

KUS Treffen am 19. Oktober 2020

1. **Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Innenstadt**
2. **B 14-Wettbewerb**
3. **S 21 – VCD-Stellungnahme**

Christoph Link VCD KV Stuttgart e.V.

Planersozietät: Verkehrliche Grundlagenuntersuchung zu: Lebenswerte Stadt für alle

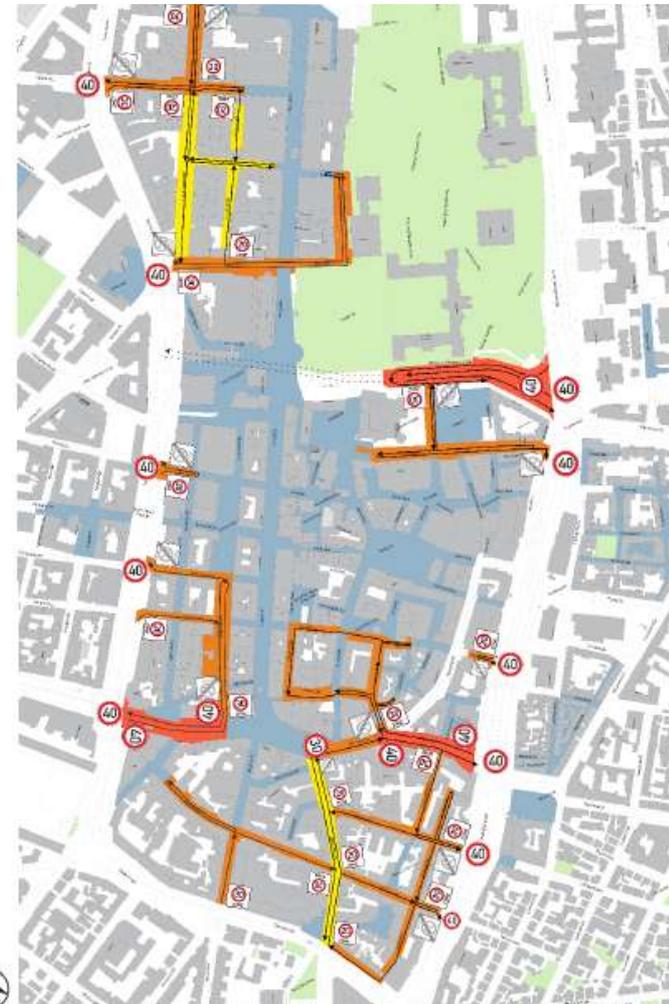
Erschließungsnetz MIV

MIV-Erschließungssystem

- überwiegend Erschließung in Schleifen
- fünf große Erschließungsbereiche sowie Cityring

Geschwindigkeitsniveau

- kein einheitliches Geschwindigkeitsniveau vorhanden (20/30/40)
- überwiegend Tempo 30-Zone innerhalb des Cityrings



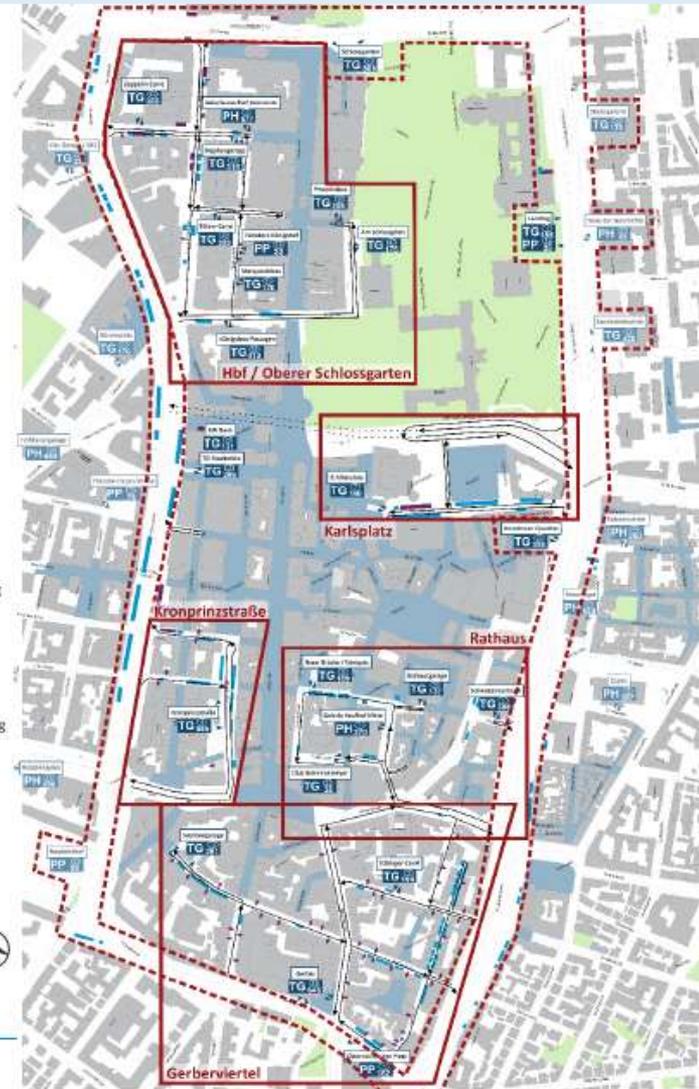
Erschließungsnetz MIV

Parkbauten

- innerhalb und außerhalb des Cityring
- Zufahrten, Kapazitäten

weitere Parkmöglichkeiten

- öffentlicher Raum (öffentlich/privat)
- privater Raum (Zufahrten)
- schwerpunktmäßig im südl. Bereich innerhalb des Cityrings (Gerberviertel)



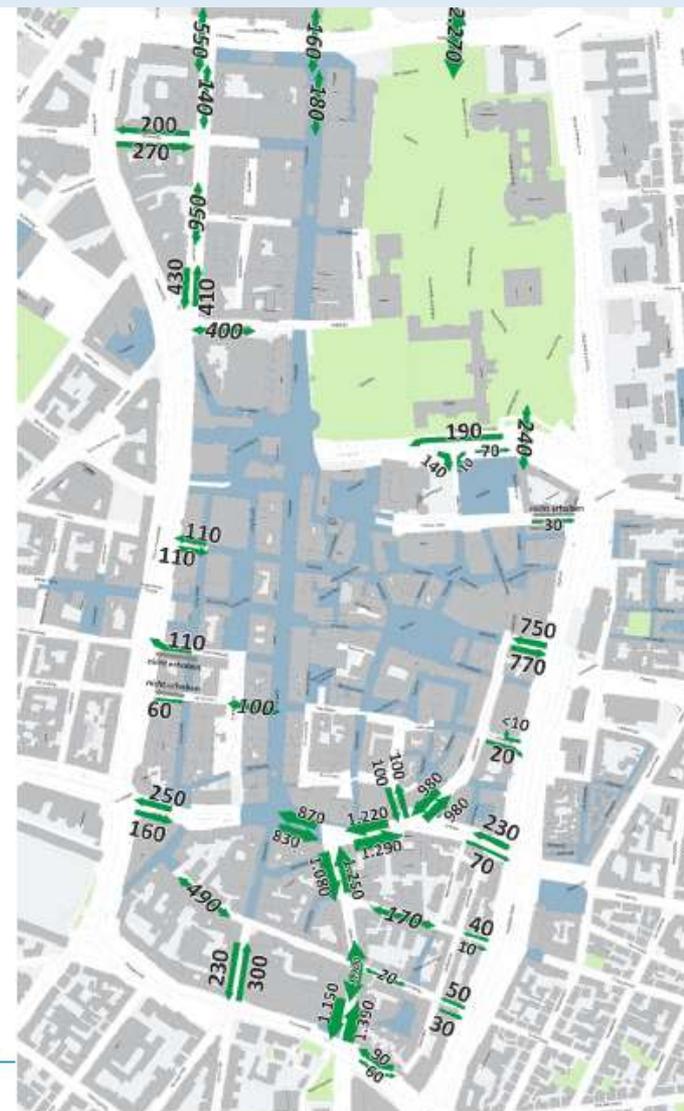
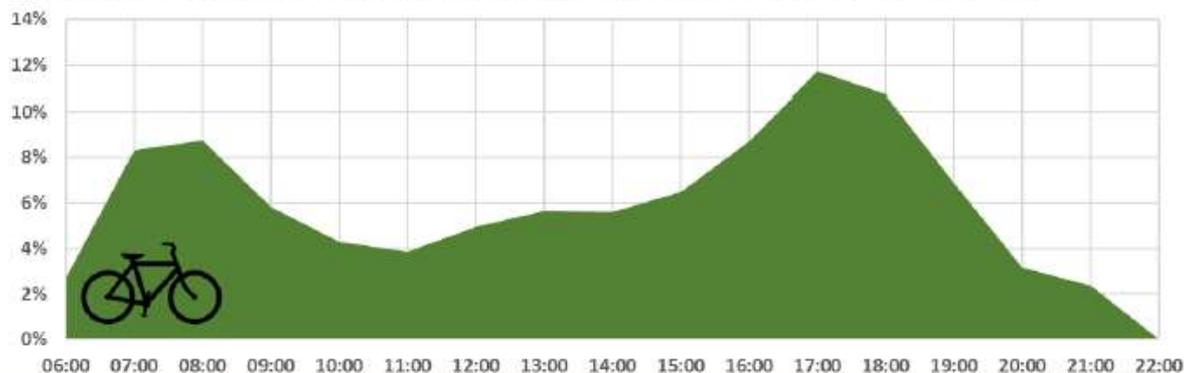
Radverkehrsählung

Zwischen 6-22 Uhr erfasste Fahrräder (gesamt)
an den Kfz-Zählstellen und Hochrechnung

Summe: rd. 11.300 Fahrräder

- Der Radverkehr zeigt typische Vor- und Nachmittagsspitzen, die auf Berufspendler hindeuten.
- Das stärkste Aufkommen ist auf der Haupttradrouten 1 über Tübinger Str. und Eberhardstr. sowie Ferdinand-Leitner-Steg

Radverkehr von 6-22 Uhr erfasste Räder (z.T. Hochrechnung der Intervalle 7-10, 11-14, 15-18 Uhr)



Parkplatzangebot insgesamt

Parktyp	Anzahl Parkplätze
Parkbauten außerhalb des Cityrings	5.682
Parkbauten innerhalb des Cityrings	6.630
Pkw-Stellplätze (Parkschein, max. 1 h)	293
Pkw-Stellplätze (Parkschein, werktags 19-22 Uhr)	62
Taxi-Stellplätze	143
Motorrad-Stellplätze	107
Behinderten-Stellplätze	56
E-Auto-Stellplätze	16
Carsharing-Stellplätze	11
Bus-Stellplätze	10
Stellplätze für den Lieferverkehr	2

} rd. 12.300 in Parkbauten

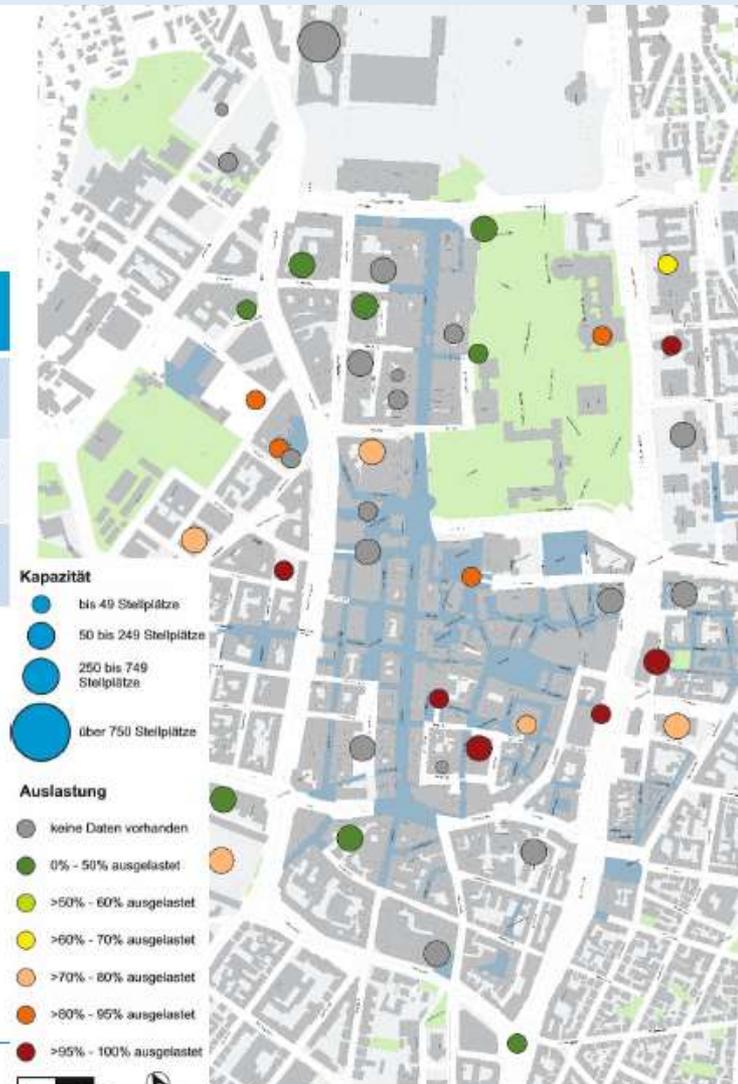
} rd. 360 im Straßenraum

} rd. 350 mit Sondernutzung

Parkraumauslastung PH/TG

Samstag 15 Uhr

Parktyp	Auslastung
Parkbauten gesamt	68% (5.864/8.642)
Parkbauten innerhalb des Cityrings	64% (3.398/5.288)
Parkbauten außerhalb des Cityrings	74% (2.466/3.354)



Parkraumauslastung Gegenüberstellung

Gegenüberstellung: Auslastung im öffentlichen Raum und in Parkbauten

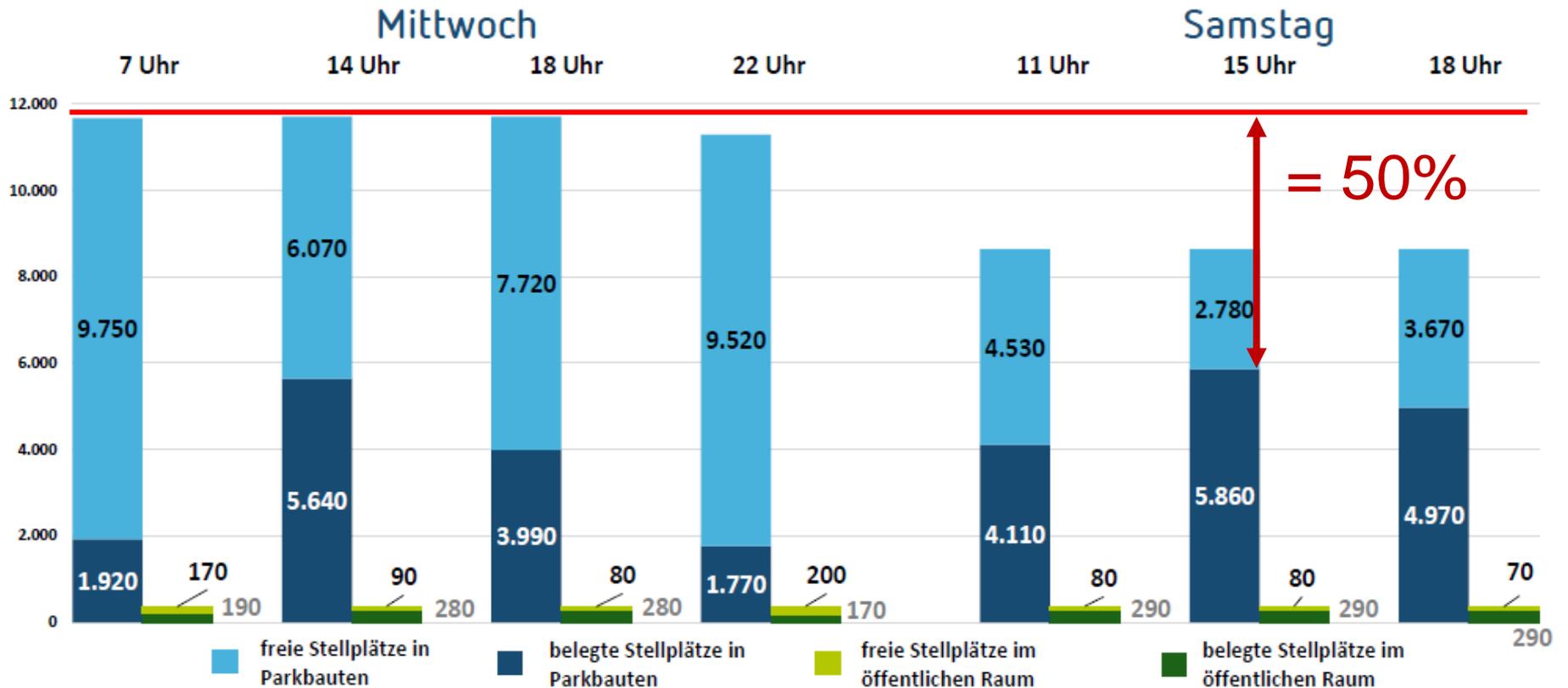
Uhrzeit und Tag	Anzahl*	Mi. 7:00	Mi. 14:00	Mi. 18:00	Mi. 22:00
Parkbauten innerhalb des Cityrings	6.412	11%	45%	33%	11%
Parkbauten außerhalb der Cityrings	5.182	23%	53%	36%	21%
Parkbauten gesamt	11.727	16%	48%	34%	16%
Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum	324	59%	86%	87%	52%

Uhrzeit und Tag	Anzahl*	Sa. 11:00	Sa. 15:00	Sa. 18:00
Parkbauten innerhalb des Cityrings	5.288	46%	64%	54%
Parkbauten außerhalb der Cityrings	3.354	50%	74%	63%
Parkbauten gesamt	8.642	48%	68%	58%
Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum	324	88%	89%	90%

*Aufgrund fehlender Angaben seitens der Parkhausbetreiber ist die Anzahl am Samstag geringer. Eigene Zählungen der Parkbauten wurden durchgeführt. Aufgrund unterschiedlicher Öffnungs- und Schließzeiten weichen die Gesamtkapazitäten der Parkbauten zu den Uhrzeiten 7 und 22 Uhr ab. Die Kapazitäten im öffentlichen Straßenraumparken waren aufgrund von Baustellen leicht reduziert.

Vergleich Tagesganglinien

Parkbauten und Stellplätze im öffentlichen Raum



Die Zahlen wurden auf die Zehnerstelle gerundet. Die Kapazität der Parkbauten am Mittwoch ist aufgrund von unterschiedlichen Öffnungs- und Schließzeiten um sieben und 22 Uhr leicht geringer.

Bewertung der Plätze und Fußverkehrsbereiche

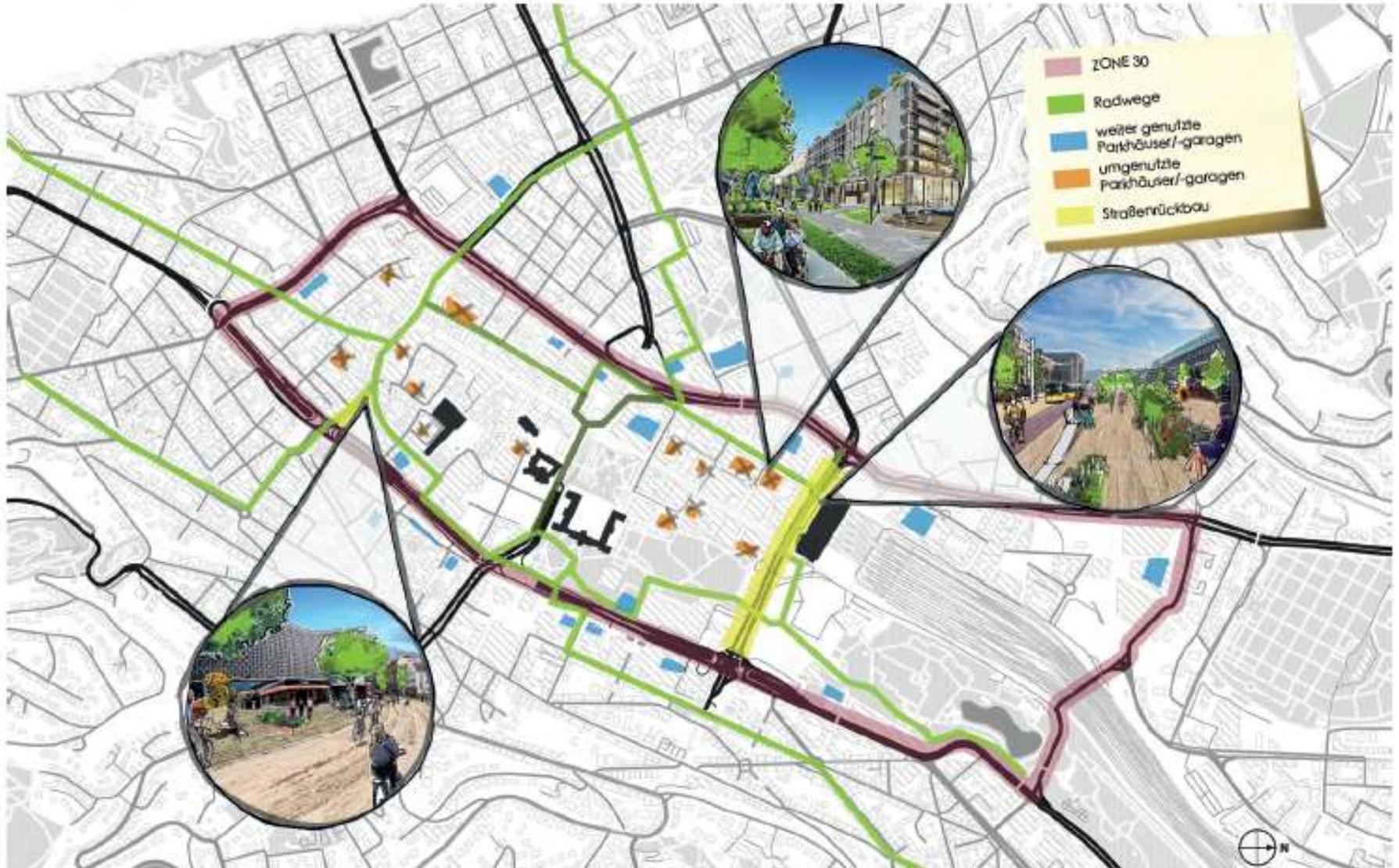
städtebauliche und verkehrliche Kriterien

- Möblierung
- Nutzungsangebote
- Mobilitätsangebote
- Barrierefreiheit
- menschliches Maß
- Kfz-Dominanz
- Grün
- Sicherheit & Orientierung
- Atmosphäre & Kommunikation

-  verträglich
-  weitestgehend verträglich
-  teilweise verträglich
-  eingeschränkt verträglich
-  nicht verträglich

0 50 100 m





Wettbewerb B 14

Vorgabe

- minus 50 % Verkehrsbelastung
- minus 50 % Verkehrsfläche

Beteiligung: 24 Büros (Gruppen mit Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern)

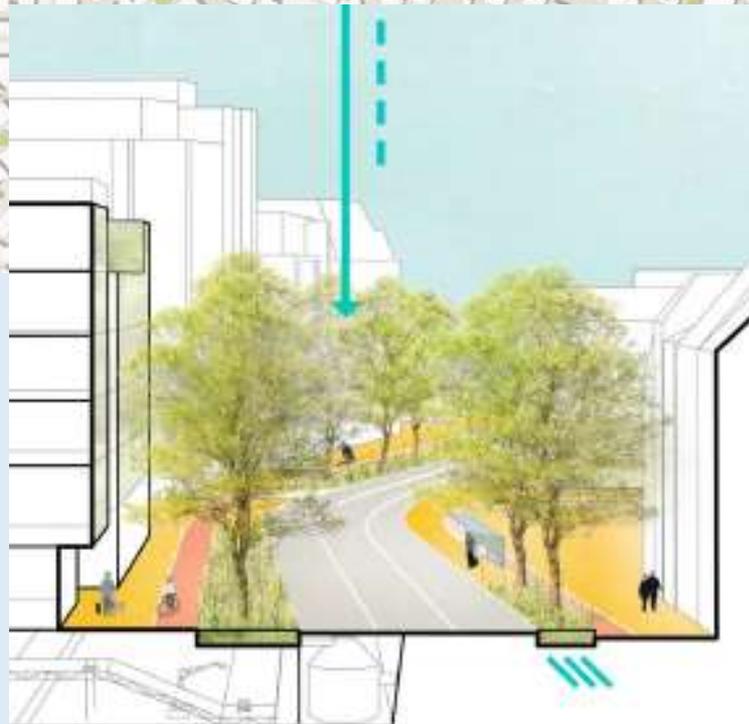
1. Preis ARS / Koeber / Stete

SEQUENZEN

Die Straße wird als eine Abfolge unterschiedlicher Bewegungs- und Platzräume gelesen, die Logik des durchgängigen Verkehrsbauswerks wird somit durchbrochen. Je nach Lage, Bedeutung und Geschichte werden Räume ausgestaltet und mit Funktionen und Aktivitäten belegt.

LAND GEWINNEN

Selbst nach einer verkehrlichen und freiräumlichen Umgestaltung autogerechter Verkehrsbauswerke bleiben die meist überdimensionierten, maßstablosen Schreisen erhalten. Zwischen Charlotten- und Österreichischem Platz wird deshalb eine Teilbebauung der Schreisen vorgeschlagen. Neben der Herstellung eines maßstäblichen Straßenraumes kann durch die Nachverdichtung neuer Wohn- und Lebensraum entstehen. Eine Teilrefinanzierung der Umbaumaßnahmen durch Grundstückserlöse wäre denkbar.



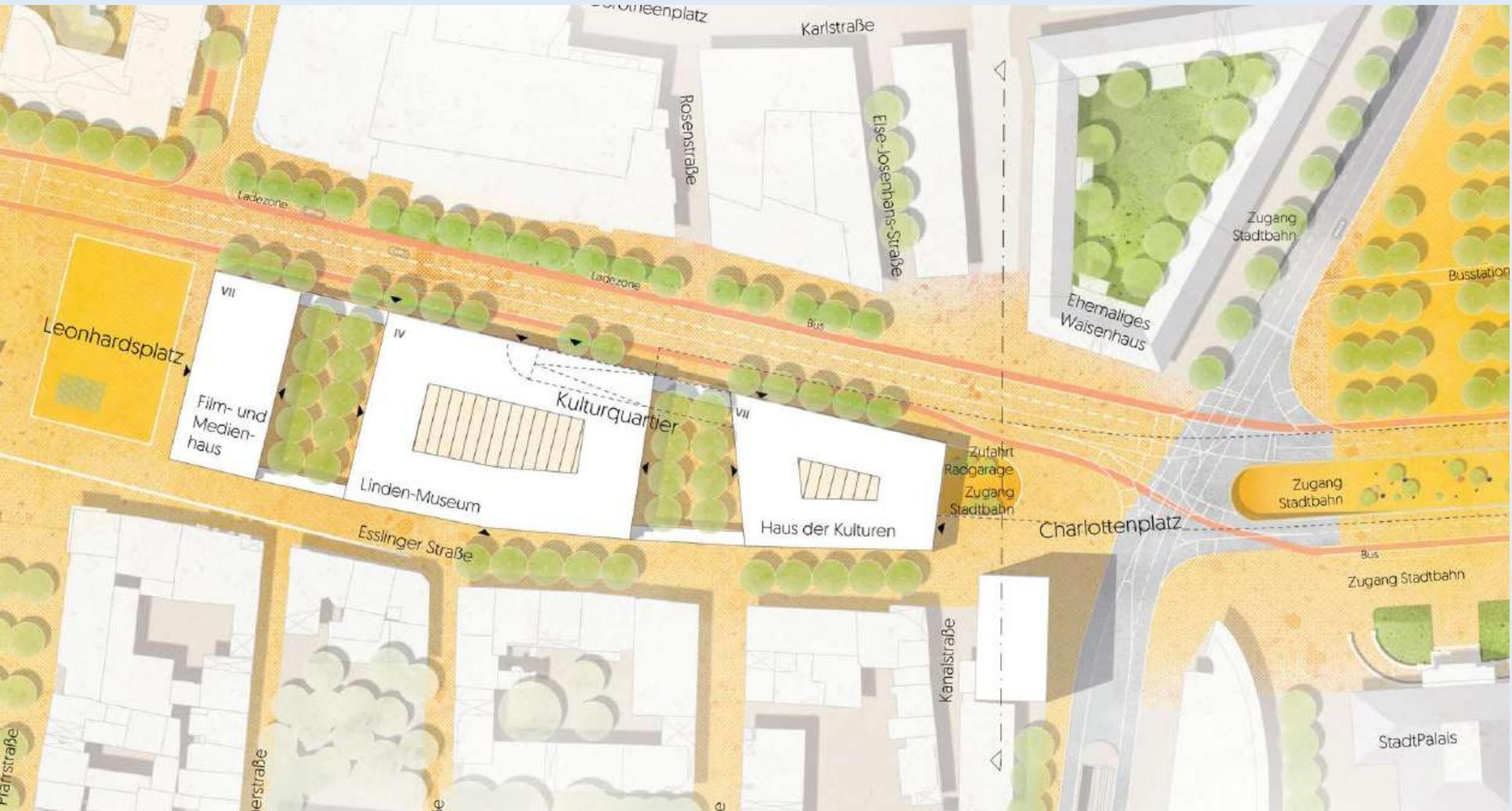
VERLEBUNG DER KULTURMEILE

Insbesondere im Bereich der Altstadt werden die historischen Strukturen aufgearbeitet und neu interpretiert sowie Straßen und Plätze wieder belebt. Die neu errichteten drei Blöcke in Bereich der Eutingen Straße sowie mit dem Haus der Kulturen, dem neuen Universitätskino und dem Theater wichtige Kulturstützungen aufnehmen. Die Kulturmeile wird dabei die der Lachfächer/Kustler-Galerie-Haus erweitert, der Bereich der Altstadt wird zusätzlich in seiner Bedeutung zentriert. Eine enge Verzahnung des Bienen- und Lachfächerbereichs mit dem Bereich um den Marktplatz ermöglicht so einen neuen Mittelpunkt der Stadt.

Die Kulturmeile verbindet den Bereich der Altstadt mit dem neuen Stadtteil. Durch die enge Verzahnung der beiden Bereiche wird ein neues Zentrum geschaffen, das die historische Struktur der Altstadt mit der modernen Architektur des neuen Stadtteils verbindet. Die Kulturmeile wird dabei die der Lachfächer/Kustler-Galerie-Haus erweitert, der Bereich der Altstadt wird zusätzlich in seiner Bedeutung zentriert. Eine enge Verzahnung des Bienen- und Lachfächerbereichs mit dem Bereich um den Marktplatz ermöglicht so einen neuen Mittelpunkt der Stadt.

MU
KN
Durch die
Verknüpfung
wird ein
neues
Zentrum
geschaffen,
das die
historische
Struktur der
Altstadt mit
der modernen
Architektur
des neuen
Stadtteils
verbindet.





2. Preis (Pesch + Partner)







Stuttgart 21 = Murks

Nachbesserungen:

- Nord-Zulauf (8 km langer Tunnel) ca. 1 Mrd. Euro
- „Gäubahntunnel“ zwischen Böblingen und Flughafen (12 km langer Tunnel) > 1 Mrd. Euro, 10 Jahre
- Flughafenbahnhof als Verknüpfung S-Bahn – Fernbahnen
- Ankündigung 180 Doppelbelegungen/Tag bei S 21 (??)
- Vorschlag Ergänzungsbahnhof in Tieflage, um Leistungsfähigkeit zu erreichen
- kein Deutschlandtakt machbar (Verbindungen fortlaufend)
- Drittes Gleis Mitnachtstraße
- S-Bahn Fildern nach Wendlingen
- Nordkreuz und Nordtangente
- Abhängen der Gäubahn verhindern
- Notfallkonzept S-Bahn

Stuttgart 21 = Murks

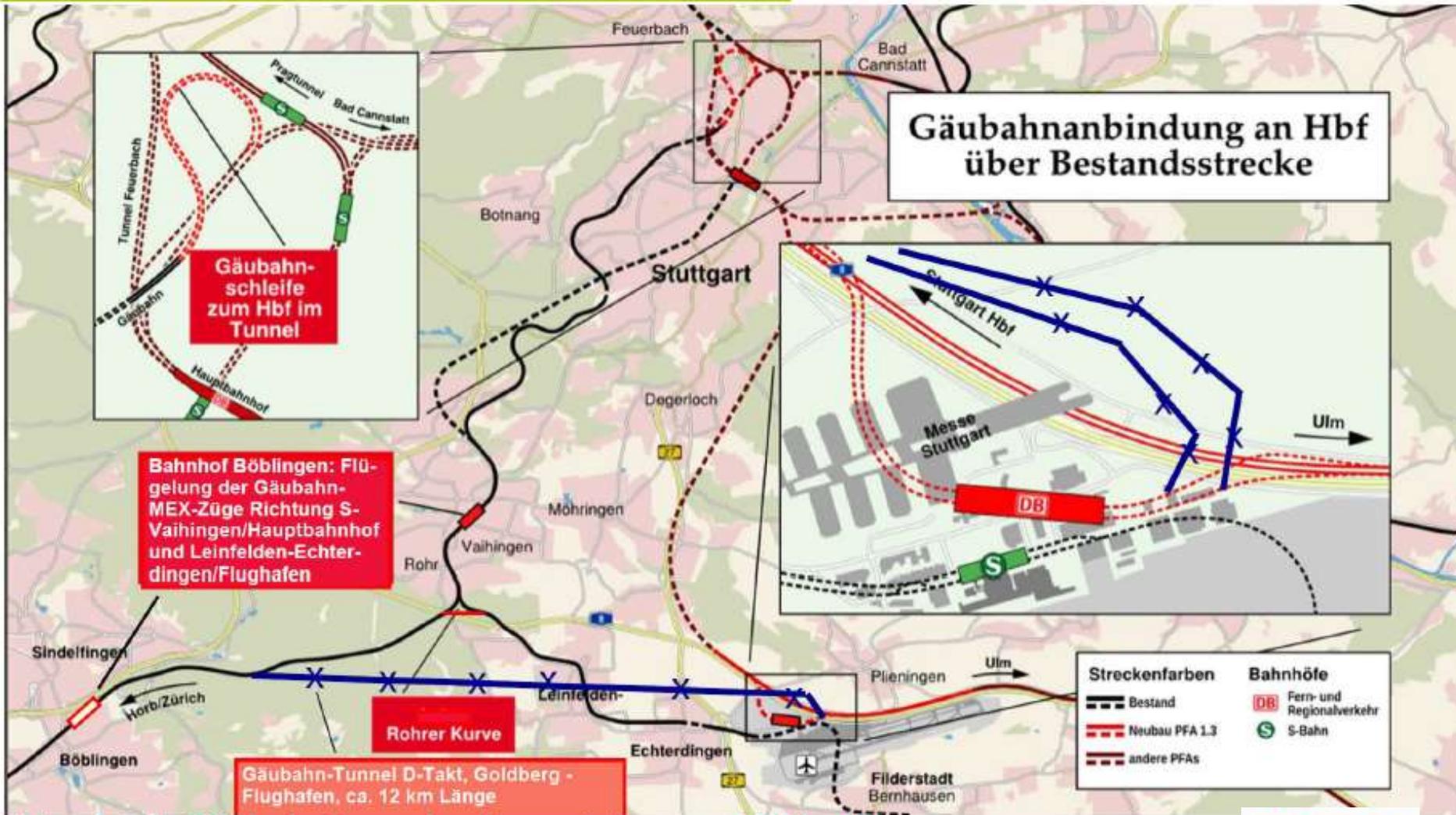
Schweizer Bundesamt für Verkehr hat einen Gäubahn-Gipfel gefordert.

(Im Vertrag von Lugano 1996 wurde versprochen, die Strecke von Zürich nach Stuttgart von 3 auf 2 ¼ Stunden zu beschleunigen, was bisher nicht geschehen ist. Reisezeit heute ca. 3 h).

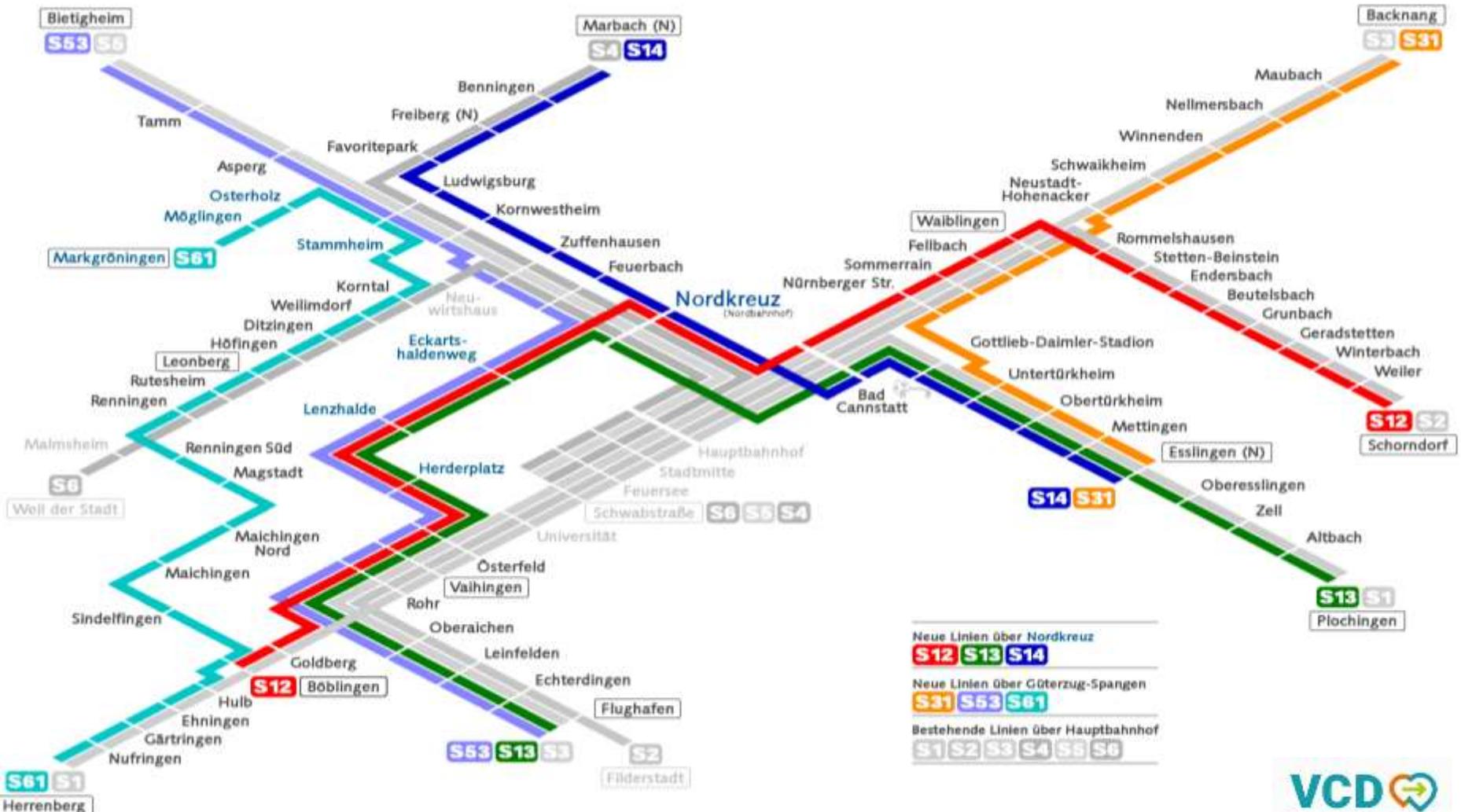
VCD + PRO BAHN unterstützen
Forderungen nach Gäubahn-Gipfel und fordern

Dialog Stuttgart 21 Plus: Alles auf den Prüfstand

3. Synergiekonzept „Filder Plus“



Mögliche zusätzliche S-Bahn-Linien bei *tangenS*



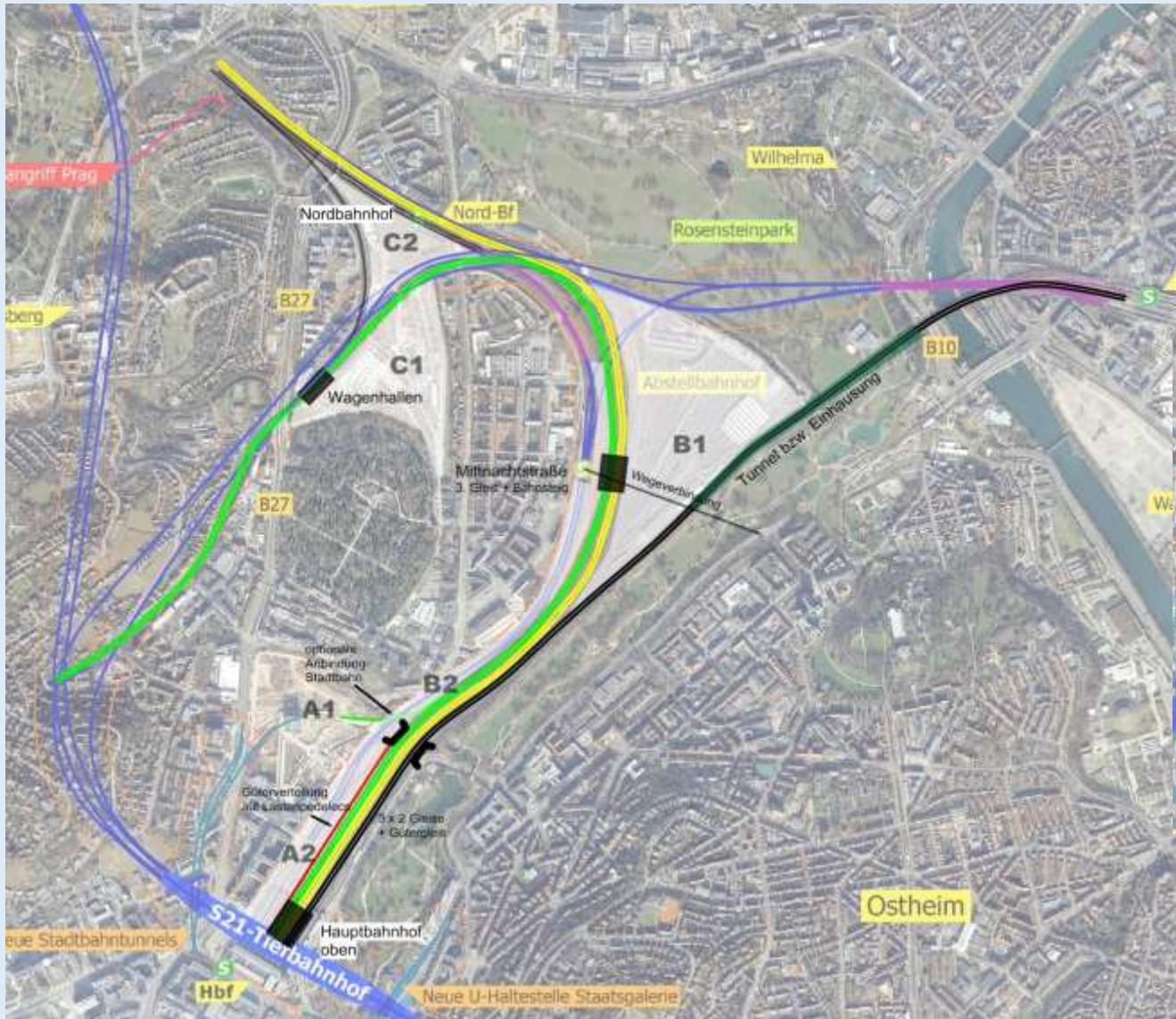
VCD-Vorschläge zum Infrastrukturausbau



Infrastruktur in Stuttgart

- 1: zusätzliche Gleise
Abzg. Zuffenhausen -
Abzg. Feuerbach
- 2: Regionalhalt Feuerbach
- 3: Erhalt Kopfbahnhofgleise
- 4: Erhalt Gleise Feuerbach/Bad
Cannstatt – Kopfbahnhof
- 5: Erweiterung S-Bahn-Station
Mittnachtstraße
- 6: Erhalt Gäubahn und
Anbindung an Kopfbahnhof

Vorschlag BB Rosenstein / Erhalt der Bahngleise



Dialog Stuttgart 21 Plus

5. Fazit



1. Angesichts der offenen Fragen beim Gäubahntunnel und der vorgestellten Alternativen bedarf es eines neuen, ergebnisoffenen Dialog über die Ausbauten auf den Fildern und den notwendigen Ergänzungen.
2. Die Projektpartner von Stuttgart 21 bzw. die Politik sind gefordert, diesen Dialog **Stuttgart 21 Plus** zu initiieren.
3. Statt völligem Neubau sind bestehende Infrastrukturen zu nutzen und zu ergänzen.
4. Die bestehende Trasse der Gäubahn zum Kopfbahnhof ist mindestens solange in Betrieb zu lassen, bis eine alternative Verbindung vom Hauptbahnhof zur Gäubahn hergestellt ist.

(VCD Stuttgart e.V.: Gäubahn auf Dauer erhalten)