebaut und verbessert werden.

Bei den Gehwegen ist künftig generell ein Mindestmaß von 2,0 m Breite einzuhalten und zwar netto – also nach Abzug des Raumes für jegliche Einbauten. Regelmaß für Gehwege aber sind 2,50 m Breite. Entsprechend dieses Grundsatzes muss auch das Bestandsnetz überprüft und korrigiert werden. Bei Konflikten mit anderen Nutzungen der Gehwege wie z.B. Außenbewirtschaftungen hat die Sicherheit des Fußgängers Vorrang. Steht nicht genug Straßenraum zur Verfügung, so sind neue Konzepte mit Mischflächen wie „Shared Space“ oder „Spielstraßen“ (verkehrsberuhigte Bereiche) von Vorteil, in denen die verschiedenen Verkehrsteilnehmer den Raum gleichberechtigt nutzen.

In der Innenstadt wurden in den letzten Jahren Fußgängerzonen eingerichtet. Dies reicht jedoch nicht aus. Wir brauchen ein vernetztes System von attraktiven Fußwegen in der Stadt. Hauptachsen für Fußgänger aus der City in die umgebenden Bezirke müssen geschaffen werden, auch die Stadtteile sind auf ihre Fußgängerfreundlichkeit zu überprüfen. Dabei ist den Querungen von Verkehrsstraßen mehr Augenmerk zu schenken. Überdimensionierte Kreuzungen und Straßeneinmündungen sind zurückzubauen. Gehwegnasen, also Aufweitungen der Gehflächen an Kreuzungen und Übergängen erleichtern die Querungen. Noch besser sind über die Straßeneinmündungen hinweg gezogene Gehwege sowie Aufpflasterungen und Belagswechsel an Kreuzungen, um die Sicherheit der Fußgänger zu verbessern. Zebrastrifen sind auch in weniger befahrenen Tempo-30-Zonen notwendig.

Bei Ampelkreuzungen ist die Wartezeit der Fußgänger zu reduzieren. Ebenso wichtig ist die Durchgängigkeit der Grünphasen für Fußgänger beim Überqueren von mehreren Fahrspuren. Wo es möglich ist, sollten Diagonal-Querungen in Erwägung gezogen werden. Auch hier ist künftig der Wartezeit des Fußgängers bei Wind und Wetter mindestens die gleiche Bedeutung zu geben wie der Flüssigkeit des Individualverkehrs.

Bei der Gestaltung unserer Stadtteile müssen kurze und sichere Wege zu zentralen Einrichtungen im Vordergrund stehen - insbesondere die Erreichbarkeit von Kindergärten und Schulen. Tempo 30 ist hier Pflicht.

Barrierefreiheit muss selbstverständlich werden, ein guter baulicher Zustand der Gehwege ist unabdingbar. Fuß- und Radwege sind zu trennen, wenn es irgend möglich ist. Für Fahrräder sind entsprechende Spuren im Straßenraum vorzusehen.

1.2 Die Qualität des öffentlichen Raumes erhöhen

Zur Attraktivität des Fußgängerverkehrs trägt ganz entscheidend die Qualität des öffentlichen Raumes bei. Dieser soll wieder den Menschen und ihrer natürlichsten Bewegungsart zur Verfügung stehen, er muss wieder Aufenthaltsraum für Jung und Alt, also Stadtraum werden. Die Pflanzung von Bäumen gliedert den Straßenraum, Bäume auf Plätzen spenden Schatten und markieren Überwege. Das städtische Programm „Plätze, Parks und Panoramen“ könnte zum Motto für die Gestaltung einer Fußgängerstadt Stuttgart werden – die Verknüpfung der „Highlights“ unserer Stadt durch ein attraktives System von Fußwegen. Dazu gehören auch die „Stäffele“ als kurze Verbindungswege mit vielfältigen Ausblicken über die Stadt. Oft auch historisch und kulturell interessant, stellen sie ein Markenzeichen für Stuttgart dar. Dieses gilt es zu pflegen, zu erhalten und wo möglich noch auszubauen.

Ein durchgängiges Fußgängerleitsystem könnte der Erkundung der Stadt dienen und wäre auch ein Beitrag für den Fremdenverkehr. Es sollte sich nicht auf die City beschränken, sondern auch in den Stadtbezirken eine Hilfe zur Orientierung bieten. Dabei bietet sich eine noch bessere Verknüpfung mit den Haltestellen des ÖPNV an.

2. Radverkehr – ein wesentlicher Teil zukunftsfähiger Mobilität

Die Topografie Stuttgarts diente über viele Jahre hinweg als Begründung für den niedrigen Fahrradverkehrsanteil von heute 5,6 %. Tatsächlich wurde damit ein Mangel an Engagement zur Förderung des Radverkehrs überdeckt. Dieser fehlende Wille und die automobilzentrierte Verkehrsplanung der Nachkriegszeit sorgten dafür, dass es bis zur Jahrtausendwende als nahezu exotisch galt, wenn jemand zur Arbeit radelte.



Heute besteht weitgehend Übereinstimmung, dass das Radfahren ein selbstverständlicher und wesentlicher Teil einer zukunftsfähigen Mobilität ist. Das Fahrrad ist ein ideales urbanes Verkehrsmittel, denn es ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine individuelle Mobilität mit hoher Flexibilität und günstigen Reisezeiten. Radfahren ist gut für die Gesundheit und die Umwelt, es produziert weder Lärm noch Abgase. Das Fahrrad stärkt die Nahmobilität und damit die Stadtteilzentren sowie die City und es braucht wenig Platz. Es schafft Freiraum in Stuttgart – für die, die es nutzen und auch für die anderen.

Deshalb wollen wir den Radverkehrsanteil an allen Wegen in Stuttgart zügig erhöhen (siehe Kapitel 4.3). Die spezielle Topografie unserer Stadt sehen wir nicht als Hindernis, sondern als Anreiz. Räder mit Elektromotor (Pedelects) werden diese Sicht der Dinge unterstützen. Entscheidend für den Erfolg des Radverkehrs sind die Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur und ein positives Fahrradklima in der Stadt.

Wichtige Aktivitäten zur Radverkehrsförderung der letzten Jahre wollen wir weiterentwickeln: ausreichend städtisches Personal im Bereich Radverkehr, optimale Koordination in der Stadtverwaltung, den Ausbau von öffentlichen Fahrradabstellanlagen, die Ausweitung des Call-a-bike-Systems auf die Randbezirke einschließlich der Beibehaltung der kostenfreien ersten halben Stunde und des Einsatzes von Pedelects, eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, sowie die breite Kommunikation mit der Bürgerschaft im Radforum. Grundlage für eine positive Entwicklung ist jedoch eine anforderungsgerechte und gut vernetzte Wegeinfrastruktur.

2.1 Wegeinfrastruktur ausbauen

Bei den Verhandlungen zum Doppelhaushalt 2010/11 hat die SPD dafür gesorgt, dass mit der Umsetzung eines Haupttroutennetzes ernsthaft begonnen werden konnte. Die Haupttradrouten sind vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet und bilden das Grundgerüst eines gesamt-städtischen Radverkehrsnetzes, das den Radfahrern möglichst direkte, sichere und angenehm zu befahrende Verbindungen anbieten soll. Alltagsradler und Freizeitradler haben unterschiedliche Ansprüche und Anforderungen, denen das Radnetz gerecht werden muss.

Den Ausbau von Haupttradrouten sowie von Ergänzungsrouten und Wegen mit vorrangiger Funktion für den Freizeitverkehr wollen wir weiter vorantreiben. Dazu gehören in das Gesamtnetz eingelagerte Fahrradnetze für den Binnenverkehr in den Stadtteilen. Jährlich sollen mindestens 2 Stadtteilnetze planerisch bearbeitet und unter enger Einbindung der Bezirksbeiräte umgesetzt werden.

Eine gute Beschilderung der Routen, die den unterschiedlichen Anforderungen Alltag, Freizeit und Tourismus gerecht wird, ist für uns selbstverständlich. Außerdem muss das Stuttgarter Radnetz sinnvoll und direkt an die Netze der Nachbarkreise angebunden werden. Dazu soll mit den angrenzenden Kommunen Kontakt aufgenommen werden, um gemeinsam Lösungen zu finden.

2.2 Konflikte vermeiden

Die Sicherheit der Radfahrer hat Priorität. Rad- und Fußgängerverkehr sind grundsätzlich zu trennen, die erwachsenen Radfahrer gehören auf die Straße, wobei sich Radwege oder Schutzstreifen als sichere Abgrenzung zum Autoverkehr erwiesen haben. Dort, wo sich Konflikte mit dem Autoverkehr nicht vermeiden lassen, ist das Vorrecht des schwächeren Verkehrsteilnehmers umzusetzen. Fahrradstraßen und „shared spaces“ sollen ausgebaut werden. Wege für Radfahrer gehören im Winter ebenso geräumt wie Straßen. Falschgeparkte Autos auf Radwegen und Schutzstreifen müssen genauso wie auf Gehwegen tabu sein und umgehend abgeschleppt werden. Die Haushaltsmittel zur Verkehrsüberwachung werden wir in diesem Zusammenhang erhöhen.

Der Radverkehr ist für uns ein selbstverständlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik; deswegen muss die Verknüpfung mit dem ÖPNV verbessert werden. Wir schlagen einen breit angelegten Versuch der SSB zur Fahrradmitnahme in Bussen vor. Busse, Stadt- und S-Bahnen sollten in Zukunft flexibler möbliert sein und genug Freiraum bieten, damit die Fahrradmitnahme konfliktfrei möglich wird. Ziel muss eine einheitliche und verständliche Fahrradmitnahme im ganzen VVS sein.

Platz ist in der Großstadt Mangelware – das gilt auch für Stellflächen für Räder. Diese beanspruchen jedoch nur ein Fünftel des Platzes eines PKW. Deshalb werden wir die Möglichkeiten der Landesbauordnung nutzen und teilweise Autostellplätze in öffentliche Fahrradstellplätze umwidmen. An zentralen Punkten ist an entsprechende Überdachungen und abschließbare Boxen zu denken. Dabei ist auf eine sorgfältige stadtgestalterische Einbindung zu achten. Am neuen Hauptbahnhof wollen wir ein großes Fahrrad-Parkhaus errichten.

Künftig sind bei allen Bauvorhaben ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verpflichtend vorzusehen.

2.3 Kinder und Jugendliche fürs Rad begeistern

Das Projekt „Rad und Schule“, mit dem vor allem die alltägliche Nutzung des Fahrrads bei den Schülern der weiterführenden Schulen gefördert wird, wollen wir weiterführen und Infrastruktur und Radprojekte an Schulen fördern. Außerdem ist die Fahrradnutzung durch Kinder und Jugendliche im Freizeitbereich deutlich zu stärken. „Bikeparcours“, auf denen Kinder und Jugendliche mit Spaß die Radbeherrschung lernen können, sind dauerhaft oder auch vorübergehend auf Interimsflächen stadtweit zu errichten. Technisch und pädagogisch entsprechend ausgestattete Jugendverkehrsschulen sollen zuverlässig Verkehrserziehung, Fahrradsicherheit und Radfahrmotivation auf breiter Ebene fördern und sichern. Hierzu könnte auch die Ausgabe von Wartungsgutscheinen für Kinder mit Bonuscard beitragen.



Das Stuttgarter Alleinstellungsmerkmal Topografie und die zahlreichen Grünflächen der Stadt wollen wir nutzen, um die Lust am Radfahren zu wecken. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sollen dabei für spezielle Anforderungen Strecken für Mountainbiker, Downhillfahrer oder auch themenbezogene Erlebnisrouten wie z.B. Aussichtstrecken ausgewiesen werden. Dadurch könnte unsere Landschaftstopografie vom Radfahr-Hemmnis der Vergangenheit zum Radfahr-Ansporn der Zukunft werden.

3. Der öffentliche Nahverkehr – besser mobil mit Bahn und Bus

Die Stuttgarterinnen und Stuttgarter benützen für 26% ihrer Wege den ÖPNV. Unser Ziel ist eine deutliche Steigerung dieses Anteils (siehe Kapitel 4.3). Dieses Ziel ist keine Utopie. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV steigen kontinuierlich, der Stellenwert eines eigenen Autos sinkt bei jüngeren Großstadtbewohnern. Doch ohne eine weitere Verbesserung des Angebots und attraktivere Tarife lässt sich eine Trendwende nicht erreichen, da die Schülerzahlen sinken und immer mehr Senioren einen Pkw zur Verfügung haben. Auf vielen Relationen sind die Angebote des ÖPNV insbesondere im Freizeitbereich heute nicht konkurrenzfähig.

Der ÖPNV muss so attraktiv werden, dass er für eine zunehmende Zahl von Einwohnern unserer Stadt für mehr Mobilitätsbedürfnisse als heute eine vertretbare Alternative zum Pkw darstellt.

Der ÖPNV soll nicht nur durch verstärkte Nutzung einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern auch selbst weniger Emissionen verursachen.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis, das gerade auch in Zeiten steigender Energiepreise allen Bürgerinnen und Bürgern unabhängig von ihrem Geldbeutel zur Verfügung stehen muss. Hier hat der ÖPNV eine besondere Aufgabe.

3.1 Taktverbesserungen

Ein ÖPNV-Angebot ist nur dann erfolgreich, wenn es auch die veränderten Lebens- und Arbeitsgewohnheiten der Menschen berücksichtigt. Insbesondere im Busverkehr muss das Angebot deutlich verbessert werden. Deshalb fordern wir für die nächsten Jahre:

3.1.1 Stadtbahn

- Der 10-Minutentakt tagsüber soll auf allen Strecken gelten und bis 20.30 Uhr ausgeweitet werden.
- Ein- und Ausrückfahrten müssen im Fahrplan veröffentlicht werden; damit können ohne Mehrkosten Angebote im Früh- und Spätverkehr verbessert werden.

3.1.2 Busse



- Der 10-Minutentakt muss tagsüber auf vielen Linien generell, auf anderen wenigstens in der Hauptverkehrszeit zum Standard werden und bis 20.30 Uhr ausgeweitet werden
- Auf einzelnen stark nachgefragten Linien ist in der Hauptverkehrszeit sogar ein 5-Minuten-Takt erforderlich.
- Im Spätverkehr, teilweise auch im Frühverkehr sind Verbesserungen notwendig.
- Samstags zu den Geschäftszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zu wenig.
- Die Takte müssen gut merkbar gestaltet werden. Es soll möglichst wenige Taktsprünge geben.
- Stuttgart braucht auch unter der Woche ein attraktives Nachtangebot
- Auf die Anschlusssicherung muss mehr Gewicht gelegt werden. Gerade am späten Abend ist der Anschluss wichtiger als eine minutengenaue Abfahrt. Es muss kontrolliert werden, ob Anschlüsse tatsächlich erreicht werden.

Langfristig streben wir einen 7,5-Minuten-Takt bei Stadtbahnen und Bussen an. Dies würde optimal zum 15- bzw. 30-Minuten-Takt der S-Bahn passen. Der ÖPNV würde weiter an Attraktivität gewinnen, weil man sich kaum noch Fahrpläne merken müsste. Dabei sind wir uns bewusst, dass für dieses Ziel noch große Hürden überwunden werden müssen: Auf den Stammstrecken in der Innenstadt würden die Bahnen im 90-sec-Takt fahren. Ein entsprechendes Zugsicherungssystem müsste neu entwickelt und die Fahrgastwechselzeiten erheblich verkürzt werden.

3.1.3 S-Bahn und Regionalverkehr

S-Bahn und Regionalverkehr dürfen als innerstädtische Verkehrsmittel nicht außer Acht gelassen werden, auch wenn die Stadt Stuttgart hier nicht Aufgabenträger ist. Außerdem spielt es für das Verkehrsgeschehen in der Stadt eine erhebliche Rolle, wie attraktiv S-Bahn und Regionalverkehr für Ein- und Auspendler sind.

Folgende Verbesserungen sind notwendig.

- Ausweitung des 15-Minuten-Takts bei der S-Bahn morgens bis 9.30 Uhr und abends bis 20.30 Uhr. Wenn nötig, sollte auch ein ganztägiger 15-Minuten-Takt geprüft werden.
- Nacht-S-Bahnen auch werktags, ergänzt durch entsprechende Nachtbusse.
- Verbesserung des Angebots auf der „Schusterbahn“ Kornwestheim – Untertürkheim; Ausbau zu einer echten Tangentiallinie Ludwigsburg – Esslingen

3.2 Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur

Das Ziel der SPD ist, dass jede Stuttgarterin und jeder Stuttgarter den ÖPNV „vor der Tür“ hat. Das Liniennetz soll so ausgebaut werden, dass niemand weiter als 10 Minuten zu Fuß von einer Haltestelle entfernt wohnt.

3.2.1 Stadtbahn



Der Ausbau des Stadtbahnnetzes ist mit der Umsetzung der aktuellen Projekte (U 12 Dürrolewang – Hbf - Milchhof – Nordbahnhof – Hallschlag – Remseck; Verlängerung der U6 vom Fasanenhof zum Flughafen/Messe) nicht abgeschlossen. Volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen müssen realisiert werden.

Für eine Vielzahl von weiteren Ausbaumaßnahmen sollen Trassen freigehalten, die Planungen vertieft und bei Vorliegen der förderrechtlichen Voraussetzungen die nächsten Umsetzungsschritte angegangen werden.

Es handelt sich um folgende Strecken:

- Leinfelden – Echterdingen
- Umsteigefreie Anbindung Innenstadt – Plieningen übers Möhringer Gleisdreieck, und Fortführung Plieningen – Universität
- Nellingen – Esslingen
- Degerloch – Birkach
- Remseck – Ludwigsburg – Markgröningen
- Giebel – Hausen – S-Bahn Weilimdorf
- Vaihingen – Büsnau
- Neugereut - Oeffingen

3.2.2 Busse

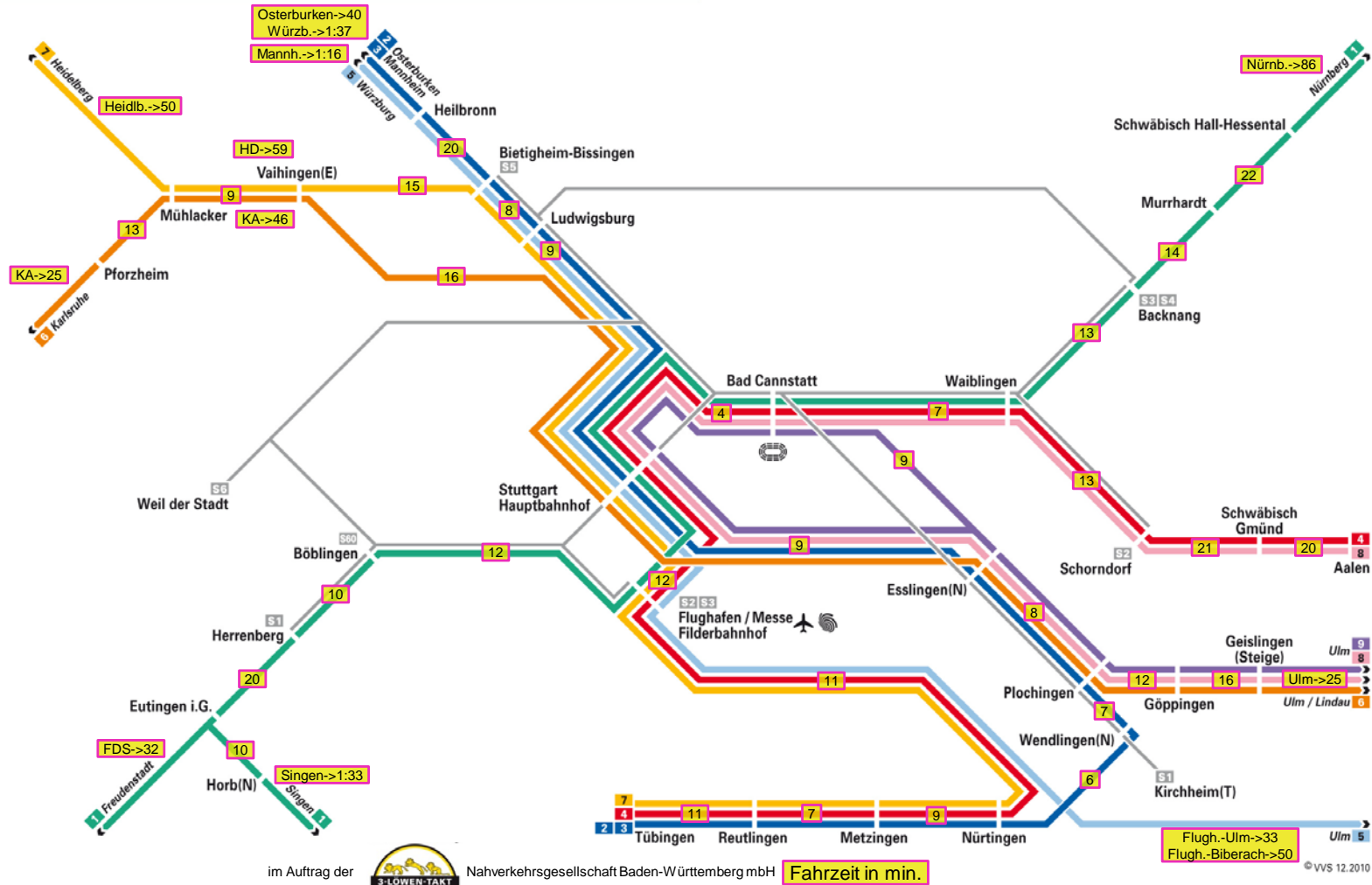
- Systematische Überprüfung von Busbeschleunigungen: Vorrangschaltungen an Ampeln müssen ausgebaut und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft und ggf. angepasst werden, ggf. auch zulasten des motorisierten Individualverkehrs
- Umgestaltung von Haltestellen zu Buskaps mit erhöhten Bordsteinen, für einen ebenerdigen Einstieg und mehr Platz für wartende Fahrgäste. Der Halt der Busse auf der Fahrbahn erhöht auch den Fahrkomfort und ist parkraumschonend.
- Weitere Busspuren, wo es sinnvoll ist. Wir sind bereit, dafür auch gewisse Einschränkungen des MIV hinzunehmen.

Diese Maßnahmen liegen im Aufgabenbereich der Stadt.

3.2.3 S-Bahn- und Regionalverkehr

Mit dem Bahnprojekt S 21 entsteht neben dem Stadtbahnliniennetz und der S-Bahn ein drittes Schienennetz des Regionalverkehrs, die durchgebundenen MetroRegioExpress-Linien (siehe Anlage, Planungsstand Dezember 2011, copyright vvs GmbH). Dies bietet die Chance, dass mehr Ein- und Auspendler als bisher den ÖPNV benutzen: Ein wichtiger Beitrag zur Eindämmung des Straßenverkehrs in Stuttgart.

MetroRegioExpress - Liniennetz



Auch der zukünftige Bahnhof am Flughafen ermöglicht neue Fahrgastpotentiale. Denn durch diesen neuen Knotenpunkt im Süden ergeben sich für den ÖPNV auf den Fildern ganz neue Möglichkeiten. Eine erste Maßnahme in diesem Zusammenhang ist die Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen zusammen mit der Verlängerung der U6 zum Flughafen/Messe. Eine direkte Stadtbahnverbindung zwischen Flughafenbahnhof und dem Gewerbegebiet Vaihingen-Möhringen würde eine erhebliche Verbesserung für Pendler bedeuten.

Darüber hinaus halten wir im S-Bahnbereich folgende Maßnahmen für notwendig:

- Ausbau des S-Bahn-Netzes ins Filstal (Göppingen/Geislingen) und bis Vaihingen (Enz)
- Erhalt der Gäubahn für den Schienenpersonennahverkehr. Mittelfristig Realisierung der T-Spange (Direktverbindung Cannstatt – Feuerbach). Längerfristig eine Komplettierung zum sogenannten Nordkreuz (die Gäubahn wird dabei im Bereich des Nordbahnhofs sowohl an die bestehende S-Bahnstrecke Richtung Feuerbach als auch Richtung Bad Cannstatt angebunden). Entsprechende Vorplanungen des Verbands Region Stuttgart liegen vor. Sie sind mit den Planungen zu S 21 abgestimmt.
- Im Übrigen sind Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des S-Bahnverkehrs unabdingbar. Dazu muss von der Bahn eine gute Instandhaltung und die notwendige Verbesserung der Infrastruktur eingefordert werden.
- Bei Betriebsstörungen ist die S-Bahn gegenüber dem Regional- und Fernverkehr zumindest gleichrangig zu behandeln und die Fahrgäste sind angemessen zu informieren.

3.3 Ausweitung der Kapazitäten im Stadt- und S-Bahnverkehr

Es zeichnet sich ab, dass die Stadtbahnen an ihre Kapazitätsgrenze gelangen. Eine Verlängerung von kurzen Bahnsteigen ist an einigen Haltestellen städtebaulich nicht machbar. Für die angestrebten zusätzlichen Fahrgäste sind kreative Lösungen erforderlich:

Kurzfristig halten wir den Einsatz von Verstärkerzügen auf Teilstrecken für sinnvoll.

Wir unterstützen die Planungen für einen Tausch der Süd-Äste zwischen U1 und U14 und die sich daraus ergebende Möglichkeit, die U1 mit Doppelzügen fahren zu lassen.

Künftige Fahrzeuggenerationen müssen für eine höhere Kapazität trotz kurzer Bahnsteige ausgelegt werden (z.B.

Doppeltraktionen, bei denen an manchen Stationen die erste und die letzte Tür nicht öffnen). Größere Mehrzweckbereiche könnten Verbesserungen bringen.

In den S-Bahnen der Region Stuttgart soll die 1. Klasse abgeschafft werden (wie z.B. in München oder Nürnberg), um noch etwas mehr Platz für Fahrgäste in den Hauptverkehrszeiten zu bekommen.



3.4 Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität

- Ampelschaltungen für Fußgänger an Stadtbahnhaltestellen sollten überprüft werden, so dass die Fußgängerampeln bei nahender Bahn auf Grün schalten und die Bahn einem nicht vor der Nase davon fährt.
- Wichtige Naherholungsräume und Freizeiteinrichtungen müssen besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar werden.
- Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und über die Stadtgrenzen hinaus müssen verbessert werden.
- Wenn immer mehr ältere Fahrgäste den ÖPNV nutzen und nutzen sollen, muss das Angebot diesen entgegenkommen: Kurze Wege zur nächsten Haltestelle, Rampen, Aufzüge, Sitzgelegenheiten an der Haltestelle, Platz für Rollatoren und Rollstühle in den Fahrzeugen, gute Festhaltungsmöglichkeiten.
- Am Stadtrand bzw. zu Tagesrandzeiten sollen nachfragegerechte Bedienungsformen eingeführt werden (Kleinbusse, bedarfsgesteuerte Verkehre).
- Es wäre schön, wenn bestehende Ortsbussysteme in den VVS integriert würden. Langfristig ist auch an automatische Schrägaufzüge oder Standseilbahnen zur Überwindung der Höhenunterschiede in Stuttgart zu denken.

3.5 Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV-Angebots ist eines der größten Probleme: Wichtige Förderinstrumente v.a. für den Infrastrukturausbau laufen aus oder werden absehbar reduziert. Kostensenkungspotentiale im Betrieb sind weitgehend ausgereizt, die Betriebskosten werden aufgrund der Energiepreisentwicklung und der Personalknappheit im Fahrbereich steigen. Dazu kommen in zunehmendem Maße notwendige kostspielige Erneuerungen von in die Jahre gekommenen Tunnelanlagen der SSB. Eine Finanzierung der Deckungslücke ausschließlich über die Fahrpreise würde enorme Preissteigerungen bedeuten, die die verkehrspolitischen Ziele unerreichbar werden ließen. Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen erforderliche Angebotsausweitungen werden den Zuschussbedarf erhöhen.

Die Stuttgarter SPD setzt sich dafür ein, dass auf Bundesebene eine Nachfolgeregelung für das 2019 auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für die Finanzierung von Großmaßnahmen im ÖPNV-Bereich getroffen wird.

Doch auch auf kommunaler Ebene müssen neue Formen der ÖPNV-Finanzierung gefunden werden:

Der Betriebskostenzuschuss für die SSB muss erhöht, an die Kostensteigerungen angepasst und mit klar definierten Angebotsausweitungen verknüpft werden.

Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgebaut werden, etwaige Überschüsse könnten für die Ausweitung des ÖPNV-Angebots verwendet werden („Verkehr finanziert Verkehr“).

Ein „Mobilitätsbonus“ oder andere innovative Instrumente sollen eingeführt werden (Gedanke: Nicht nur die Nutzer, sondern auch die Nutznießer, d.h. die Allgemeinheit, müssen zahlen).

Wir wollen, dass der ÖPNV bezahlbar bleibt. Tarifierhöhungen sollten nicht höher als die Inflationsrate sein. Dabei ist zu beachten, dass die Preissteigerungen im ÖPNV-Bereich – Personal, Energie – in der Regel über der allgemeinen Inflationsrate liegen.

3.6 Tarife

Durch geeignete Tarifmaßnahmen könnten zusätzliche Kunden gewonnen werden. Deshalb fordern wir:

- eine Familienkomponente beim Schülerabo, so dass Kinder ihre Eltern am Wochenende gegen einen geringen Aufpreis mitnehmen können,
- ein Studententicket für alle nach dem Solidarmodell, wie es in allen Bundesländern außer Bayern und Baden-Württemberg üblich ist,
- ein Jobticket für alle Berufstätigen, auch in Kleinbetrieben,
- ein attraktives Angebot auch für diejenigen, die nur zwei oder drei Tage in der Woche arbeiten und für die deshalb eine Monatskarte kein passendes Angebot ist.
- Beim Stuttgarter Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen muss die Sperrzeit aufgehoben und der Preis reduziert werden. Es wäre wichtig, dass es im ganzen VVS-Gebiet ein einheitliches, netzweit gültiges Sozialticket gibt.

Eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs lehnt die SPD aus folgenden Gründen ab:

- Die Fahrgeldeinnahmen gleichen in Stuttgart einen großen Anteil der Kosten aus (bei der SSB ca. 60%). Ein Wegfall dieser Einnahmen würde eine dauerhafte Finanzierung aus anderen Quellen in einer Größenordnung von 200 Mio. € jährlich erfordern. Dieser Betrag steigt deutlich an, wenn ein Ausbau aufgrund gestiegener Nachfrage erforderlich wird.
- Auch die Nutzung des ÖPNV kostet Energie, verursacht Lärm und Unfälle. Mehrnutzung kommt nicht nur von Autofahrern; auch Fußgänger und Radfahrer steigen um.

Die Stuttgarter SPD begrüßt die Planungen der Landesregierung für einen Landestarif, mit dem auch bei Fahrten über die Verbundgrenzen hinaus nur ein Fahrschein von Haus zu Haus notwendig sein soll. Eine Zusammenlegung von Verkehrsverbänden würde das ÖPNV-System aus Fahrgastsicht vereinfachen. Auch neue Vertriebswege wie Handy- oder Online-Tickets sind geeignet, die Zugangsschwellen zum ÖPNV abzubauen.

3.7 Umweltauswirkungen des ÖPNV

Auch wenn die ÖPNV-Nutzung im Vergleich zum Pkw Schadstoffemissionen, Platz und Energie spart, gibt es beim ÖPNV noch Verbesserungsmöglichkeiten:

- Die Stadtbahnen der SSB sollen künftig mit Strom aus regenerativen Energien betrieben werden.
- Wir begrüßen es, wenn sich die SSB an Versuchen zu innovativen Antriebsformen im Busbereich beteiligt.
- Durch den vermehrten Einsatz von Kleinbussen kann der Pro-Kopf-Energieverbrauch bei schwächer nachgefragten Leistungen gegenüber einem Standard-Linienbus reduziert werden.

Langfristig sehen wir auch in Stuttgart auf stark befahrenen Buslinien Chancen für einen Oberleitungsbus mit Strom aus erneuerbaren Energien.

3.8 Organisation

Die Stadt Stuttgart muss ihre Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV aktiv wahrnehmen.

Für die Organisation von stadtüberschreitenden Verkehren müssen neue Organisationsformen gefunden werden. Es gibt Defizite im Liniennetz. Eine starke Rolle der Region könnte hier hilfreich sein.

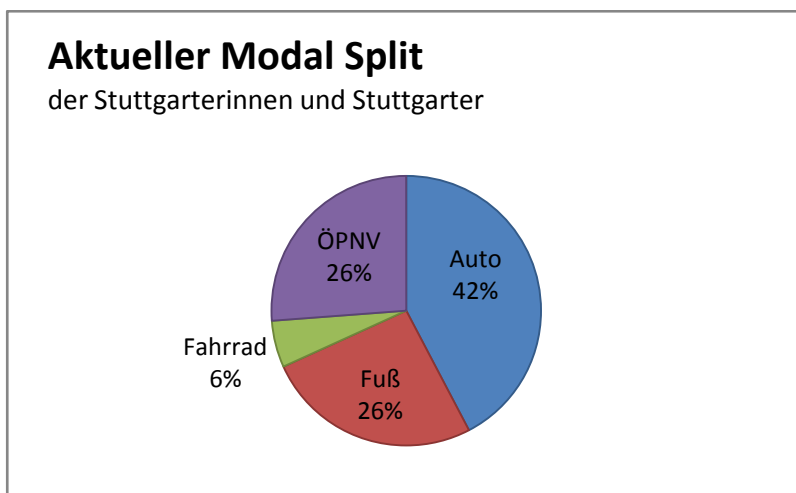
4. Stadtverträglicher Autoverkehr

4.1 Verkehrsstatistik

Die Stuttgarterinnen und Stuttgarter legen einen großen Teil ihrer Wege mit dem Auto zurück. Grafik 1 zeigt den modal split in Stuttgart für den werktäglichen Gesamtverkehr, d.h. wie viel Prozent ihrer Wege die Einwohner (ab 6 Jahren) von Stuttgart mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurück legen (Auto 42,3%, Fuß 25,9%, Fahrrad 5,6%, ÖPNV 26,2%).

Wer werktags in die City will, weiß den ÖPNV zu schätzen. In der ganzen Region nutzen doppelt so viele Verkehrsteilnehmer den ÖPNV als das Auto bei ihrem Weg in den Stadtbezirk Mitte. Diese Zahlen wurden durch die Haushaltsbefragung 2009/2010 des Verbands Region Stuttgart ermittelt.

Grafik 1



Außerdem gibt es Verkehrszählungen an der Markungsgrenze und am „Kesselrand“, die jeweils im 2-Jahresrhythmus durchgeführt werden. Während die täglichen Kfz-Fahrten aus und in den Stuttgarter Kessel seit den 1990er Jahren bei gut 400 000 Fahrzeugen in etwa konstant blieben, nahm der Verkehr über die Stuttgarter Markungsgrenze während dieser Zeit nochmals deutlich zu, von 700 000 täglichen Fahrten in 1990 auf 826 000 in 2002; seither ist auch an der Markungsgrenze der Verkehr nicht weiter gestiegen.

Verkehrszählungen zeigen einen Anteil des Durchgangsverkehrs von unter 10%, und einen Anteil des Schwerverkehrs von ca. 6%, mit abnehmender Tendenz. Es ist zu vermuten, dass Lastwagen zunehmend durch Transporter ersetzt werden. Seit 2011 werden die Zählungen mittels Videoaufnahmen unterstützt. So kann nicht nur der Schwerverkehr, sondern auch der Verkehr mit Transportern (2,8t-3,5t) heraus gefiltert werden, als wichtiger Anteil des Wirtschaftsverkehrs.

4.2 Vor- und Nachteile des Autoverkehrs

Eine gute verkehrliche Infrastruktur ist notwendig für den Wirtschaftsverkehr (Handwerker, Dienstleistung, Versorgung) und zugleich Maßstab der Lebensqualität. Das eigene Auto genießt bei vielen Verkehrsteilnehmern oberste Priorität, weil nur mit dem Auto im Grundsatz eine bequeme und uneingeschränkte Fahrt von Haus zu Haus denkbar ist. Die Fahrt mit dem eigenen Auto ist bequem, schnell und jederzeit verfügbar.

Dem entgegen stehen allerdings erhebliche Einschränkungen, die von der Zahl der Autos und ihrer Nutzung abhängen. Die Vorteile des Autos gelten nur so lange, wie nicht zu viele davon Gebrauch machen. Wenn allzu viele daran teilhaben möchten, entstehen erhebliche Nachteile. Teils sind sie unmittelbar erlebbar, teils nur latent. Unmittelbar zu spüren sind Stau, Platzbedarf und Unfallgefährdung. Mittelbar schaden Luftschadstoffe, Lärm und mangelnde körperliche Bewegung unserer Gesundheit.

Auch der Wirtschaftsverkehr leidet unter der hohen Verkehrsdichte.

4.2.1 Zeitaufwand

Der Zeitaufwand, um von A nach B zu kommen, spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels eine erhebliche Rolle. Auf manchen Relationen braucht man mit dem ÖPNV doppelt so lange wie mit dem Auto. Selbst bei sehr kurzen Fahrzeiten mit Bus oder Bahn wird das Auto im Vorteil gesehen, weil mit dem ÖPNV kein Haus-zu-Haus-Verkehr möglich ist. Allerdings ist es bei Bus und Bahn möglich, den Zeitaufwand durch Lesen oder Smartphone-Nutzung zu kompensieren.

Der Zeitvorteil des Autos schwindet aber dahin, wenn man im Stau steht. Die Ursache von Staus ist letztlich immer zu dichter Verkehr. Insofern sind Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Fahrgäste das Rückgrat des Straßenverkehrs.



4.2.2 Luft

Die in Stuttgart kritischen Luftschadstoffe sind Feinstaub und Stickstoffdioxid.

Aufgrund des Lkw-Durchfahrverbots und aufgrund des Fahrverbots für Autos mit roter und gelber Plakette gingen die Belastungen in den letzten Jahren zurück, bewegen sich aber immer noch auf extrem hohem Niveau.

Für Feinstaub sind höchstens 35 Tage im Jahr mit Überschreitungen eines vorgegebenen Tagesmittelwertes erlaubt; in der Hohenheimer Straße gab es in den letzten vier Jahren 28 – 43 Überschreitungen, am Neckartor 78 – 112. Das Neckartor ist mit Abstand bundesweiter Spitzenreiter. Für Stickoxide sind höchstens 18 Überschreitungen eines vorgegebenen Stundenmittelwertes im Jahr erlaubt; in der Hohenheimer Straße gab es in den letzten 4 Jahren 195 – 629 Überschreitungen, am Neckartor 69 – 499. Auch hier ist Stuttgart mit Abstand bundesweiter Spitzenreiter.

An anderen Stellen in der Stadt mit vergleichbaren Verkehrs- und Durchlüftungsverhältnissen ist von ebenso hohen Werten auszugehen. Die bisherigen Maßnahmen reichen also bei weitem nicht aus, um die geltenden Grenzwerte einhalten zu können.

Der Beitrag des Lkw-Verkehrs zur Luftbelastung ist enorm. Obwohl nur 6% des Verkehrs Lkw-Verkehr ist, verursacht er mehr als ein Drittel des Feinstaubs und mehr als die Hälfte der Stickoxide.

4.2.3 Lärm

Lärm gefährdet die Gesundheit. Wichtigste Lärmquelle in Stuttgart ist der Verkehr. Die Stadt ist verpflichtet, Lärmkarten und einen Lärmaktionsplan zu erstellen und diesen alle 5 Jahre zu aktualisieren. Der Lärmaktionsplan für Stuttgart stammt aus 2009, die Lärmkarten wurden 2012 aktualisiert. Es gibt allerdings keine rechtliche Verpflichtung, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans auch umzusetzen.

Geschwindigkeitsreduzierungen reduzieren auch den Verkehrslärm, denn eine Halbierung der Geschwindigkeit hat die gleiche Wirkung wie eine Reduktion des Verkehrs um 75%.

4.2.4 Unfälle

Nach der Polizei-Statistik wurden in Stuttgart im Jahr 2012 bei Verkehrsunfällen rund 2400 Menschen leicht und 300 schwer verletzt, davon rund 90 Fußgänger und 80 Radfahrer. 6 Menschen wurden getötet, davon 2 Fußgänger und 1 Radfahrer.

4.2.5 Platzbedarf

Von allen Verkehrsarten braucht das Auto pro Nutzer den meisten Platz im öffentlichen Raum.

Dies gilt für parkende Autos genau so wie für fahrende. So wird auch der ruhende Verkehr mit seinem großen Platzbedarf zunehmend zum Problem.

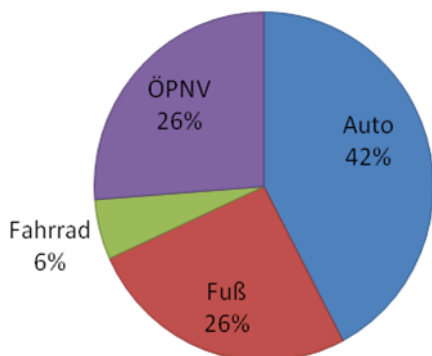
4.3 Perspektiven

Für eine lebenswerte Stadt, für die Lebensqualität in der Stadt ist es notwendig, dass der Straßenverkehr abnimmt. Auch der Wirtschaftsverkehr würde davon erheblich profitieren.

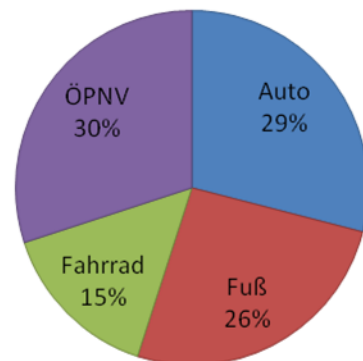
Man geht davon aus, dass während der Sommerferien 25% - 30% weniger Autos unterwegs sind. Welcher Autofahrer wünscht sich eine solche Entlastung nicht auch außerhalb der Ferienzeit? Wir wollen den modal split deutlich in Richtung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) verschieben.

Aktueller Modal Split

der Stuttgarterinnen und Stuttgarter



Modal Split - Unser Ziel für 2030



Unser Ziel ist realistisch, wie folgende Überlegungen zeigen: Nachdem die Stuttgarter 42% ihrer werktäglichen Wege mit dem Auto zurück legen, müssten sie für 30% weniger Autofahrten 13% ihrer Wege vom Auto zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds verlagern. Bei forcierter Förderung des Radverkehrs ist es durchaus realistisch, dass der Radverkehr von heute 6% um 9% auf 15% der Wege der Stuttgarter bis zum Jahr 2030 steigt. Es wären also noch 4% der Wege vom Auto zum ÖPNV zu verlagern. Dies bedeutet im Jahr 2030 einen Anteil des ÖPNV von 30% statt heute 26% und wäre mit einem Fahrgastzuwachs (aufgrund von Verkehrsverlagerung) von 1% pro Jahr erreichbar, was bei entsprechenden Rahmenbedingungen als machbar erscheint.

Um allerdings tatsächlich eine Verkehrsentlastung von 30% in Stuttgart zu erreichen, müssen auch die nach Stuttgart herein Fahrenden ihr Verkehrsverhalten ändern – eine immense Herausforderung. Hier bieten die geplanten MetroRegioExpress-Linien im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 große Chancen.

Eine deutliche Verschiebung des modal split der Einwohner von Stuttgart bis 2030 in der Größenordnung von bis zu 30 % weniger Autoverkehr erscheint also machbar. Hierzu bedarf es einer konsequenten Strategie zur Förderung des Radverkehrs und des Ausbaus des ÖPNV wie in den Kapiteln 2 und 3 beschrieben. Dazu gehört jedoch auch, nicht mit neuen Straßenprojekten weiteren Verkehr in die Stadt zu ziehen. Deshalb müssen alle geplanten Straßenverkehrsprojekte sorgfältig und kritisch geprüft werden. Die Kapazität des Straßennetzes darf nicht erhöht werden. Nur wenn neue Projekte zur Bündelung des Verkehrs auf den Hauptlinien beitragen und dadurch Wohngebiete entlastet werden, sind sie stadtverträglich.

4.4 Bewertung einzelner Verkehrsprojekte

Unter den genannten Kriterien haben wir die wesentlichen in der Stadt anstehenden oder angedachten Straßenbauprojekte einer kritischen Bewertung unterzogen. Aufgeteilt in die Bereiche Innenstadt, nördliche und südliche Stadtteile haben wir die einzelnen Projekte nachfolgend aufgelistet.

4.4.1 Innere Stadtteile

4.4.1.1 City-Ring

Der heutige City-Ring (Theodor-Heuss-Straße, Paulinenstraße, Hauptstätter Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Schillerstraße) soll im Zusammenhang mit der Verwirklichung von Stuttgart 21 nach Norden erweitert werden: Statt der Schillerstraße soll der Ring künftig über die Willy-Brandt-Straße und Wolframstraße an die Heilbronner Straße angeschlossen werden. Dadurch ist das Europaviertel direkt an den City-Ring angeschlossen. Vor allem aber ermöglicht diese Planung den Rückbau der Schillerstraße, die heute noch von ca. 50.000 Fahrzeugen täglich befahren wird. Deshalb halten wir diese Maßnahme für sehr sinnvoll.

Für den Bus- und Taxiverkehr wird die Schillerstraße natürlich weiterhin gebraucht. Wie viel Autoverkehr insgesamt zugelassen wird, ist im weiteren Verfahren zu klären. Wesentlich ist für uns ein urbaner Bahnhofsvorplatz mit möglichst wenig Verkehr und die direkte Verknüpfung der Stadträume Königstraße, Lautenschlager Straße und Arnulf-Klett-Platz mit dem Bahnhof. Damit wird der Bahnhof (und auch das dahinterliegende Europaviertel) wieder Teil des innerstädtischen Fußwegesystems.

Ein erster Schritt ist schon heute möglich und wir setzen uns für seine rasche Verwirklichung ein: ein ebenerdiger, großzügiger Übergang in der Achse der Königstraße.

4.4.1.2 City-Boulevard

Der Straßenzug Willy-Brandt-Str., Konrad-Adenauer-Str., Hauptstätter-Straße ist die zentrale Verkehrsachse durch Stuttgart und wird gegenwärtig von ca. 100.000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Durch die Bündelung des Verkehrs auf dieser Schneise ist die Entlastung der angrenzenden Stadtquartiere erst möglich geworden. Eine spürbare Verringerung des Verkehrs erscheint hier also nicht realistisch. Vielmehr stellt sich die Aufgabe, wie eine Straße mit dieser Belastung stadtverträglicher gestaltet werden könnte.

Nachdem sich die großen Tunnellösungen weder als verkehrstechnisch überzeugend noch als finanziell machbar erwiesen haben, liegen nun verschiedene Vorschläge auf dem Tisch, die die Straßenfläche verringern und den Stadtraum aufwerten. Verkehrlich ist es möglich, einzelne Fahrspuren aufzugeben und das Straßenprofil an vielen Stellen zu reduzieren.

Diskutiert werden im Prinzip zwei Varianten: Den freiwerdenden Raum als neue Aufenthaltsfläche in der Straßenmitte zu bündeln, oder jeweils den Fußwegen am Straßenrand mehr Raum zu geben.

Wir setzen uns dafür ein, diese Möglichkeiten für jeden Straßenabschnitt genau zu untersuchen und daraus einen Masterplan für die Umgestaltung des gesamten Straßenraumes zu erstellen. Wesentlich ist dabei die Qualität der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Die Innenstadt muss spürbar mit dem Bohnen- und dem Leonhardsviertel verknüpft werden, die Stadtviertel rund um den Österreichischen Platz bis zum Heschlacher Tunnel sollten wieder zusammenwachsen. Heutige Verkehrsräume wie der Bereich um die Leonhardskirche oder der Wilhelmsplatz müssen wieder Aufenthaltsräume für Menschen werden. Die Flächen, die dem Autoverkehr entzogen werden, sollen Raum geben für ein vielfältiges städtisches Leben. So könnte tatsächlich Stück um Stück ein City-Boulevard entstehen. Der Masterplan soll ein Grundgerüst sein, das sich in aufeinander abgestimmten Bauabschnitten verwirklichen lässt.

Als erster Schritt in dieser Richtung bietet sich der seit langem diskutierte Fußgängerüberweg zwischen Oper und Staatsgalerie an. Wir fordern, endlich eine bessere Verbindung zwischen den zentralen Kultureinrichtungen der Stadt zu schaffen. Die ersten niveaugleichen Übergänge waren ein Erfolg und sind für uns Anlass, in dieser Richtung entschlossen weiter zu gehen.

4.4.1.3 Überdeckung der B 10 / B 14 am Neckar

Im Zusammenhang mit dem Thema „Stadt am Fluss“ wird diskutiert, die Bundesstraße zwischen dem Leuzetunnel und dem Wasserwerk oberflächennah zu überdecken. Dadurch käme der Stadtteil Berg wieder ans Wasser, das etwas abgehängte Mühlkanalquartier könnte gestärkt werden, der ganze Stuttgarter Osten würde eine Aufwertung erfahren. Wir haben dafür gesorgt (mittelfristige Finanzplanung), dass diese Möglichkeit planerisch in Form einer Machbarkeitsstudie untersucht wird und dadurch die Chance gewahrt wird, diese Option in Zukunft Realität werden zu lassen.

4.4.2 Nördliche Stadteile

4.4.2.1 Nord-Ost-Ring

Die SPD sagt ein klares Nein zum Nord-Ost-Ring.

Diese geplante neue Bundesstraße soll den Raum Fellbach/Waiblingen mit Kornwestheim verbinden. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Nord-Ost-Ring als Vorhaben mit hohem ökologischem Risiko aufgeführt. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 schlägt die Landesregierung die Straße nicht mehr vor.

Der Nord-Ost-Ring ist ökologisch hoch bedenklich, und er würde das wichtige große Naherholungsgebiet nördlich von Mühlhausen zerschneiden und mit Lärm überziehen. Diese Verbindung wäre das klassische Beispiel von Mehrverkehr ohne nennenswerte Entlastungen für Stuttgart. Auch die B10/27 würde kaum entlastet, denn mehrfache Untersuchungen haben gezeigt, dass der Pragsattel nur mit 5,6% Durchgangsverkehr belastet ist, und dass der Durchgangsverkehr nach Fertigstellung des Rosensteintunnels unter 10% bleiben wird.

Wir unterstützen stattdessen eine regionale Verbindung der Räume Fellbach/Waiblingen und Ludwigsburg über das bestehende Straßennetz mit einer neuen Neckarbrücke in Neckarrems.

4.4.2.2 Augsburgener Platz

Die Verkehrsbeziehungen sind kompliziert und werden zum Teil über die angrenzenden Wohngebiete geführt. Vorliegende Umbaupläne sind aufwändig und teuer, und die entstehenden Gleisüberfahrten wären kritisch für den Stadtbahnverkehr.

Der derzeitige Bau von Radwegen entlang der Waiblinger und Nürnberger Straße könnte zu einer Abnahme des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich führen. Diese Entwicklung sollte vor weiteren Entscheidungen abgewartet werden.

4.4.2.3 Vollanschluss Neuwirtshaus

Am Knoten B10/Neuwirtshaus fehlen zum Vollanschluss die Rampen aus und in Richtung Zuffenhausen. Planungsrechtlich gibt es einen Aufstellungsbeschluss aus dem Jahr 2002.

Zuffenhausen würde vom Vollanschluss profitieren, durch Entlastung der Schwieberdinger Straße im Bereich Porscheplatz. In Stammheim würde die Freihofstraße um ca. 2500 Kfz / Tag entlastet.

Im Sinne der Verkehrslärm-Schutzverordnung handelt es sich um eine wesentliche Änderung mit der Konsequenz, dass strengere Lärm-Grenzwerte einzuhalten sind und Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz durchgeführt werden müssen. Die Verkehrslärmbelastung für die angrenzenden Wohngebiete würde deshalb im Vergleich zu heute geringer.

Der Plan mit Vollanschluss enthält erfreulicherweise auch eine kreuzungsfreie Überquerung der B10 im Zuge der Solitudeallee für Radfahrer und Fußgänger.

Aus allen diesen Gründen unterstützt die SPD den Vollanschluss Neuwirtshaus.

4.4.2.4 Friedrichswahl und Mea-Brücke

Mit dem Gemeinderatsbeschluss von 1994 ist die frühere Krailenshaldentrasse nur noch Planungsgeschichte. Stattdessen wurde die Heilbronner Straße 6-spurig ausgebaut. Von der einstigen Planung übrig geblieben ist das schleifenförmige Rampen- und Überfahrungsbauwerk an der Friedrichswahl, im Süden von Zuffenhausen. Alle Fraktionen im Gemeinderat sind sich einig, dass dieses Bauwerk abgerissen und der Verkehrsknoten an der Friedrichswahl neu gestaltet werden muss.

Dabei ist wichtig, dass Bundesstraße und Stadtbahn sich nicht gegenseitig behindern, d.h. der stadtauswärts führende Fahrstreifen der B10/27 und die Stadtbahntrasse Heilbronner Straße – Ludwigsburger Straße müssen kreuzungsfrei geführt werden.

Außerdem soll die so genannte Mea-Brücke mit größerer Fahrbahn- und Gehweg-Breite neu gebaut und an den neuen Verkehrsknoten Friedrichswahl angeschlossen werden. Dadurch wird dieser Verkehrsknoten auf kurzem Weg mit den Feuerbacher Gewerbeflächen jenseits der Bahnlinie verbunden, so dass die Schwieberdinger Straße und der Siegelberg-Durchlass deutlich entlastet werden.

Für die Neugestaltung des Verkehrsknotens Friedrichswahl haben sich 3 Varianten herauskristallisiert. Sie unterscheiden sich in der Führung der einzelnen Verkehrsträger über Brücken bzw. Tunnel. Wir sprechen uns dafür aus, die Straße in den Tunnel zu legen und die Stadtbahn oberirdisch zu belassen (Variante 8b). Dabei entsteht eine neue Mittelhaltestelle mit barrierefreien Zugängen und eine städtebaulich vertretbare Lösung. Diese Variante wird auch von den örtlichen Gremien und der SSB unterstützt.

4.4.2.5 Anbindung der JVA (Justizvollzugsanstalt) in Stammheim an die B 27 a

Die direkte Anbindung der JVA an die unmittelbar benachbarte B27a ist sinnvoll und wichtig. Die Freihofstraße würde entlastet und der Stadtbahnbetrieb reibungsloser. Allerdings kostet das Vorhaben mindestens 1,6 Mio €. Das Land will sich bisher nicht an den Kosten beteiligen, doch ohne Beteiligung des Landes kann die Stadt das Vorhaben nicht vorantreiben.

4.4.2.6 B10/27-Tunnel in Zuffenhausen

Für Zuffenhausen wäre es eine große Entlastung, wenn die B10/27 dort in einen Tunnel gelegt würde. Der Tunnel in Zuffenhausen ist beim Bau des Stadtbahntunnels nach Stammheim berücksichtigt. Diskussionsfähige Pläne gibt es bisher noch nicht.

Das Vorhaben ist sinnvoll, aber teuer. Nach jetzigem Stand gibt es für den Tunnel keine Zuschüsse von Bund oder Land, weil aus Sicht des Straßenverkehrs keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nachgewiesen werden kann. Sollte es gelingen, die frei werdenden Flächen als Bauland zu gewinnen, so ist eher an ein Städtebauprojekt zu denken.

Auch dem Problem Schienenverkehrslärm muss nachgegangen werden.

Die SPD wird die Pläne als langfristiges Ziel im Auge behalten.

4.4.3 Südliche Stadtteile

4.4.3.1 Vollanschluss Tränke in Degerloch

Dieses Projekt liegt als Planung seit langem vor, es gibt dazu einen rechtskräftigen Bebauungsplan. In den 80er-Jahren wurden die beiden nördlichen Rampen hergestellt, die südlichen würden den Vollanschluss ergeben. Der Vorteil dieser Maßnahme wäre ein direkter Anschluss des Gewerbegebiets Tränke mit kürzeren Wegen aus südlicher Richtung; in Möhringen verspricht man sich dazu eine gewisse Entlastung der Sigmaringer und der Plieninger Straße.

Der entscheidende Nachteil ist jedoch die neue Möglichkeit, durch diesen Anschluss die Pfortnerampel am Albplatz mit dem entsprechenden Stau zu umgehen. Dadurch würde der Degerlocher Ortskern und insbesondere die Reutlinger Straße der Gefahr einer erheblichen verkehrlichen Zusatzbelastung ausgesetzt.

Wir beurteilen das Projekt insgesamt sehr skeptisch und wollen diese Maßnahme in absehbarer Zeit nicht weiter verfolgen. Falls sich in Zukunft die Randbedingungen entscheidend verändern sollten, bleibt eine spätere Realisierung durch das vorhandene Baurecht grundsätzlich möglich.

4.4.3.2 Anschluss der Büsnauer Straße an die A 831 in Vaihingen

Auch dieses Projekt ist schon lange in der Planung, ein entsprechender Bebauungsplan liegt vor. Die Baulast liegt beim Land.

Der Vorteil dieser Maßnahme ist eine zusätzliche Anbindung des Uni-Geländes Pfaffenwald von Süden her und eine kürzere Anbindung von Büsnau und dem Neubaugebiet Lauchäcker an die

Autobahn. Andererseits besteht die Gefahr, dass sich durch diese zusätzliche Anbindung eine neue Schleichwegverbindung durch Vaihingen ergibt. Angesichts des täglichen Staus auf der A 8 wird von den Autofahrern schon jetzt jede Möglichkeit genutzt, diesen zu umgehen. Wir wollen deshalb dieses Projekt von Stuttgart aus nicht weiter verfolgen.

4.4.3.3 Neuordnung des Straßennetzes im Bereich der A8-Anschlussstelle Plieningen

Die geplante Verlegung der L 1204 parallel zur Autobahn ist ebenfalls eine Maßnahme des Landes. Der östliche Teil der Straße wurde beim 6-spurigen Ausbau der A8 bereits entlang der Autobahn neu trassiert. Der Weiterbau nach Plieningen wurde dann aber gestoppt, da die Trasse im Bereich der Neubaustrecke der Bahn nach Ulm liegt.

Die neue Trasse würde den Verkehr nicht mehr in den Ortskern Plieningen führen, sondern in Richtung Westen auf die Verbindung zur Messe. Deshalb wird das Projekt von der Stadt Stuttgart und dem Stadtbezirk als notwendig erachtet. Die SPD hält dieses Projekt für sinnvoll: es bündelt die Verkehrsstrassen und leistet einen Beitrag zur Entlastung von Wohngebieten.

4.4.3.4 Ausbau Anschluss der Breitwiesenstraße an die Nord-Süd-Straße im Industriegebiet Vaihingen

Mit diesem Ausbau soll neben der jetzt schon bestehenden Rechts-Abbiege-Ausfahrt die Möglichkeit geschaffen werden, hier auch aus Richtung Süden in das Industriegebiet abbiegen zu können. Dadurch würde die bestehende Kreuzung Industriestraße entlastet. Insbesondere durch die dort in kurzem Abstand liegende Kreuzung Handwerkstraße entsteht hier oft ein Rückstau.

Diese punktuelle Maßnahme halten wir für sinnvoll. Wesentlich bleibt für die Haltung der SPD, dass wir trotz des täglichen Staus einen drei- oder gar vierspurigen Ausbau der Nord-Süd-Straße weiterhin konsequent ablehnen, weil dies noch mehr Schleichverkehr für Vaihingen bedeuten würde.

4.4.3.5 Neuer Anschluss der Nord-Süd-Straße an die A8 in Richtung Karlsruhe

Dieser Vorschlag sieht eine neue direkte Rechtsabbiegespur für den Verkehr von der Nord-Süd-Straße auf die A 8 vor (anstatt der jetzigen Verkehrsführung mit ampelgesteuertem Linksabbieger), um eine flüssigere Verkehrsführung zu erreichen.

Die vorhandene Linksabbiegephase ist jedoch so lang, dass sich in der Regel kein Rückstau auf die Geradeaus-Spur ergibt. Demgegenüber wäre der bauliche Aufwand für den neuen Anschluss durch die starken Höhenunterschiede ziemlich groß und auch der Flächenverbrauch erheblich. Wir schlagen daher vor, lieber im Detail eine Optimierung dieses Verkehrsknotens zu untersuchen und die Planung für die direkte Rechtsabbiegespur aufzugeben.

Filderauffahrt B 312

Seit Jahrzehnten ist eine neue Verbindung zwischen der B 10 im Neckartal und der Filderebene Teil aller Verkehrsplanungen. Es gibt unzählige Trassenvarianten.

Im Jahr 2009 haben sich die Entscheidungsträger mit den betroffenen Gemeinden auf eine Vorzugstrasse mit Tunnel in Kemnat geeinigt. Es wird mit einer zukünftigen Belastung von ca. 25.000 KFZ gerechnet, dafür mit einer Entlastung der Orte Hedelfingen, Riedenberg und Kemnat in der Größenordnung zwischen 3000 und 8000 KFZ pro Tag.

Die Kosten werden momentan auf mindestens 200 Mio € geschätzt. Es gibt aber keine Detailplanung und vor allem ist für das Projekt keine Finanzierung in Sicht. Außerdem sind mit dem Ausbau der Berkheimer Steige und der „Festo-Kreuzung“ im Kreis Esslingen weitere Leistungsverbesserungen im bestehenden Straßennetz zu erwarten.

Der prognostizierten Verkehrsentslastung in einigen Ortsteilen steht die Gefahr gegenüber, mit einer weiteren Filderauffahrt noch mehr Verkehr anzuziehen und zu einer weiteren Belastung unserer Freiflächen beizutragen.

Die SPD hält es deshalb für sinnvoll, dieses Projekt nicht mehr weiter zu verfolgen.

4.5 Stadtverträglicher Verkehr

4.5.1 Stadtreparatur

Die Schneise der B14 durch die Kernstadt, die großen Verkehrsknoten dieser Straße vom Österreichischen Platz bis zum Gebhard-Müller-Platz, die Paulinenbrücke oder das Auffahrtbauwerk bei der Friedrichswahl sind Relikte der autogerechten Stadt. Es bleibt eine der großen und teuren Zukunftsaufgaben, die B14 zu einer stadtverträglichen Straße mit breiteren Seitenräumen umzugestalten und die Brückenbauwerke zurück zu bauen.

Aber auch jenseits dieser großen Maßnahmen müssen Straßen auf das notwendige Maß zurück gebaut werden, zugunsten von Urbanität, d.h. Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Die Umgestaltung der „Querspange“ am oberen Ende der Königstraße, der shared space Tübinger Straße, die künftigen Umgestaltungen im Hospitalviertel, speziell auch die auf die Arbeit der SPD zurück gehende Umgestaltung des Hospitalplatzes zur Fußgängerzone oder der autofreie Marktplatz in Bad Cannstatt sind wichtige Beispiele dafür, wie eine neue Stadtqualität erreicht werden kann.

Es muss weiter daran gearbeitet werden, dass der Verkehr noch mehr auf dem Hauptverkehrsnetz gebündelt wird. Dies kann durch bauliche Maßnahmen, Abbiegeverbote, intelligentes Einbahnstraßen-System, Ampelschaltungen oder Geschwindigkeitsreduktionen erreicht werden. Wenn dazu neue Verkehrswege gebaut werden, ist für uns unabdingbar, dass gleichzeitig begleitende Maßnahmen finanziert und umgesetzt werden, so dass die Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz auch tatsächlich durchgesetzt werden.

Die durch Straßen erzeugte Trennung von Stadtquartieren muss gemildert werden durch sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, z.B. über die B14 im Bereich der Oper oder über die Schillerstraße in Verlängerung der Königstraße, aber auch an vielen anderen Stellen der Stadt.

4.5.2 Geschwindigkeit

Wenn der Verkehr langsamer unterwegs ist, erleben ihn die Menschen als verträglicher. Die Straße wird leiser, sicherer, angenehmer, und man kann sie leichter überqueren. Der Verkehr wird menschlicher. Deshalb wollen wir folgende Maßnahmen umsetzen.

- Zur Verringerung der Lärmbelastung der benachbarten Wohnbevölkerung: Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen um Stuttgart auf 100 km/h. Geschwindigkeitsbeschränkung auf den 4-spurigen Straßen außerorts (nicht angebaute Bereich) auf Tempo 80 für Pkw und Tempo 60 für Lkw.
- Im Zusammenhang mit dem Bau des Rosensteintunnels eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen auf 50 km/h auf der B10/B27 entlang Zuffenhausen.
- Überprüfung, wo in Wohngebieten weitere Tempo-30-Zonen sinnvoll sind.
- Unser längerfristiges Ziel ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 bei den nachgeordneten Vorbehaltsstraßen, d.h. den Vorbehaltsstraßen vom Typ 4 und Typ 5, wenn sie durch Wohngebiete führen. Bisher gibt es dafür keine Rechtsgrundlage.
- Bei Steigungsstrecken scheint eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung die Luftschadstoffe zu vermindern. Falls der Verkehrsversuch auf der Hohenheimer Straße dies bestätigt, muss Tempo 40 der Reihe nach auf allen Steigungsstrecken umgesetzt werden.

- Zur Sicherheit der Kinder setzen wir uns für Tempo 30 vor Schulen, Kitas und Spielplätzen ein. In Oberhausen ist dies bereits umgesetzt, in Nürnberg gilt Tempo 30 vor fast allen Schulen.
- Für etliche Haupteinkaufstraßen in den Stadtbezirken ist das Instrument eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20 oder Tempo 10, von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege sind möglich) sinnvoll, um diese Straßen in ihrer Einkaufsfunktion zu stärken. Der ADAC setzt sich laut seiner Homepage seit langem dafür ein, dieses Instrument stärker zu nutzen.
- Umwandlung von kleinen Anwohnerstraßen zu verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraßen“). Die Stadt würde dadurch erheblich kinderfreundlicher. In Neubauquartieren wird dieses Instrument bereits häufig angewandt.

4.5.3 Verkehrsüberwachung

Geschwindigkeitsbeschränkungen werden erst dann wirklich wirksam, wenn die gefahrene Geschwindigkeit auch überwacht wird. Hier gibt es in Stuttgart erheblichen Nachholbedarf. Reutlingen z.B. ist ein Sechstel so groß wie Stuttgart und hat mehr als doppelt so viele stationäre Geschwindigkeits-Überwachungsanlagen wie Stuttgart. In den Stuttgarter Tempo-30-Zonen sind heute 16% der Autofahrer zu schnell unterwegs, mit steigender Tendenz. Auf Betreiben der SPD wurde in den letzten Jahren die mobile und stationäre Geschwindigkeits-Überwachung ausgebaut. Dieser Prozess muss mit Nachdruck weiter gehen.

Gefährliche Rotlichtverstöße nehmen zu, Durchfahrtsverbote und Abbiegegebote werden missachtet, der Lieferverkehr hält sich nicht an vorgegebene Zeiten, Brandschutzzonen und Feuerwehruzufahrten werden als Parkplatz genutzt und in schmalen Straßen wird der Gehweg als Ausweichfahrbahn benützt. Die SPD hat in den vergangenen Jahren für eine Aufstockung des Überwachungs-Personals gesorgt und wird diesen Weg konsequent fortsetzen.

4.5.4 Parken



Das Parkraummanagement im Stuttgarter Westen hat sich bewährt. Es muss nun zügig auf die anderen Bereiche der Stadt mit hohem Parkdruck ausgeweitet werden, zunächst auf die inneren Stadtbezirke Mitte, Nord, Ost, Süd und Bad Cannstatt, später dann auch auf entsprechende Bereiche der äußeren Stadtbezirke

Das Parkraummanagement hat sich als wichtiger Impuls für ein verändertes Verkehrsverhalten erwiesen. Mit Einführung des Parkraummanagements im Westen konnte z.B. der VVS weitere Jahresabo-Kunden gewinnen. Auch der Wirtschaftsverkehr profitiert vom Parkraummanagement, weil dadurch die Chancen zunehmen, einen Parkplatz zu finden.

4.5.5 Carsharing

Carsharing bedeutet umweltfreundliche Mobilität auf clevere Art. Carsharing-Nutzer verfügen bei Bedarf jederzeit über ein Auto, in der Regel aber sind sie mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Nicht zuletzt mindert Carsharing den Parkraumdruck, denn jedes Fahrzeug ersetzt 5-9 Stellplätze im öffentlichen Raum (statistisch gesehen teilen sich 20 Nutzer ein Fahrzeug). Die Zuwachsraten bei Carsharing sind hoch, werden aber durch mangelnde Stellplätze beschränkt.

Leider fehlt noch immer eine Rechtsgrundlage für die Reservierung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Vor diesem Hintergrund muss Carsharing durch folgende Maßnahmen unterstützt werden.

- Bei der Ausweitung des Parkraummanagements auf weitere Stadtbezirke muss ein Pilotprojekt für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum gestartet werden.
- Bei allen neuen städtischen Tiefgaragen mit Anwohner-Stellplätzen wird eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen an Carsharing-Unternehmen vermietet. In

bestehenden städtischen Tiefgaragen mit Wartelisten werden Carsharing-Anbieter bevorzugt behandelt.

- Bei allen größeren Neubauprojekten werden von Anfang an Carsharing-Stellplätze ausgewiesen

4.5.6 Mobilitätsmanagement

Wir versprechen uns vom betrieblichen, schulischen und kommunalen Mobilitätsmanagement Impulse für eine Verkehrsverlagerung.

- Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement geht es z.B. um das Angebot eines – möglichst vom Betrieb bezuschussten – Jobtickets, um die Förderung von Fahrgemeinschaften, um Infrastruktur für Fahrradnutzung oder um carsharing-Geschäftswagen.
- Beim schulischen Mobilitätsmanagement geht es um Angebote für gemeinsame Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad („walking-bus“, „biking bus“) und weitere Aktionen, um den Kinder-Bring-und-Hol-Verkehr zu reduzieren.
- Kommunales Mobilitätsmanagement hat nachweisbare Erfolge bei einer aktiven Neubürgerberatung (z.B. in München). Die Stadt als großer Arbeitgeber kann betriebliches Mobilitätsmanagement vorbildhaft durchführen.

4.5.7 Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ)

Ganz besonders der Wirtschaftsverkehr und der öffentliche Busverkehr sind auf einen störungsfreien Verkehrsablauf angewiesen, d.h. dass Ziele kalkulierbar und zuverlässig erreicht werden. Hierfür ist die IVLZ wichtig.

Vor allem im Süden des Stadtgebiets muss die Datenerfassung erweitert werden, und die Leit- und Kommunikationssysteme sind (auch in der Region) auszubauen

4.5.8 Elektromobilität

Elektrofahrzeuge verursachen lokal keine Emissionen und im Stadtverkehr kaum Lärm. Damit sind sie erheblich stadtverträglicher als Benzin- oder Dieselfahrzeuge. Die Probleme Platzbedarf und Unfallgefährdung allerdings bleiben bestehen. Elektrofahrzeuge sind ein außerordentlich wichtiger Entwicklungspfad in Anbetracht der begrenzten Erdöl-Vorräte. Deshalb unterstützen wir Elektrofahrzeuge, z.B. durch die notwendige Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Raum.

5. Intermodalität fördern – die Zukunft des Stadtverkehrs

Unter Intermodalität versteht man die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger bzw. die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges.

Die Attraktivität des ÖPNV kann erheblich gesteigert werden durch sinnvolle Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln. Innerhalb des Stadtgebiets geht es dabei vor allem um den Fußgänger- und Fahrradverkehr (Bike and Ride). Aber auch die Kombination des Pkw mit dem ÖPNV (Park and Ride) spielt im VVS-Bereich mit insgesamt 17.500 Park and Ride-Stellplätzen (vor allem im Umland) eine Rolle. Immer mehr Bedeutung bekommen jedoch Carsharing-Konzepte. Neben dem klassischen System mit festen Standorten ermöglichen jetzt auch stationsungebundene Konzepte den flexiblen Einbau des Autos in die Reisekette (Car2go).

Wir wollen diese Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel gezielt fördern. Neben einer optimalen Anbindung des Fußwegenetzes an die Haltestellen des ÖPNV ist die Kombination Rad und Bahn bzw. Bus noch deutlich ausbaufähig. Für das eigene Rad brauchen wir noch bessere Fahrradabstellmöglichkeiten an Stadt- und S-Bahnstationen bis hin zu abschließbaren Boxen für höherwertige Räder. An zentralen Bahnhöfen sind Radstationen und automatisierte Fahrrad-Parkhäuser sinnvoll. Die Fahrradmitnahme im Busverkehr zumindest zu Schwachlastzeiten ist zu prüfen, wobei Kinderwagen und Rollstühle Vorrang haben müssen. Außerdem brauchen wir noch mehr Verleih-Stationen für Mietfahrräder und Pedelecs an Stadtbahn- und S-Bahnhöfen.

Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel wird heute deutlich erleichtert durch die weite Verbreitung von Smartphones. Mit diesen mobilen Endgeräten bekommt der Fahrgast den direkten Zugriff auf aktuelle Fahrplan- und Anschlussinformationen. Ein weiterer Baustein eines integrierten Verkehrssystems ist die geplante ServiceCard in Stuttgart, die neben der ÖPNV-Nutzung auch den Zugriff auf Mieträder und Carsharing-Autos ermöglicht.

6. Fazit

Das Ziel unserer Verkehrspolitik für Stuttgart ist ein integriertes Verkehrssystem von Tür zu Tür. Ein solches System kombiniert die verschiedenen Verkehrsmittel so, dass ihre spezifischen Vorteile jeweils optimal genutzt werden können. Es geht um bessere Angebote von Mobilität in der Stadt, als Alternative und Ergänzung zum privaten Auto. Wir wollen keine Politik gegen das Auto, sondern die intelligente Nutzung der Vorteile des Autos durch seine Kombination mit anderen Verkehrsträgern. Wir wollen dadurch die negativen Folgen des Autoverkehrs für die Stadtstruktur mindern und gleichzeitig die Möglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr verbessern.

Grundlage jedes integrierten Verkehrssystems ist und bleibt der Fußgänger. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Deshalb legen wir auf die Qualität der Fußwege größten Wert. Das Fahrrad erweitert den Aktionskreis des Menschen etwa um das Dreifache. Durch neue Techniken und sichere Radwege kann dieses Verkehrsmittel für viele Wege eine gute Alternative sein. Der ÖPNV ist das Rückgrat des städtischen Verkehrs und bedarf einer ständigen Weiterentwicklung in Richtung Kapazität, Komfort und Sicherheit. Das Auto ist optimal für die individuelle Erreichbarkeit von Zielen insbesondere in den äußeren Stadtgebieten. Wenn es uns gelingt, alle diese Qualitäten auch durch neue Techniken optimal zu vernetzen, dann haben wir eine gute Voraussetzung für ein stadtverträgliches Verkehrssystem geschaffen.

AK Verkehr, SPD Stuttgart: Teilnehmer

teilweise auch nur bei einzelnen Themen

Ulrich Berger, Roswitha Blind, Erika Burmester, Ergun Can,
Daniel Compolieti, Stefan Conzelmann, Josefine Geib, Ulrich Gohl, Marita Gröger,
Jürgen Guckenberger, Volker Haag, Holger Hendel, Andreas Hofmann,
Gerd Hütter, Johannes Jäger, Manfred Kanzleiter, Eberhard Keller, Sevil Kölber,
Reinhard Kühn, Thomas Leipnitz, Christel Linkohr, Uwe Mammel, Lukas Märkle,
Peter Müller-Rockstroh, Hans Pfeifer, Jürgen Schmid, Christoph Schmid, Gottfried Schmitt,
Konrad Schröpfer, Uwe Sobek, Uli Storz, Robert Thurner,
Matthias Tröndle, Klaus Trott, Judith Vowinkel, Hansjörg Wall, Matthias Wohlleben,
Ursula Wolf, Monika Wüst, Judith Zängle-Koch, Siegfried Zimmerer

Quellenangaben Bildmaterial

S. 4: SPD-Gemeinderatsfraktion Stuttgart

S. 7: Instinktknipser / pixelio.de

S. 9: David v. Behr / pixelio.de

S. 11: vvs Stuttgart

S. 12: vvs Stuttgart

S. 15: vvs Stuttgart

S. 20: Petra Bork / pixelio.de

S. 29: Benjamin Klack / pixelio.de