

Stuttgart, 07.11.2023

Fortschreibung des Fußverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Stuttgart

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	21.11.2023
UA STA + AKU Mobilität	Kenntnisnahme	öffentlich	21.11.2023
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	22.11.2023
Bezirksbeirat Zuffenhausen	Beratung	öffentlich	28.11.2023
Bezirksbeirat Untertürkheim	Beratung	öffentlich	28.11.2023
Bezirksbeirat Süd	Beratung	öffentlich	12.12.2023
Bezirksbeirat Vaihingen	Beratung	öffentlich	12.12.2023
Bezirksbeirat Möhringen	Beratung	öffentlich	13.12.2023
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	24.01.2024
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	30.01.2024

Beschlussantrag

1. Den Zielsetzungen des Fußverkehrskonzepts 2023 wird grundsätzlich zugestimmt. Die Fortschreibung ergänzt die Ziele des bestehenden Fußverkehrskonzepts von 2017 und erweitert das Fußwegenetz.
2. Dem ausgewiesenen Fußwegenetz, bestehend aus Hautfußwegeverbindungen, Flanierwegen, Untersuchungsbereichen (Möhringen) und Ergänzungsrouten wird zugestimmt. In diesem Netz wird dem Fußverkehr hohe Priorität eingeräumt.
3. Der Maßnahmenkonzeption (Kapitel 4 im Bericht) mit den darin formulierten übergreifenden und spezifischen Handlungsfeldern sowie den Maßnahmenempfehlungen für die jeweiligen Stadtbezirke wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt im DHH 2024/25 erste Pilotprojekte in den Erweiterungsbereichen planerisch anzugehen.

Begründung

Zufußgehen ist nicht nur die einfachste und elementarste Fortbewegungsart, sondern ist auch umwelt- und sozialverträglich, gesundheitsfördernd, kostengünstig, flexibel und ohne technischen Aufwand machbar.

Fußverkehrsförderung ist eine Voraussetzung für lebendige, urbane Orte und vermeidet Exklusion, trägt also zur Teilhabe aller Gruppen (v. a. von Kindern, Jugendlichen und Seniorinnen und Senioren) am gesellschaftlichen Leben bei.

In Stuttgart stellt das Zufußgehen mit einem Anteil von 26 % aller Wege nach dem motorisierten Individualverkehr das wichtigste Verkehrsmittel dar (vgl. VRS 2011: 71). Hinzu kommen die nicht erfassten, aber doch vielfältigen Fußwegeetappen, beispielsweise auf dem Weg zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder zu Parkplätzen. Gerade in den innerstädtischen Stadtbezirken nimmt der Fußverkehr mit teilweise mehr als 30 % eine noch höhere Bedeutung ein. In den für die Fortschreibung ausgewählten Stadtbezirken werden weniger als 25 % der Wege zu Fuß absolviert (vgl. VRS 2011: 71). Mit der 1. Fortschreibung und Erweiterung des Fußverkehrskonzepts soll eine planerische Grundlage geschaffen werden, um die Anzahl der Wege dort auch zu erhöhen.*

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat mit der Unterzeichnung der Charta des Gehens im Juli 2011 ein Bekenntnis zur Bedeutung des Fußverkehrs abgegeben und sich zur Förderung des Fußgängerverkehrs verpflichtet.

Seit Juni 2017 verfügt die Landeshauptstadt Stuttgart über ein eigenständiges Fußverkehrskonzept, das ein Netz von Hauptfußwegen und Flanierwegen für die fünf Stuttgarter Innenstadtbezirke definiert. Mit dem Fußverkehrskonzept wurde die Basis für ein Investitionsprogramm Fußverkehr geschaffen, welches eine wichtige Maßnahme im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes (VEK 2030) darstellt. Mit dem Investitionsprogramm wurde die Basis für eine konsequente Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gelegt. Das Investitionsprogramm Fußverkehr (GRDrs. 690/2017) wurde als Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2018/19 mit einem jährlich anwachsenden Budget ausgestattet.

Die Ziele aus dem bestehenden Konzept von 2017 flossen bisher lediglich indirekt über das Investitionsprogramm Fußverkehr in die politischen Beschlussprozesse. Mit der 1. Fortschreibung und räumlichen Erweiterung soll das Konzept nun auch inhaltlich beschlossen werden.

Zu Beschlussantrag 1:

Das 2017 erarbeitete Fußverkehrskonzept definiert nachfrageorientierte Hauptfußwegeverbindungen und angebotsorientierte Flanierwegen für die fünf innerhalb des Talkessels gelegenen Stadtbezirke. Die in diesem Konzept definierten Ziele, Handlungsfelder sowie Aktionsprogramme besitzen auch weiterhin Gültigkeit und sollen umgesetzt werden. Die vorliegende Fortschreibung baut auf das bestehende Konzept auf und ergänzt aktuelle Themen und Handlungsfelder.

Mit der Erweiterung wurden nun die Stadtbezirke Vaihingen, Möhringen, Untertürkheim, Bad Cannstatt und Zuffenhausen einbezogen. Auch der Stadtteil Kaltental des Stadtbezirks Stuttgart Süd als Bindeglied zwischen Vaihingen, Möhringen, Degerloch und der Innenstadt wurde bei der Erarbeitung mit aufgenommen. Damit liegt nun für ca. 2/3 der Stuttgarter Bevölkerung eine konzeptionelle Grundlage für ein hochwertiges Fußwegenetz vor. In einem weiteren Schritt soll ein definiertes Fußwegenetz für das gesamte Stadtgebiet entstehen.

*Quelle: VRS 2011 - Verband Region Stuttgart: Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010, Schriftenreihe, März 2011, Heft Nr. 29, Stuttgart

Zu Beschlussantrag 2:

Basis der Fortschreibung bilden erneut definierte Hauptfußwegeverbindungen und Flanier Routen. Dazu wird eine ähnliche Methodik bzw. Vorgehensweise angewandt, die sich im Fußverkehrskonzept 2017 als folgerichtig und zielführend herauskristallisiert hat. Darüber hinaus werden Ergänzungsrouten definiert, die dem Gedanken eines geschlossenen Fußwegenetzes folgen. Abweichungen von der Systematik gibt es im Stadtbezirk Möhringen, hier wurden Haupt- und Freizeitwege mit entsprechenden Untersuchungsbereichen festgelegt.

Alle Zwischenstände wurde innerhalb der Verwaltung und in den zuständigen Bezirksbeiräten diskutiert. In den Bezirken Süd, Möhringen und Vaihingen wurden jeweils verkehrsspezifische Arbeitsgruppen konsultiert. Die Änderungswünsche flossen in die finale Version der Routengestaltung ein.

Im Zuge der Fortschreibung des Fußverkehrsnetzes wurde darauf geachtet, die Routen aus dem Konzept von 2017 in den umliegenden Stadtbezirken weitestgehend weiterzuführen. Dort, wo es gemeinsame Grenzen mit den Bezirken innerhalb des Talkessels gab, konnte dies auch erreicht werden.

Eine ausführliche Beschreibung der Methodik und Vorgehensweise ist dem Bericht Anlage 1 und dem Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart aus dem Jahr 2017 zu entnehmen.

Hauptfußwegeverbindungen

Zunächst wurde durch eine kartographische Auswertung einzelner Quellen und Ziele sowie deren unterschiedliche Bedeutung für Nutzergruppen eine grafische Darstellung erarbeitet. Durch Ortsbegehungen konnte die Darstellung an die örtlichen Gegebenheiten angepasst und konkretisiert werden. Anschließend wurden Verbindungen hergestellt, welche einen groben Verlauf möglicher Hauptwegeverbindungen aufzeigen sowie eine Vielzahl einzelner Zielpunkte inkludieren.

Mögliche Zielpunkte (Auszug):

- Einzelhandelszentren
- ÖPNV Angebote
- Kultureinrichtungen
- Pflegeeinrichtungen
- Schulen
- Behörden und Ämter
- Freizeiteinrichtungen

Hauptfußwegeverbindungen sind von einer starken Nachfrage gekennzeichnet (nachfrageorientiertes Netz) und deshalb häufig in Zentrumslagen anzutreffen.

Flanier Routen

Die Flanier Routen sollen zusätzlich das bestehende Fußverkehrsnetz ergänzen und Netzlücken, wenn möglich schließen. Außerdem stellen die Flanier Routen, die in der Regel abseits von Hauptverkehrsstraßen geführt werden, eine Alternative zu den Hauptfußwegeverbindungen da. Des Weiteren haben sie auch eine wichtige Netzfunktion. Folgende normative Kriterien wurden dabei als Grundlage zur Definition mit einbezogen:

- Attraktive städtebauliche Räume (z. B. Alleen, ansprechende Architektur, Ruheräume, Aussichtspunkte)
- Möglichst wenige Barrieren (z. B. Querungen von Hauptverkehrsstraßen)
- Grünqualität (z. B. Parkanlagen, Grünstreifen)
- Naherholungsflächen (z. B. Weinberge)

Im Gegensatz zu den nachfrageorientierten Hauptfußwegeverbindungen ergeben die Flaniererrouten ein angebotsorientiertes Netz.

Ergänzungsrouten

Das Netz aus Hauptfußwegeverbindungen und Flaniererrouten wird durch die Ergänzungsrouten verdichtet. Zur Definition der Ergänzungsrouten wurden vor allem Abschnitte verwendet, die in der Priorisierung nicht tiefer betrachtet wurden. Außerdem wurden weitere Strecken ausgewählt, die Lücken im Fußverkehrsnetzes innerhalb der Stadtbezirke schließen und solche, die Verbindungen zu benachbarten Stadtbezirken herstellen. Dadurch entsteht ein dichtes Netz an Fußwegen über die Grenzen der Stadtbezirke hinweg. Außerdem bieten die Ergänzungsrouten für die zukünftige Betrachtung der benachbarten Stadtbezirke weitere Anknüpfungspunkte. Die Ergänzungsrouten können bei einer weiterführenden Fortschreibung direkt untersucht werden, ohne einen Prozess zur Netzbestimmung führen zu müssen.

Untersuchungsbereiche in Möhringen

In Möhringen wurden, aufbauend auf der Analyse, zunächst Hauptwege gebildet und bestehende Freizeitwege übernommen. Die Freizeitwege entsprechen dem bereits etablierten großen und kleinen „Möhringer Hexenweg“, der seit 2001 besteht. Die routenbasierte Mängeluntersuchung wurde in Möhringen so verändert, dass anstelle von linearen Strukturen flächige Bereiche in der Mängelanalyse betrachtet wurden. Auf Grund dessen finden sich in Möhringen keine Hauptfußwegeverbindungen, Flaniererrouten oder Ergänzungsrouten. In einem weiteren Schritt wurden acht Untersuchungsbereiche definiert und dabei in jedem Untersuchungsbereich ein bestimmter Fokus gesetzt. Diese Untersuchungsbereiche waren die Grundlage für die Mängelerhebung und die darauffolgende Maßnahmenbildung.

Zu Beschlussantrag 3:

Auf Basis einer Bestands- und Mängelanalyse wurde eine Maßnahmenkonzeption aufgestellt. Die Maßnahmenkonzeption beinhalten zum einen

- übergreifende und spezifische Handlungsfelder und zum anderen
- konkrete Maßnahmenvorschläge für die Hauptfußwegeverbindungen, Flaniererrouten und Untersuchungsbereiche für die jeweiligen Stadtbezirke.

Die Maßnahmenvorschläge wurden im Entwurf als Zwischenstand den jeweiligen Bezirksbeiräten vorgestellt und anschließend angepasst.

Übergreifende und spezifische Handlungsfelder

Diese Handlungsfelder widmen sich zusammenhängenden Aspekten innerhalb eines Themenfelds und beschreiben den Umgang und Lösungsansätze für typische Situationen im Stadtgebiet zur Förderung des Fußverkehrs. Die Handlungsfelder dienen darüber hinaus der systematischen Betrachtung und sind auch über die untersuchten Routen bzw. Untersuchungsbereiche hinaus zu berücksichtigen. Die Handlungsfelder sollen eine stadtweite Gültigkeit entfalten. Neben den hier aufgeführten Handlungsfeldern sind

auch die im Fußverkehrskonzept 2017 enthaltenen Handlungsfelder und Aktionsprogramme weiterhin stadtweit gültig.

Folgende neun übergreifende Handlungsfelder wurden definiert:

- Hindernis- und konfliktfreie Gehwege
- „Stuttgarter Rechtecke“
- Gehwegparken
- Sicher und komfortabel Queren
- Barrierefreie Querungen
- Oberflächenqualität verbessern
- Attraktive Räume schaffen
- Neue Verbindungen einrichten
- Sicherheit erhöhen

Folgende drei spezifische Handlungsfelder wurden definiert:

- Fußverkehrsführung an Baustellen
- Wegweisung und Orientierungshilfe
- Kommunikation und Information

Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenkonzeption schlägt Maßnahmen auf den jeweiligen Hauptfußwegeverbindungen, Flanierwegen oder Untersuchungsbereichen vor. Die tabellarisch und kartographisch dargestellten Maßnahmen bauen auf der Mängelanalyse auf und dienen als Anhaltspunkte für eine tiefgreifende Betrachtung. In die konzeptionelle Vorbereitung wurden bereits angedachte und geplante Maßnahmen integriert, um deren Umsetzung zu beschleunigen und mit fußverkehrsspezifische Aspekte zu versehen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen haben keinen Anspruch auf Umsetzung, da eine bautechnische Prüfung auf Konzeptionsebene nicht erfolgen kann. Auch eine genau finanzielle Bilanzierung ist aus diesem Grund nicht möglich.

Klimarelevanz

Die Auswirkungen der Maßnahme auf den Klimaschutz sind nicht quantifizierbar.

Finanzielle Auswirkungen

Zu Beschluss 4:

Durch das Investitionsprogramm Fußverkehr (GRDrs. 690/2017) wurde ab dem DHH 2018/19 erstmalig Personal und Finanzmittel ausschließlich zur Fußverkehrsförderung bereitgestellt. Für den DHH 2024/25 wurden durch die drei wesentlich betroffenen Ämter weitere Bedarfe gemeldet (siehe GRDrs 552/2023 und 724/2023). Im DHH 2024/25 sollen nun erste Pilotprojekte auch im Erweiterungsbereich planerisch bearbeitet werden. Der zusätzliche Projektumfang ist dabei direkt abhängig von den Ergebnissen der Haushaltsplanberatungen und der Besetzung etwaiger neu geschaffener Stellen.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Bericht Fußverkehrskonzept, 1. Fortschreibung

Anlage 2: 8.1 Analysekarten

Anlage 3: 8.2 Maßnahmenkarten

Anlage 4: 8.3 Maßnahmenkatalog

<Anlagen>