

Förderantrag „Besser zu Fuß unterwegs in Stuttgart“ – Programm ZukunftsWerkStadt

1. Vorhabensbeschreibung (Anlage zum AZA 1agwJMzS)

Was ist wichtiger, fahren oder gehen? Die traditionelle Verkehrsplanung würde hier das Fahren nennen, weil mit dem Auto 50 Mal mehr Personenkilometer zurückgelegt werden als zu Fuß. Doch es gibt auch eine andere Sichtweise: „Würden Sie lieber Ihre Fähigkeit zu Gehen oder die Fähigkeit zu Fahren verlieren?“ Mit einem geringen Maß an Planung kann ein Mensch, der nicht mehr Auto fahren kann, sein Alltagsleben trotzdem bewältigen. Wenn er nicht mehr gehen kann, dann entstehen fast unüberwindliche Barrieren für Zugang zur Arbeit, zur Freizeit und vielen sozialen Aktivitäten.

Das Gehen ist die erste und natürlichste Form der Bewegung. Zu Fuß gehen ist gesund, umweltfreundlich, preiswert, stärkt die lokale Wirtschaft und ermöglicht auch eine besondere Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Raums. Der Fußverkehr wird in Bezug auf seine ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Wirkungen auf das Leben in der Stadt unterschätzt. Seit Jahren liegt der Schwerpunkt von Politik und Verwaltung auf dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Reduktion von Schadstoffen durch technische Maßnahmen wie der Optimierung von Fahrzeugen, Kraftstoffen und der Verkehrssteuerung. Im Bereich des nicht-motorisierten Verkehrs gibt es eine starke Konzentration auf den Radverkehr.

Die Bedeutung des Fußverkehrs und seine Wirkungen auf die Lebensqualität in der Stadt sollen in einem innovativen Projekt herausgearbeitet, verdeutlicht und mit Maßnahmen unterlegt werden.

I. Ziele

Gesamtziele des Vorhabens

- Bessere Verankerung des Themas Fußverkehr in Politik und Verwaltung.
- Bessere Bedingungen für die Menschen, die sich in der Stadt zu Fuß bewegen oder dort verweilen.
- Bessere Lebensqualität in der Stadt durch eine nachhaltige Mobilität.

Bezug des Vorhabens zu den förderpolitischen Zielen (z.B. Förderprogramm)

Einbindung der Bürger

Die Bürger werden in allen Phasen der einzelnen Maßnahmen beteiligt, und zwar auf der Basis eines zentralen und eines dezentralen Ansatzes.

Zentraler Ansatz

Über die Medien (Presse, Internet, Amtsblatt) wird zur Teilnahme am Projekt „Besser zu Fuß durch Stuttgart“ eingeladen. In einer Auftaktveranstaltung im Rathaus wird das Projekt vorgestellt und der Entwurf der Leitlinien für den Fußverkehr erläutert. Die Moderation soll Daniel Sauter von Mobility Research Zürich übernehmen. Er ist Mitglied im Board von Walk 21. In der Veranstaltung wird für die Teilnahme am Forum und an der Aktion „making walking count“ geworben. Außerdem wird dazu aufgefordert werden, Kritik und Anregungen bezgl. der Leitlinien einzureichen. In Stuttgart entstehen in den nächsten Jahren neue Stadtteile auf dem Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs und der ehemaligen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs. Für diesen Zweck wurden Planungswerkstätten, eine Veranstaltungsreihe, ein „Stadtlabor“ und auch ein „Kinderstadtlabor“ eingerichtet. Diese nicht auf den Bestand, sondern auf die Zukunft ausgerichteten Strukturen eignen sich sehr gut für die Einbeziehung der Bürgerschaft und für eine Stadtplanung mit dem Schwerpunkt auf nicht-motorisiertem Verkehr.

Dezentraler Ansatz

Es gibt sehr gut funktionierende dezentrale Strukturen in den 23 Stuttgarter Stadtbezirken. In den letzten Jahren wurden runde Tische in den Stadtbezirken aufgebaut („Handlungsfeldkonferenzen“), in denen alle wichtigen Vertreter aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft (Kirchen, Schulen, Vereine, Polizei, Migranten-Organisationen, Verbände und Vereine) sich in ihrem Umfeld mit wichtigen Themen wie Sicherheit, Sauberkeit und demografischer Wandel befassen. Anstatt neue Strukturen aufzubauen, sollen diese gewachsenen und gut eingespielten Gremien einbezogen werden. Dies ist insbesondere wichtig für die Aktion „walking audit“, die in drei Stadtteilen exemplarisch durchgeführt werden soll.

Beteiligung auf der Maßnahmenebene: Die Maßnahmen sind ohne die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gar nicht umsetzbar. Sie kennen „Ihren“ Stadtteil, die typischen Wegeverbindungen und Plätze zum Verweilen. „Making walking count“ und „walking audits“ basieren auf einer intensiven Bürgerbeteiligung.

Bezug des Projekts zum Thema „Nachhaltige Stadtentwicklung“

Attraktive und sichere Gehwege sind das Grundgerüst der innerstädtischen Erschließung. Jeder Weg wird mindestens teilweise zu Fuß zurückgelegt, denn auch die mit dem Auto oder im öffentlichen Nahverkehr zurückgelegten Wege sind mit einem Zu- und Abgangsweg verbunden. Somit kommen Verbesserungen im Fußgängernetz allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.

Die städtebaulichen Qualitäten einer Stadt sind am intensivsten als Fußgänger erlebbar. Bei dieser Fortbewegungsart besteht die Möglichkeit und ist genug Zeit, das Umfeld wahrzunehmen. Dies wird besonders deutlich, wenn man Bilder vergleicht, die von Kindern gemalt wurden, die entweder zu Fuß zur Schule gehen oder vom „Mama- oder Papa-Taxi“ gefahren werden.

Fußgängerverkehr und Stadtkultur stehen eng miteinander in Verbindung.

Durch die Belebung von öffentlichen Flächen durch Fußgänger am Tage und in der Nacht erhöht sich die subjektive und objektive Sicherheit. Zu Fuß gehen bedeutet nicht nur Ortsveränderung, sondern auch Aufenthalt, das Verweilen an einem Ort. Bereiche mit einer hohen Aufenthaltsqualität sind auch eine Bühne für vielfältige Aktivitäten wie z.B. Straßenmusikanten, Künstler und gesellschaftspolitische Meinungsäußerung.

Infrastruktur für Fußgänger ist wichtig für die soziale Struktur. In einer alternden Gesellschaft ist die Nahversorgung von hoher Bedeutung. Wenn die Infrastruktur für Fußgänger stimmt, dann siedelt sich auch das für die Nahversorgung erforderliche Gewerbe an. Öffentliche Einrichtungen für Kinder und Jugendliche wie Kindergärten und Schulen sowie Spielplätze können sicher erreicht werden. Für sozial schwache Bevölkerungsgruppen hat eine fußgängergerechte Infrastruktur große Bedeutung, da diese sich nicht immer ein Ticket für den öffentlichen Nahverkehr leisten können.

Fußgänger sind ein wichtiger Faktor für die lokale Wirtschaft. Untersuchungen aus Kanada und den USA haben ergeben, dass Investitionen in die Infrastruktur für Fußgänger größere private Investitionen nach sich ziehen und Arbeitsplätze geschaffen werden. In Bereichen, die für Fußgänger attraktiv gestaltet sind, wird mehr eingekauft und konsumiert (Straßenbewirtschaftung!)

Eine fußgängergerechte Infrastruktur ist wichtig für den Tourismus. In Stadtrundgängen wird die Stadt zum historischen und kulturellen Erlebnis.

Das Projekt liefert somit einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen, d.h. umweltfreundlichen, sozial gerechten und wirtschaftsfördernden Mobilität.

Die Ergebnisse und Erfahrungen aus dem Projekt sollen auf mehreren Wege an die Kommunen in Deutschland weitergegeben werden:

- Rundschreiben des Deutschen Städtetags und des Städtetags Baden-Württemberg.
- Präsentation auf Treffen der kommunalen Stadt- und Verkehrsplaner im Deutschen Städtetag.
- Präsentation auf dem Weltkongress von Cities for Mobility 2013 in Stuttgart.
- Präsentation auf der WALK 21 Konferenz 2013 in München.

Die Stadt Stuttgart wird im Rahmen des Weltkongresses 2013 von Cities for Mobility außerdem einen Workshop zum Thema Fußverkehr anbieten.

Wissenschaftliche und/oder technische Arbeitsziele des Vorhabens

Um diese Ziele zu erreichen, sollen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

1. Schaffung besserer Datengrundlagen für das Gehen und Verweilen in der Stadt durch ein Konzept für innovative Formen des Beobachtens, Zählens und Bewertens

2. Konzeption Fußwegenetz Innenstadt
3. Durchführung von drei „Leuchtturm-Aktionen Besser zu Fuß durch Stuttgart“:
 - Durchführung der Aktion „Making Walking Count“.
 - Durchführung der Aktion „Walking Audit“ in drei Stadtbezirken.
 - Durchführung eines „Fußgängeraktionstags 2012“.
4. Formulierung eines klaren politischen Bekenntnisses zur Bedeutung des Fußverkehrs in Form eines Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats (Leitlinien für den Fußverkehr in Stuttgart)
5. Schaffung eines regelmäßig tagenden „Stuttgarter Fußgängerforums“ mit Vertretern aus Politik, Bürgerschaft, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden.

II. Stand der Wissenschaft und Technik; bisherige Arbeiten

Stand der Wissenschaft und Technik (einschließlich alternative Lösungen, der Ergebnisverwertung entgegenstehende Rechte, Informationsrecherchen)

Strukturen zur Durchführung

Als Lenkungsgruppe für das Projekt fungiert die Arbeitsgruppe Mobilität der Landeshauptstadt Stuttgart unter der Leitung des Referats für Koordination und Planung des Oberbürgermeisters. In der regelmäßig alle zwei Wochen tagenden Gruppe stimmen sich die Experten der Stadtverwaltung (Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Amt für Umweltschutz, Tiefbauamt) und des lokalen Nahverkehrsunternehmens SSB über grundlegende Strategien der kommunalen Verkehrsplanung und die Lösung aktueller Fragestellungen ab.

Für das Projekt werden vorhandene Strukturen genutzt und neue Strukturen aufgebaut. Die Abteilung Verkehrsplanung im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung ist federführend für das Verkehrsentwicklungskonzept 2030 zuständig. Aktuell arbeiten die Planer an der Einrichtung eines „shared space“ in der Tübinger Straße. Zum Thema „Verweilen“ wird eine neue Phase des Programms „Panoramen, Parks und Plätze“ vorbereitet.

Als neue Struktur wird das Fußgängerforum entstehen, das von einem Beigeordneten geleitet und extern moderiert wird. Ein wissenschaftlicher Beirat unterstützt das Forum. Das seit einigen Jahren erfolgreich arbeitende Stuttgarter Radforum dient als Vorbild.

Der Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik arbeitet seit Jahrzehnten mit der Landeshauptstadt Stuttgart und insbesondere mit den oben genannten Ämtern (Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Amt für Umweltschutz, Tiefbauamt) und dem Referat für Koordination und Planung des Oberbürgermeisters vertrauensvoll und eng zusammen. Beispielhaft seien die drei EU-Projekte MOVIMAN, CiViTAS CARAVEL und 2MOVE2, letzteres im Rahmen der CiViTAS III - Initiative genannt, die sich alle mit einer nachhaltigen Ausgestaltung des Stadtverkehrs befassen haben.

Innovationsgehalt

Fußwege werden bei den aktuell in Deutschland zur Anwendung kommenden Methoden von Verkehrsnachfrageerhebungen prinzipiell unterschätzt. So werden zum Beispiel Fußwege zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf dem Weg zur Arbeit ignoriert. Der jeweilige Weg wird in der Statistik als „ÖV-Weg“ ausgewiesen und zählt deshalb nur zum Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Gesamtverkehr. Vereinfacht dargestellt wird aktuell gefragt „Welcher Weg wird nur zu Fuß zurückgelegt“. Besser wäre die Frage „Welcher Weg enthält einen Fußweg?“ Kurze Wege zu Fuß, Schulwege und Spaziergänge werden ebenfalls oft nicht angemessen berücksichtigt. Der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr wird deshalb nicht korrekt ermittelt. Durch ein neues System der Erhebung und Bewertung der täglichen Fußwege auf der Basis international erprobter Standards wird die wahre Bedeutung des Fußverkehrs am Gesamtverkehr erkannt werden und im öffentlichen Bewusstsein stärker wahrnehmbar sein.

In Rahmen des Projekts soll erstmals in einer deutschen Stadt das Benchmarking-Werkzeug „Making Walking Count“ angewandt werden. Die Anwendung unter der fachkundigen Anleitung von WALK 21 hat in einigen Städten weltweit zu beachtlichen Ergebnissen und einer Veränderung der Verkehrspolitik geführt. Der erstmalige Einsatz von „Making Walking Count“ in Deutschland könnte in

Bezug auf die Wahrnehmung des Fußverkehrs in den Medien sowie in Politik und Gesellschaft eine fruchtbare Diskussion in Gang setzen.

Auch die „Walking Audits“ sind in Deutschland - im Gegensatz zur Schweiz - noch weitgehend unbekannt. Die Erfahrungen im EU-Projekt ACTIVE ACCESS, in dessen Rahmen Walking Audits in mehreren europäischen Städten durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass damit in erster Linie eine Vertrauensbasis zwischen Bürgern und Verwaltung geschaffen werden kann. Walking Audits finden nicht „am grünen Tisch“, sondern in den Straßen und Plätzen der Wohngebiete unter einer intensiven Bürgerbeteiligung in der Vor- und Nachbereitung und der Durchführung statt. Gerade bei Mobilitätsprojekten ist dies von entscheidender Bedeutung für die Qualität und Akzeptanz von Maßnahmen.

Kommunikationsstrategie

In der Stadt Stuttgart gibt es vielfältige Erfahrungen und Instrumente für eine Kommunikationsstrategie. Neben den klassischen Elementen wie dem Amtsblatt, Pressemitteilungen- und -konferenzen sollen für die Kommunikation die folgenden Instrumente genutzt werden:

- Die Abteilung Kommunikation im Bereich des Oberbürgermeisters hat einen innovativen „newsroom“ im Internet eingerichtet, in dem aktuelle Themen mit Texten und Videos dargestellt werden können. Der *newsroom* auf der Stuttgarter Homepage deckt auch die sozialen Netzwerke wie facebook und twitter ab und eröffnet dadurch einen Zugang vor allem zur jungen Generation, die sich ihre Informationen in erster Linie aus dem Internet zieht. Außerdem bietet das Instrument eine sehr schnelle Reaktionsfähigkeit und eine Möglichkeit der Interaktion.
- Die Stadt Stuttgart führt seit einigen Jahren die prämierte Veranstaltungsreihe „Ansichtssache“ durch, die vorwiegend auf die ältere Generation ausgerichtet ist. Da für diese Zielgruppe - vor allem im Hinblick auf die demografische Entwicklung - die Bedingungen für das Gehen im Umfeld ihrer Wohnung besonders wichtig sind („walkability“), sollen das Projekt auch in einer Veranstaltung der „Ansichtssache“ vorgestellt und diskutiert werden.
- Die Stadt Stuttgart ist Mitglied in zwei EU-Projekten zum Thema „nachhaltige Mobilität“ (ACTIVE ACCESS und GO PEDELEC!) und hat sich dadurch große Erfahrung auf den Gebieten der Information über das Projekt und der Sichtbarmachung der Wirkungen (Dissemination) erworben.
- Diese Kenntnisse sollen in die Kommunikationsstrategie einfließen, zumal das Projekt ACTIVE ACCESS das Thema der Förderung des Fuß- und Radverkehrs zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten zum Thema hat.

Bisherige Arbeiten der Antragstellers

Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat in der Vergangenheit zahlreiche erfolgreiche Aktivitäten unternommen, um zum einen den Verkehr in Stuttgart nachhaltiger zu gestalten und zum anderen die Bürger in die Gestaltung ihres zukünftigen Verkehrsangebots einzubinden:

- Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat im Jahr 2010 den Entwurf des Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 (VEK 2030) verabschiedet. Das VEK 2030 enthält programmatische Aussagen zur allen Feldern der nachhaltigen Mobilität in Stuttgart. Der Entwurf ist derzeit in der öffentlichen Diskussion, mehrere Hundert Vorschläge und kritische Anmerkungen aus der Bürgerschaft, von Firmen, Verbänden und anderen Vertretern der Zivilgesellschaft werden aktuell in einer Synopse zusammengefasst.
- Die Schaffung des „Stuttgarter Radforums“ unter Vorsitz eines städtischen Beigeordneten und ständige externer Moderation sowie Organisation hat sich bewährt und den Radverkehr in Stuttgart erheblich vorangebracht. Im Radforum diskutieren Politik, Verwaltung, Firmen, Verbände und Bürger über den Ausbau und die Verbesserung des Radverkehrs in Stuttgart.
- Die Landeshauptstadt Stuttgart führt jährlich an einem Wochenende im Mai zwei Fahrradaktionstage durch.
- Derzeit baut die Landeshauptstadt Stuttgart eine im Stadtzentrum gelegene Straße nach dem Prinzip des „Shared Space“ um. Damit soll das verträgliche Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und Kfz-Verkehr gefördert werden.

- Aktuell wird zum Thema „Verweilen“ eine neue Phase des Programms „Panoramen, Parks und Plätze“ vorbereitet.
- Im Juli 2011 hat der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster, auf dem von der Landeshauptstadt Stuttgart jährlich in Stuttgart durchgeführten Weltkongress „Cities for Mobility“ die „Internationale Charta für das Gehen“ unterschrieben.
- Zusammen mit Walk 21 ist die Landeshauptstadt Stuttgart seit zwei Jahren am EU-Projekt ACTIVE ACCESS beteiligt, in dem es um die Förderung der „Nahmobilität“ in Städten geht. Aus dem Netzwerk und dem Projekt ergibt sich eine Fülle von Know-how - Ideen und möglichen Maßnahmen für das Stuttgarter Projekt im Rahmen der ZukunftsWerkStadt. So hat die kroatische Stadt Koprivnica mit dem Projekt „health paths“ die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens für die Gesundheit der Bürger eindrucksvoll verdeutlicht. Auch können die in diesem Projekt gemachten großen Erfahrungen auf den Gebieten der Information über das Projekt und der Sichtbarmachung der Wirkungen (Dissemination) genutzt werden.
- Die Landeshauptstadt Stuttgart hat neben ACTIVE ACCESS in der Vergangenheit in zahlreichen weiteren EU-Projekten zur nachhaltigen Mobilität in Städten mitgearbeitet. Beispielhaft genannt werden sollen die Projekte MOVIMAN, CiViTAS CARAVEL und GO PEDELEC!. Auch aus diesen Projekten liegen umfangreiche Erfahrungen zur Kommunikation mit Stakeholdern und Bürgern vor.
- Aktuell bereitet die Landeshauptstadt Stuttgart als Projektkoordinatorin im Rahmen von CiViTAS III das EU-Projekt 2MOVE2 vor, das im September dieses Jahres beginnen soll. Projektpartner werden die Städte Brünn (Tschechien), Malaga (Spanien) und Tel Aviv (Israel) sein, aber auch der Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart. In diesem Projekt werden einige Aspekte der ZukunftsWerkStadt Fußverkehr fortgeführt werden können.
- Die Stadt Stuttgart ist Sitz des weltweiten Netzwerks Cities for Mobility mit über 600 Partnern in 83 Staaten. Cities for Mobility ist eine Plattform für den Austausch von Wissen, guten Praktiken und Erfahrungen zum Thema nachhaltige Mobilität zwischen Städten, Universitäten, Firmen und vielen Nichtregierungsorganisationen. Cities for Mobility hat eine Website, eine Facebook-Seite, gibt ein elektronisches Magazin heraus und veranstaltet jährlich einen Weltkongress in Stuttgart. Auch der Unterauftragnehmer der Landeshauptstadt Stuttgart, WALK 21, ist Mitglied bei Cities for Mobility und kann daher auf diesen weltweiten Pool von Mobilitätsexperten zugreifen, der in dieser Konstellation einzigartig ist. Seit 2008 leitet der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster, das UCLG (United Cities and Local Governments) Committee „Urban Mobility“. UCLG ist der Weltverband der Städte mit Sitz in Barcelona.

Universität Stuttgart

Wie bereits erwähnt befasst sich der Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich (Stellvertreter: Dipl.-Ing. Manfred Wacker) seit vielen Jahren mit Fragestellungen des nachhaltigen Stadtverkehrs. Dabei wurde und wird die Landeshauptstadt Stuttgart zu unterschiedlichsten Fragestellungen beraten. Zahlreiche Kooperationen finden auch im Rahmen von Forschungsvorhaben statt. Themen sind dabei sowohl innovative Maßnahmen zur Beeinflussung des Stadtverkehrs als auch Konzepte zur Erhebung und Modellierung der Verkehrsnachfrage.

Die Projektleitung am Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik wird Dipl.-Ing. Manfred Wacker übernehmen. Herr Wacker bietet an der Universität Stuttgart seit vielen Jahren die Vorlesung „Verkehrserhebungen“ an. Ferner leitet er seit dem Jahr 2000 bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen den Arbeitsausschuss „Sonderfragen des Stadtverkehrs“, dessen Mitglied er seit 1986 ist.

III. Ausführliche Beschreibung des Arbeitsplans

Vorhabenbezogene Ressourcenplanung - Arbeitspaketbeschreibung

AP1 „Schaffung besserer Datengrundlagen für das Gehen und Verweilen in der Stadt durch ein Konzept für innovative Formen des Beobachtens, Zählens und Bewertens“

Ziel ist es, die Datengrundlagen für politische und planerische Entscheidungen zu verbessern, die Bedeutung des Fussverkehrs (inkl. Verweilen im öffentlichen Raum) aufzuzeigen und die Veränderungen und Entwicklungen zu dokumentieren (z.B. Erfolge der umgesetzten Massnahmen, langfristiges Monitoring). Dies ist eng gekoppelt mit der besseren Verankerung in Politik und Verwaltung. Folgende Elemente sollen dabei realisiert werden:

- Daten zum Fußverkehr als Teil des Modal Split werden in Deutschland in der Regel durch Befragungen repräsentativer Gruppen und Verkehrszählungen erhoben. Im internationalen Bereich zählen die Bürger zusätzlich selbst, indem sie mit Zählgeräten ausgerüstet werden. Das kann ohne grösseren Aufwand geschehen, ist aber wichtig, um Konsistenz zu erreichen. Die Daten werden einerseits mit Bürgerbeteiligung gewonnen und werden andererseits der Öffentlichkeit aktiv wieder kommuniziert (und die Daten zugänglich gemacht). Dies ist ein wichtiger Teil der Verbesserung der Datengrundlagen.
- Einrichtung von Fußgänger-Dauerzählstellen in der Innenstadt von Stuttgart, an denen jeweils für eine Woche (7 Tage / 24 h/d) der Fußgängerverkehr automatisch gezählt wird.

Auf der Grundlage der verbesserten Daten und Informationen ist es möglich, eine neue und intensive öffentliche Diskussion über die Bedeutung des Fußverkehrs für die Stadt und die sich daraus ergebenden Handlungserfordernissen zu starten.

AP2 „Konzeption Fußwegenetz Innenstadt“

In enger Abstimmung mit dem sich momentan in Bearbeitung befindlichen VEK 2030 soll eine Konzeption für ein „Fußwegenetz Innenstadt Stuttgart“ erarbeitet werden. Dies wird alle relevanten Verkehrserzeuger in der Innenstadt von Stuttgart berücksichtigen, insbesondere aber das derzeit im Bau befindliche und am Rand der Innenstadt gelegene Einkaufszentrum „Das Gerber“ an das übrige Fußwegenetz anbinden. Auch wird besonderer Wert auf die Anbindung der umliegenden Wohngebiete an die Innenstadt Stuttgart gelegt. Ferner wird das Konzept die künftigen neuen Fußwegebeziehungen berücksichtigen, die sich nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Neubebauung der dann in der Innenstadt von Stuttgart frei werdenden Bahnbetriebsflächen ergeben werden.

AP3 „Durchführung von drei „Leuchtturm-Aktionen Besser zu Fuß durch Stuttgart“

Folgende drei Leuchtturmaktionen sollen gemeinsam mit und für die Bevölkerung in Stuttgart durchgeführt werden, um das Thema „Fußverkehr“ besser in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern:

1. Durchführung der Aktion „Making Walking Count“.
2. Durchführung der Aktion „Walking Audit“ in drei Stadtbezirken.
3. Durchführung eines „Fußgängeraktionstags 2013“.

Die Aktionen „Making Walking Count“ und „Walking Audit“ sollen zusammen mit den Experten der internationalen Organisation WALK 21 konzipiert und durchgeführt werden. Der Fußgängeraktionstag soll mit Unterstützung einer noch auszuwählenden Agentur durchgeführt werden.

AP4 „Formulierung eines klaren politischen Bekenntnisses zur Bedeutung des Fußverkehrs in Form eines Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats (Leitlinien für den Fußverkehr in Stuttgart)“

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat im Jahr 2010 den Entwurf des Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 (VEK 2030) verabschiedet. Das VEK enthält programmatische Aussagen zur allen Feldern der nachhaltigen Mobilität in Stuttgart. Der Entwurf ist derzeit in der öffentlichen Diskussion, mehrere Hundert Vorschläge und kritische Anmerkungen aus der Bürgerschaft, von Firmen, Verbänden und anderen Vertretern der Zivilgesellschaft werden aktuell in einer Synopse zusammengefasst. Auf der Basis des VEK 2030 soll sich der Gemeinderat klar zur Bedeutung des Fußverkehrs bekennen, Leitlinien definieren und die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs in Auftrag geben.

Eine weitere Grundlage des Beschlusses und der Leitlinien soll die „Internationalen Charta für das Gehen“ sein, die Herr Oberbürgermeister Dr. Schuster auf dem Weltkongress des Netzwerks „Cities for Mobility“ im Juli 2011 unterschrieben hat.

AP5 „Schaffung eines regelmäßig tagenden „Stuttgarter Fußgängerforums“ mit Vertretern aus Politik, Bürgerschaft, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden“

Die Schaffung des „Stuttgarter Radforums“ unter Vorsitz eines städtischen Beigeordneten und ständige externer Moderation sowie Organisation hat sich bewährt und den Radverkehr in Stuttgart erheblich vorangebracht. Im Radforum diskutieren Politik, Verwaltung, Firmen, Verbände und Bürger über den Ausbau und die Verbesserung des Radverkehrs in Stuttgart.

Für den Fußverkehr soll eine entsprechende Struktur aufgebaut werden. Vor allem die alltäglichen Sorgen und Wünsche aus der Stadtgesellschaft sollen hier eine Plattform finden. Im Fußverkehr sind das u.a. die folgenden Punkte:

- Viele Wege sind nicht verkehrssicher (nicht barrierefrei, schlechter Belag, schlechte Beleuchtung, schlechte Wegweisung).
- Breite und stark belastete Straßen wie das Tangentenviereck um die Stuttgarter Innenstadt erzeugen eine große Trennwirkung, Fußgänger müssen oft größere Umwege in Kauf nehmen, um zu einem nahe gelegenen Punkt zu gelangen.
- Der Aufenthalt auf Straßen und Plätzen ist oft nicht angenehm (überquellende Mülleimer, Dreck auf der Straße, Kaugummis, Glasscherben).
- Wege sind zu schmal gebaut, vor allem für Personen, die einen Kinderwagen oder Rollstuhl schieben oder Gepäck mit sich führen.
- Wege sind vollgestellt mit Warenauslagen, Mülltonnen, Werbeanlagen, Kundenstoppeln etc. oder werden durch teilweise auf Gehwegen parkende Kfz eingeengt.
- Fußgängerflächen werden durch ausufernde Außengastronomie behindert.
- Die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen werden immer länger, da die Stadtbahn und zunehmend die Busse bevorrechtigt sind. Danach kommen der motorisierte Kraftfahrzeugverkehr und die Radfahrer und erst zuletzt die Fußgänger.
- Die Querungszeiten an Fußgängerüberwegen sind zu kurz, die Lichtsignalanlagen schalten zu schnell um. Gerade für Kinder sowie ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ist das eine große Belastung.

AP6 „Schlussbericht“

Alle Arbeiten werden in einem ausführlichen Schlussbericht dokumentiert,.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen den Arbeitsplan, den Meilensteinplan und die Ressourcenplanung.

Arbeitsplan

	Juni 12	Juli 12	August 12	September 12	Oktober 12	November 12	Dezember 12	Januar 13	Februar 13	März 13
AP1 "Schaffung besserer Datengrundlagen"										
AP2 "Konzeption Fußwegenetz Innenstadt"										
AP3 "Durchführung von drei 'Leuchtturm-Aktionen Besser zu Fuß durch Stuttgart'"										
AP4 "Leitlinien für den Fußgängerverkehr in Stuttgart"										
AP5 "Stuttgarter Fußgängerforum"										
AP6 "Abschlussbericht"										

Meilensteinplan ¹⁾

	Juni 12	Juli 12	August 12	September 12	Oktober 12	November 12	Dezember 12	Januar 13	Februar 13	März 13
M1: Projekt - Kick-off durchgeführt!										
M2: Arbeits- und Zeitplan aufgestellt und bestätigt!										
M3: Erhebungskonzept zur Verbesserung der Datengrundlagen aufgestellt!										
M4: Fußgänger-Aktionstag durchgeführt!										
M5: "Making Walking Count" durchgeführt!										
M6: Walking Audit durchgeführt!										
M7: 1. Sitzung Fußgängerforum durchgeführt!										
M8: Leitlinien verabschiedet!										
M9: "Making Walking Count" ausgewertet!										
M10: Walking Audit ausgewertet!										
M11: "Konzeption Fußwegenetz Innenstadt" liegt vor!										
M12: 2. Sitzung Fußgängerforum durchgeführt!										
M13: Abschlussbericht liegt vor!										

¹⁾ Die Meilensteine beziehen sich immer auf den letzten Tag des jeweils angegebenen Monats.

Ressourcenplanung

	Leitung AP	Landeshauptstadt Stuttgart (LHS)		Universität Stuttgart (VuV)	
		Personen-Monate (Anzahl)	Unter-Aufträge (€)	Personen-Monate (Anzahl)	Unter-Aufträge (€)
AP1 "Schaffung besserer Datengrundlagen"	VuV	0,0		3,0	40.055,00
AP2 "Konzeption Fußwegenetz Innenstadt"	LHS	0,5		3,0	
AP3 "Durchführung von drei 'Leuchtturm-Aktionen Besser zu Fuß durch Stuttgart'"	LHS	1,0	80.640,00	1,0	6.950,00
AP4 "Leitlinien für den Fußgängerverkehr in Stuttgart"	LHS	0,5		0,5	
AP5 "Stuttgarter Fußgängerforum"	LHS	1,0	6.000,00	1,0	
AP6 "Abschlussbericht"	LHS	1,0		0,5	
Summe		4,0	86.640,00	9,0	47.005,00

IV Verwertungsplan

Als neue Struktur wird in der Landeshauptstadt Stuttgart das Fußgängerforum entstehen, das vom Beigeordneten für Städtebau und Umwelt geleitet und extern moderiert wird. Ein wissenschaftlicher Beirat unterstützt das Forum. Das seit einigen Jahren erfolgreich arbeitende Stuttgarter Radforum dient als Vorbild. Die Ergebnisse und Erfahrungen aus dem Projekt sollen auf mehreren Wege an die Kommunen in Deutschland weitergegeben werden: Rundschreiben des Deutschen Städtetags und des Städtetags Baden-Württemberg, Präsentation auf Treffen der kommunalen Stadt- und Verkehrsplaner im Deutschen Städtetag, Präsentation auf dem Weltkongress von Cities for Mobility 2013 in Stuttgart, Präsentation auf der WALK 21 Konferenz 2013 in München.

Ferner werden die Ergebnisse und Erfahrungen in die Lehre des Lehrstuhls für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart einfließen. Auf Wunsch werden diese auch anderen Universitäten und Hochschulen zur Verfügung gestellt.

Auch sollen die mit den neuen Erhebungsformen gemachten Erfahrungen der Überarbeitung des Regelwerks für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) zur Verfügung gestellt werden.

V Arbeitsteilung / Zusammenarbeit mit Dritten

Das Vorhaben wird gemeinsam von der Landeshauptstadt Stuttgart und der Universität Stuttgart durchgeführt. Beide Partner stellen einen eigenen Projektantrag, werden sich dann aber im Rahmen eines Kooperationsvertrags zur Zusammenarbeit verpflichten. Konsortialführer wird dann die Landeshauptstadt Stuttgart sein.

Beide Partner werden durch Unterauftragnehmer unterstützt.

VI Notwendigkeit der Zuwendung

Alle beteiligten Partner verfügen über umfangreiche Kenntnisse und haben sich bestens qualifiziert. Dennoch wird die Umsetzung des in diesem Projektantrag beschriebenen Vorhabens von allen als ein sehr ehrgeiziges, aber realistisches Ziel bewertet. Ohne finanzielle Zuwendung ist das Vorhaben zum Nutzen der Gesamtheit und zum Nutzen aller Partner, insbesondere der Landeshauptstadt Stuttgart und deren Bürger, jedoch nicht durchführbar.

Unabhängig davon besteht bei der Universität Stuttgart ein gewisses wissenschaftliches Risiko, da mit den beschriebenen Erhebungen zumindest in Deutschland Neuland betreten wird. Auch dies begründet die Notwendigkeit der Zuwendung.