

Antrag vom 21.03.2023	Nr.
------------------------------	------------

Eingang bei L/OB:

Datum:

Eingang bei: 10-2.1

Datum:

Uhrzeit:

Uhrzeit:

Antrag

Stadträtinnen/ Stadträte - Fraktion

SPD-Gemeinderatsfraktion, Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei, PULS-Fraktionsgemeinschaft

Betreff

Den Weg zur Verkehrswende ernst nehmen: Änderungsantrag Aktionsplan "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" (GRDrs. 824/2022)

Angesichts der weltweiten Frage um unsere klimagerechte Zukunft, geht es bei der Verkehrswende nicht mehr um das „ob“, sondern nur noch um das „wie“ in dieser Stadt. Wir müssen gerade die nächsten drei bis fünf Jahre – der Gültigkeit des „Aktionsplans nachhaltig und innovativ mobil“ – schaffen, die Weichen für die Klimawende in dieser Stadt zu stellen. Nur so werden wir unsere ambitionierten Klimaziele erreichen.

Die in dem Aktionsplan hinterlegten Maßnahmen müssen das CO₂ einsparen, das uns der Abbaupfad zur Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2035 im Verkehrsbereich vorgibt.

Doch nicht nur das: Bei unserem Weg ins neue Mobilitäts-Zeitalter bleibt uns wenig Zeit. Daneben muss es uns zuallererst um die Verkehrsvermeidung gehen, danach um die Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und es ist klar: Das Klimaschutzziel im Segment Verkehr ist nur dann erreicht, wenn 2035 Fahrzeuge, die fossile Brennstoffe verbrennen, nicht mehr an Stadtverkehr teilnehmen.

In diesem Sinne wird auch der folgende Aktionsplan nachhaltig und innovativ mobil umgesetzt.

Damit die Verkehrswende gelingt, müssen wir die Stuttgarterinnen und Stuttgarter mitnehmen. Deshalb ist die soziale Dimension der Verkehrswende eine entscheidende. Ziel muss es sein, eine soziale Mobilität für alle zu ermöglichen – Jung, alt, mit Familie, mit großem und kleinem Geldbeutel, mit Einschränkungen und beruflich Pendelnde. Mit dem 49-Euro-Ticket und dem Sozialticket wurde die Grundlage gelegt, dass sich die allermeisten Menschen den Öffentlichen Personennahverkehr leisten können.

Eine soziale Verkehrswende ist aber mehr: Es heißt Räume neu zu verteilen und für mehr Lebens- und Aufenthaltsflächen in der Stadt zu sorgen. Das sorgt auch für mehr Raum und Sicherheit für die Kleinsten in unserer Gesellschaft. Aber auch die „Stadt der kurzen Wege“ – also das Einsparen von Wegen zur Arbeit, Kita oder zum Einkaufen – durch bewusst gemischte Quartiere in der Stadtplanung zählt zur sozialen Dimension von Mobilität dazu. Hier werden auch unsere Straßenränder interessant, die nicht nur für Wirtschaftsverkehr als Anlieferzone am Tag dienen können, sondern beispielsweise auch für Spiel- und Aufenthaltsfläche am Abend. Verkehr verlagern heißt daher nicht nur finanzielle Mittel auf den Umweltverbund umzuverteilen und diesen zu priorisieren, sondern ebenso Flächen ganz neu zu verteilen. Bei allen Maßnahmen wie der Sanierung und dem Umbau muss genau diese Umverteilung mitgedacht werden.

Eine soziale Verkehrswende heißt auch ganz neue Mobilitätsangebote zu schaffen, um

beispielweise nach einer Nachtschicht nach Hause oder früh morgens zur Arbeit zu kommen.

Zuletzt heißt dies aber auch mobilitätseingeschränkten Menschen ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.

Gerade für die soziale Verkehrswende sind auch die Antworten des Klimabürgerinnenrats 2023 handlungsleitend, die Eingang in den Aktionsplan und damit in eine kurz- mittelfristige Umsetzung finden müssen.

*Auch die Studie "Net-Zero Stuttgart" greift diese Logik in Steckbrief in 9-11 auf.

Wir beantragen:

1. Der Aktionsplan "Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart" (GR Drs. 824/2022) wird mit der vorangegangenen Begründung eingeleitet. Diese ist Grundlage und ersetzt die bisherige Einleitung.
2. Der Reduktionspfad zur Zielerreichung Klimaneutralität wird erstellt und dem Aktionsplan nachhaltig und innovativ beigelegt. Bis Sommer 2023 werden die im Aktionsplan aufgeführten Maßnahmen auf ihre CO₂-Einsparung hin untersucht und im STA hierzu berichtet. Die erzielten CO₂-Einsparungen werden jährlich berichtet und gegebenenfalls der Aktionsplan nachgebessert.
Entsprechend wird auch mit den Maßnahmen des Bürger*Innenrats Klima umgegangen.
3. Das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) wird mit Reduktionspfad und Verlagerung/Modal Shift auf das Klimaneutralitätsziel 2035 fortgeschrieben.
4. Bis das VEK fortgeschrieben ist, werden ab sofort Planungsgrundlagen von Verkehrsinfrastrukturprojekten entsprechend angepasst:
 - a. Bei Sanierungen und Stadtumbau wollen wir hin zu einer Stadt der kurzen Wege und dafür ist eine Verkehrsreduktion notwendig.
 - b. Das Reduktionsziel von -20% MIV in der LHS gilt bei Planungen, Umplanungen von Verkehrsinfrastruktur weiter. Für den Cityring (B14 und B27) gilt das Reduktionsziel -50% der Verkehrsfläche MIV.
 - c. Prämisse zur Reduktion ist nicht Erhalt der heutigen Qualität, sondern die Funktionsfähigkeit als Vorgabe bei städtebaulichen Umgestaltungen.
 - d. In der Fortschreibung des VEK ist dieses im Sinne der unter b. und c. genannten Prämissen anzupassen.
5. Der Wettbewerb zur B27 wird 2023 durchgeführt. Für die Umsetzung hin zur B14/Kulturmeile werden folgende erste Projekte angegangen:
 - Der Stuttgarter Wilhelmsplatz wird autofrei.
 - Es wird eine Spur zwischen Österreichischem Platz und dem Heschlacher Tunnel als Aufenthaltsfläche gestaltet.
 - Es wird eine Fahrradspur von der Oper bis zum Gebhard-Müller-Platz geschaffen.
 - Nach der Sanierung des Nesenbachkanals wird die B14 bereits im Querschnitt des Wettbewerbsergebnisses umgesetzt.

6. Dem Handlungspaket wird eine neues Handlungsfeld 1 „Verkehrsvermeidung und -verlagerung“ mit folgenden Maßnahmen zur Ad-Hoc-Umsetzung ergänzt, welche in 3-5 Jahren umsetzbar sind.

Mehr Platz für Kinder und Fußgänger:innen

- a. Um mehr Platz für Kinder und Jugendliche in dieser Stadt zu schaffen, werden pro Doppelhaushalt 10 temporäre Spielstraßen geschaffen.
- b. Bei der baulichen Umgestaltung von Anwohnerstraßen wird im Grundsatz das Ziel verfolgt, diese als verkehrsberuhigte Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion zu widmen und Schrittgeschwindigkeit anzuordnen. Hiervon ausgenommen sind Fahrradstraßen.
- c. Pro Doppelhaushalt werden drei Quartiere nach dem Prinzip des Barcelona Superblocks umgestaltet.
- d. Umsetzung von Hauptfußwegeverbindungen und Flaniererrouten in der Innenstadt werden in den nächsten 3-5 Jahren umgesetzt, parallel in den Außenbezirken geplant, sodass sie dort bis 2035 umgesetzt werden können.

Mehr Geschwindigkeit beim Radausbau

- e. Der Radetats wird wie geplant im nächsten Haushalts auf 40 Euro pro Bürger*in erhöht und damit verdoppelt.
- f. 20 Fahrradstraßen werden bis 2025 geschaffen.
- g. Pop-Up Lösungen, provisorischen Maßnahmen, Verkehrsversuche, die auch nicht perfekt sein müssen, werden umgesetzt, um den Radausbau zu beschleunigen.
- h. Das Ziel des Radentscheids, 5000 Radabstellplätze pro Jahr zu schaffen, wird mit einem Ausbaupfad für Radabstellanlagen hinterlegt. Für den Ausbau von Fahrradabstellplätzen an Mobilitätspunkten und in den Quartieren werden zum Haushalt entsprechend investive Mittel angemeldet.

Neuen ÖPNV erschließen

- i. Der Abend- und Spätverkehr im ÖPNV wird verbessert und weiter ausgebaut.
- j. Es werden pro Haushalt mindestens 3 weitere Gebiete mit Ergänzungsverkehren erschlossen (auch über die Stadtgrenze hinaus).

MIV, der allen dient

- k. Carsharing im öffentlichen Raum (auf straßenbegleitenden Parkplätzen) wird deutlich ausgeweitet.
- l. T30 nachts wird an den Lärmschwerpunkten in allen Bezirken umgesetzt.
- m. Anwohnerparken wollen wir weiterentwickeln.
- n. Gehwegparken ist nur zulässig, wenn Restbreite mehr als 2 m ist. Rechtswidriges Gehwegparken wird generell geahndet.

gezeichnet

Lucia Schanbacher
SPD

Stefan Conzelmann
Fraktionsvorsitzender
SPD

Björn Peterhoff
Bündnis90/DIE GRÜNEN

Petra Rühle
Fraktionsvorsitzende
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Hannes Rockenbauch
Fraktionsvorsitzender
Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei

Luigi Pantisano
Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei

Deborah Königeter
PULS

Christoph Ozasek
PULS