



STUTTGARTER MOBILITÄTSRÄUME

Raphael Dietz, Wei Jiang, Jana Melber

Städtebau-Institut, Lehrstuhl Internationaler Städtebau
www.si.uni-stuttgart.de

Dieser Bericht entstand im Namen des Projektkonsortiums
des Future City Lab_ Reallabor für Nachhaltige
Mobilitätskultur der Universität Stuttgart

Gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft,
Forschung und Kunst Baden-Württemberg

Zusätzlich gefördert durch
das Umweltbundesamt

INHALT

EINFÜHRUNG	4
NACHHALTIGE MOBILITÄT	
MOBILITÄTSPROFIL	8
MOBILITÄTSTOPS UND -FLOPS	20
ZUKUNFTSVISION NACHHALTIGE MOBILITÄT	32
MOBILITÄTSRÄUME	
WALKING TOUR.....	42
RADTOUR.....	49
RAUMSTUDIEN	64
INTERVENTIONEN	120
FAZIT	136
LITERATUR + DANKSAGUNG	137
BILDNACHWEIS	138
IMPRESSUM	141

EINFÜHRUNG

Raphael Dietz und Wei Jiang



Welche Arten von Mobilitätsräumen gibt es in der Region Stuttgart? Wie bewegen sich die Menschen in diesen Räumen und welche Rolle spielt dabei die gebaute Umwelt? Wie sind wir eigentlich selbst mobil und welche Akteur*innen und Initiativen bemühen sich schon um einen Mobilitätswandel?

Um diese Fragen drehte sich im Sommersemester 2015 ein Seminar mit dem Titel „Mapping Movement“, welches durch das Städtebau-Institut (SI) der Universität Stuttgart im Rahmen des Arbeitspakets 1.2 "Experimentelle Kartierungen ausgewählter Mobilitätsräume" des Forschungsprojektes „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ durchgeführt wurde.

Das Seminar gliederte sich in eine kurze Einführungsphase und in zwei Untersuchungsschwerpunkte die durch die Studierenden bearbeitet werden sollten und sich wiederum aus unterschiedlichen Bausteinen zusammensetzten.

Einleitende Vorträge

Mit einleitenden Vorträgen wurde den Studierenden das Forschungsprojekt sowie einzelne Arbeitsbereiche und Themenschwerpunkte vorgestellt und sie erhielten Einführungen in die jeweils anzuwendenden Methoden für ihre späteren Untersuchungen.

Julia Herrmann stellte in ihrer Rolle als Projektkoordinatorin das „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ vor, Prof. Helmut Bott vom SI referierte über den Zusammenhang von „Körpererfahrung und Bewegung“ und Sarah Schmidt vom Fraunhofer IAO berichtete unter dem Titel „Urbane Mobilitätskomfort – Region Stuttgart“ vom Einfluss von Technologien auf Gegenwarts- und Zukunftsmobilität.

Wei Jiang vermittelte den Studierenden die „Grundlagen der Wahrnehmung“ im Raum und Raphael Dietz stellte Methoden vor wie man „Mobilität beobachten und kartieren“ kann.

Nachhaltige Mobilität in Stuttgart

In diesem Teil sollten sich die Studierenden mit dem Forschungsthema der nachhaltigen Mobilitätskultur vertraut machen, sich mit ihrer eigenen Mobilität auseinandersetzen und analysieren welche Aktivitäten es in Stuttgart bezüglich eines Mobilitätswandels schon gibt. Da dies ein sehr breites Feld ist und es daher äußerst schwierig ist dieses in kürzester Zeit zu durchdringen, wurde entschieden mit verschiedenen Bausteinen ein Querschnittsbild zu erarbeiten. Ein Fokus lag dabei immer auf den räumlichen, aber auch auf prozessualen Manifestationen von Mobilität. Hierfür wurden Mobilitätstagebücher geführt, Mobilitätstops und -flops benannt und vorhandene Initiativen die sich mit nachhaltiger Mobilität beschäftigen untersucht. Anschließend sollten die Studierenden ihre eigenen Visionen zur Mobilität in Stuttgart formulieren.

Mobilitätsräume

Der zweite und gewichtigere inhaltliche Fokus lag auf Mobilitätsräumen der Stadt und Region Stuttgart. Hiermit sind Räume wie Straßen, Plätze, Haltestellen oder Fahrradwege gemeint, die öffentlich zugänglich sind und bei welchen die menschliche Fortbewegung einen Hauptbestandteil ihrer Funktion darstellt. Ausgewählte Räume wurden mittels der Methoden der Public Life Studies nach Jan Gehl durch die Studierenden beobachtet und analysiert. Methodisch ergänzt wurde dies durch einen Stadtpaziergang nach Vorbild der sogenannten Walking Audits mit Vertretern des Stadt seniorenrats, sowie einer Fahrradtour über die Hauptradroute 1 mit Aktiven der Stuttgarter Fahrradszene, um die Perspektiven einzelner Fokusgruppen des Reallabors abbilden zu können. Aus diesen Erkenntnissen heraus sollten die Studierende konkrete Interventionsvorschläge zu den von ihnen untersuchten Orten entwickeln.

Diese Ideen wurden später in den Findungsprozess für die Realexperimente des Reallabors eingespeist und die Untersuchungsergebnisse sowie die erlernten Methoden fanden zum Teil ebenfalls Anwendung bei einzelnen Realexperimenten.

Im Folgenden werden lediglich die Ergebnisse der beiden Untersuchungsschwerpunkte wiedergegeben und auf eine Zusammenfassung der Vorträge verzichtet. Ein besonderer Dank gilt an dieser Stelle daher den teilnehmenden Studierenden aus den Bereichen der Architektur und Stadtplanung, sowie der Geographie, deren Arbeiten die Grundlagen für die folgenden Seiten darstellen.



NACHHALTIGE MOBILITÄT

Wenn man sich mit dem Thema der nachhaltigen Mobilität beschäftigt, lohnt es sich zunächst einmal auch das eigene Mobilitätsverhalten zu reflektieren. Welche Strecken lege ich wie zurück? Ist diese Wahl immer sinnvoll und welche Faktoren sind ausschlaggebend? Sind es die Kosten, ist es die erwartete Geschwindigkeit, die Liebe zur Umwelt oder der empfundene Komfort? Welche Rolle spielen weichere Faktoren wie Stress, Gesundheit und körperliche Aktivität, oder auch soziale Interaktion und Kommunikation? Diese noch nicht einmal vollständige Liste zeigt, dass Mobilität deutlich mehr bedeutet, als lediglich von A nach B zu kommen.

Als Einstiegsübung in das Seminar waren die Studierenden daher aufgefordert ihre eigene Mobilität über einen Zeitraum von zwei Wochen hinweg mit Hilfe eines Mobilitätstagebuches zu beobachten und zu erfassen. Hierfür wurde ein Excel-Sheet zur Verfügung gestellt, in welchem die Studierenden sämtliche von ihnen in diesem Zeitraum getätigte Wege erfassen und dokumentieren sollten. Es waren die folgenden Daten anzugeben: Datum und Tageszeit (Morgens/ Vormittags/ Nachmittags/ Abends/Nachts), Zeitaufwand in Minuten, Start-Ziel (Bsp. Wohnung - Arbeitsort) Wegelänge in km, Wegezweck und genutzte Verkehrsmittel. Die einzelnen Wege waren dabei nach den genutzten Verkehrsmitteln aufzuschlüsseln. Zusätzlich sollte bei diesen Abschnitten der empfundene Komfort (zum Komfortgedanken siehe Heydkamp 2014) mit einer Skala von 1 (sehr hoch) bis 5 (sehr niedrig) bewertet werden. Darüber hinaus gab es die Möglichkeit zu den einzelnen Wegen Kommentare abzugeben. Ziel der Erhebung war es nicht, repräsentative Aussagen über die Mobilität der Stuttgarter Studierendenschaft zu erhalten. Stattdessen wurde das Werkzeug der Mobilitätstagebücher in diesem Zusammenhang als Methode der Reflexion der voran stehenden Fragen eingesetzt.

Mit den derart erfassten Daten wurde der Modal Split der einzelnen Studierenden errechnet, sowie ein proportionaler Vergleich der Wegezwecke angestellt. Zudem konnte mit den Daten der CO₂-Ausstoß der einzelnen Studierenden berechnet und ihnen somit rückgespiegelt werden, wie klima(un)freundlich ihr Mobilitätsverhalten im Vergleich zur Gruppe ist. Auch diese Daten sind nicht repräsentativ, zudem erfolgte die Berechnung aus Ressourcengründen natürlich nicht fallgenau (es wurden z.B. keine Abgasmessungen bei PKW-Fahrten durchgeführt) sondern anhand statistischer Durchschnittsdaten des Umweltbundesamtes (2012).

Da es neben diesen, eher technischen Aspekten der Mobilität auch um die Frage ging, wie wir Mobilität empfinden, sollte auch die Ebene des Komforts erfasst werden. Hierzu sollten sich die Studierenden einen für sie alltäglichen Weg herausgreifen und diesen genauer beobachten und darstellen. Hierbei wurden die genutzten Verkehrsmittel sowie Umstiegspunkte auf einer Karte verortet und die Streckenabschnitte mit einem Graphen überlagert, welcher die jeweilige Stimmung wiedergibt (Die schwarzen Linien mit den blau punktierten Feldern in den Abbildungen sind diese "Stimmungsgraphen"). Auch diese Daten sind nicht repräsentativ, können bei qualitativer Betrachtung allerdings einige Hinweise geben, die weiter untersucht werden könnten. So ist auffällig, dass Strecken die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, tendenziell positiver bewertet wurden als andere. Unterirdisch zurückgelegte Strecken schienen dagegen auf die Stimmung zu schlagen. Negative Ausschläge waren zudem oft mit negativ empfundenen Orten verbunden, wie etwa einem überfüllten Bahnhof zur Rush Hour. Dies kann dahin gehend gedeutet werden, dass es im Hinblick auf den Mobilitätskomfort eine Verkehrsmittel-Orts-Relation geben könnte.

MOBILITÄTSPROFIL

Student*in A¹

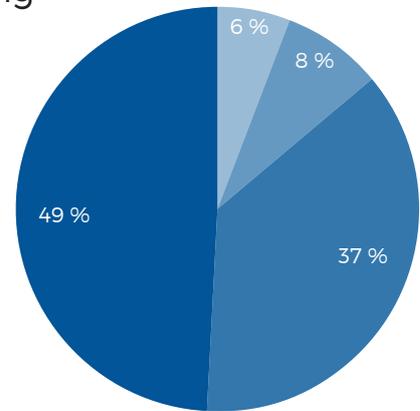
Steckbrief

Für die Eigenbeobachtung des Mobilitätsverhaltens wurde eine Analyse zu den Mobilitätsformen und zu den Wegestrecken erstellt. Im Laufe meiner Beobachtungszeit habe ich meinen Wohnort gewechselt, weshalb ich hauptsächlich über meinen aktuellen Wohnort reflektieren werde. Dieser befindet sich in Stuttgart Ost. Wenn ich zur Arbeit oder zur Universität hin und zurück fahre, habe ich zwei Möglichkeiten: ÖPNV oder Fahrrad (zu Fuß gehen ist natürlich möglich, aber aufgrund der Kessel-lage beschwerlich, deswegen kommt diese Fortbewegung nur selten in Frage). Im Beobachtungszeitraum habe ich auf meinem Pendlerweg von Wohnung zur Uni / Arbeit meistens den ÖPNV genutzt, in meinem Fall ist das der Bus. Theoretisch gesehen liegt mein Standort sehr nahe am Hauptbahnhof, laut Fahrplan ist er mit dem Bus in vier Minuten erreichbar. Allerdings ist mir negativ aufgefallen, dass die Wagenburgstraße, eine der Hauptverkehrsstraßen nach Stuttgart, extrem stark befahren ist. Wenn also meine Fahrtzeit theoretisch vier Minuten beträgt, braucht der Bus in der Realität in den Stoßzeiten oftmals 20 Minuten. Auf dem Heimweg fährt er durchaus Umwege, da kein Durchkommen durch den Tunnel Ost möglich ist. Die zweite Möglichkeit, das Fahrrad als Fortbewegungsmittel, ist auch nicht überragend: Zum einen gibt es die topografische Barriere des Kessels, weshalb ich einen Umweg fahre. Zum anderen bedeutet dies, dass ich mitten im Hauptberufsverkehr fahre und die Fahrt so ca. 30 Minuten dauert. Der Grund sind lange Wartezeiten an den Ampeln. Auch die Sicherheit des Radweges lässt zu wünschen übrig: Autos bemerken Radfahrer nicht, die Fahrradampeln sind nicht sichtbar und die Autofahrer sind nicht begeistert von Radfahrern. Zusammenfassend sind beide Alternativen, ÖPNV oder Fahrrad, nicht optimal und könnten viel besser funktionieren wenn eine Reduktion des motorisierten Verkehrs stattfinden würde.

Fortbewegung

14 Tage

49 % ÖPNV
37 % zu Fuß
8 % Fahrrad
6 % Auto



Wegezweck

26 Wege



Bildung



Versorgung



Sport



Freizeit

Ökologischer Fußabdruck

2273,63 g / Tag



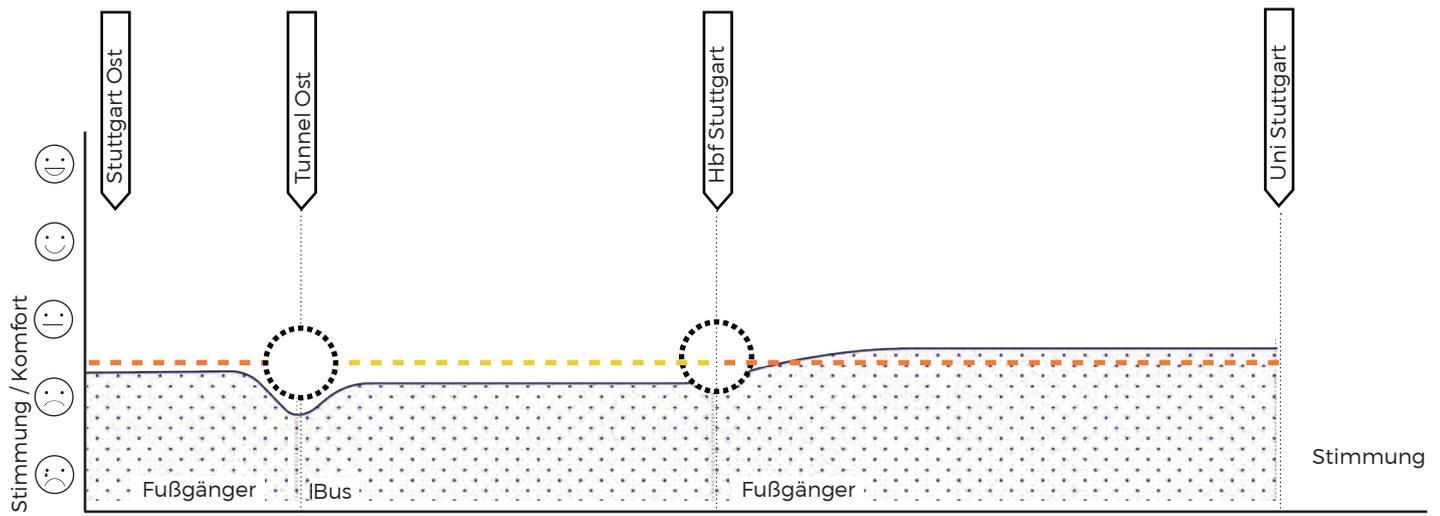
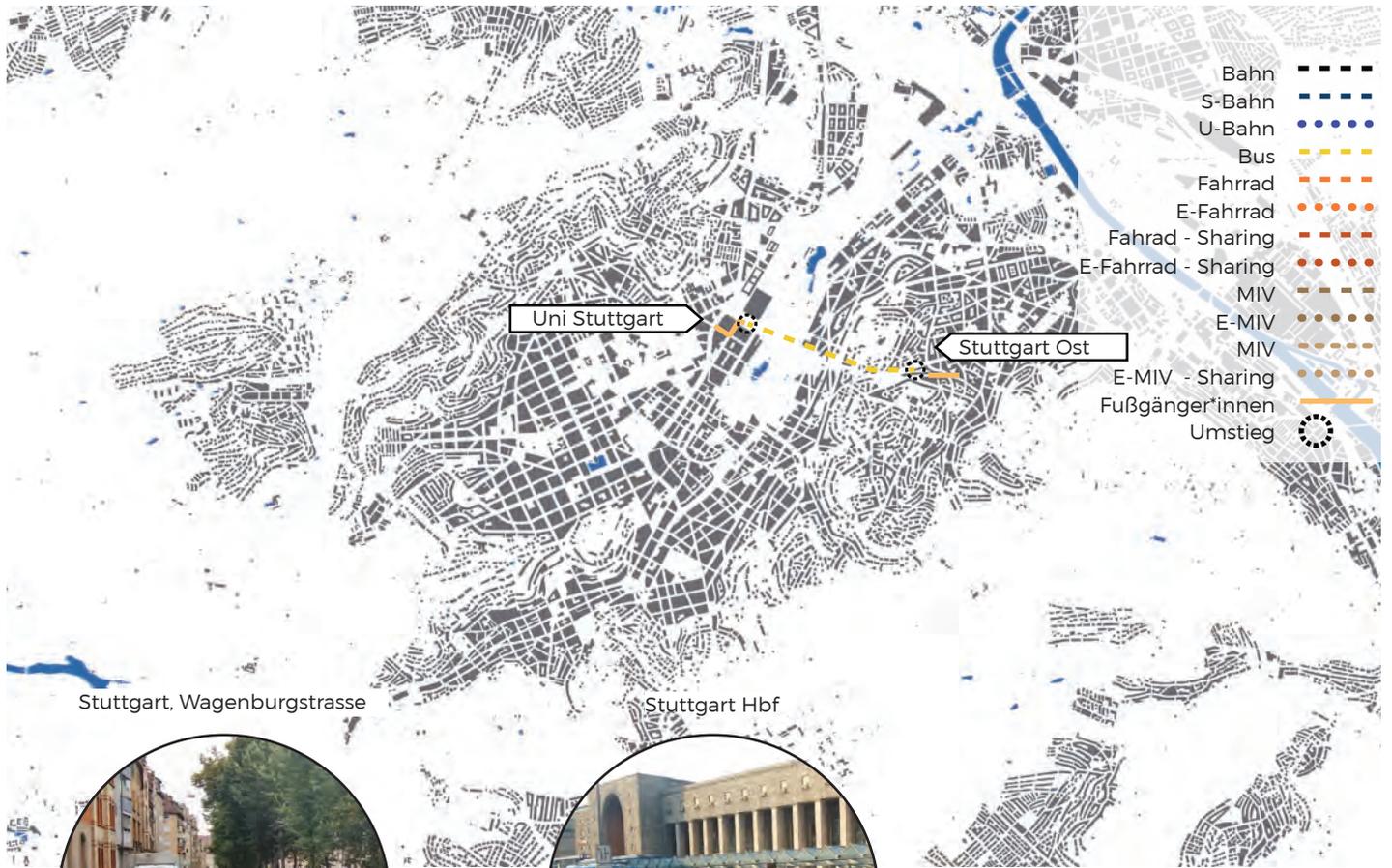
STRECKE
gesamt
375,9 km

CO₂
gesamt
31844,7 g

RANGLISTE
CO₂ gesamt



* Durchschnittlicher CO₂ Ausstoß [Mobilität] pro Kopf 7435,6 g / Tag
Umweltbundesamt (Stand: März 2012) sowie Statistisches Bundesamt: Bevölkerungsstand



ca. 2.5 km
ca. 30 Minuten

Diagramm Pendlerroute und Stimmung

MOBILITÄTSPROFIL

Student*in B

Steckbrief

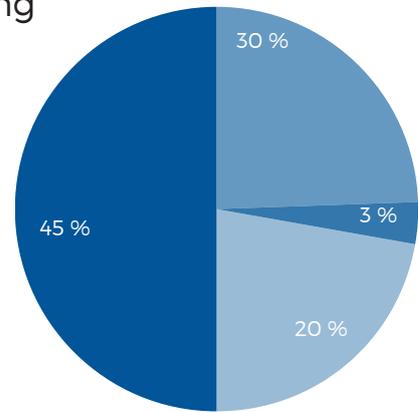
Die eigenen Bewegungen zu Hause, zwischen und während meiner außerhäuslichen Aktivitäten zu beobachten war in mehreren Hinsichten eine sehr interessante Erfahrung. Zum einen ist da die Erkenntnis, wie viel deutlicher ich Bewegung während des Reisens wahrnehme, wohingegen ich sie in vertrauten Umgebungen und bei gewöhnten Tätigkeiten nahezu gänzlich zu vergessen scheine. Zum anderen wurde mir bewusst, wie gerne ich mit dem Fahrrad zu meinen verschiedenen Aktivitäten fahre und die Größe Heidelbergs in dieser Hinsicht sehr angenehm finde, da die meistangefahrenen Orte in weniger als 20 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Des Weiteren schätze ich Züge und Fernbusse sehr, um dort Menschen kennen zu lernen, mich zu erholen oder zu arbeiten. Durch die Beobachtung kam ich zu der Erkenntnis, dass ich dadurch eher bereit bin, größere Strecken ohne Missmut auf mich zu nehmen. Selbst Verspätungen, überfüllte Verkehrsmittel und ausgefallene Klimaanlage empfinde ich weniger als Unannehmlichkeit, als eine Gelegenheit, über diese "Sonderzustände" in Kontakt mit anderen Passanten zu kommen. Außerdem fiel mir während der Beobachtung des eigenen Mobilitätsverhaltens auch auf, dass ich insgesamt sehr viel mehr Strecke zurück lege, als es bis dahin wahrgenommen hatte. Zwar lege ich Wert darauf, mich möglichst umweltverträglich fortzubewegen. Das heißt ohne Auto (zumindest nicht allein) und Flugzeug, dafür viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad und zu Fuß. Jedoch sind die zurückgelegten Strecken insgesamt so groß, dass trotz eines hohen Anteils an Zug-Kilometern keine all zu rosige Umweltbilanz zu erwarten ist. Die Tatsache, dass Fliegen einen vielfach höheren klimatischen Fußabdruck hinterlässt, kann diese "kleine" Sünde zwar auf zynische Weise etwas relativieren, doch der eine oder andere Flug kommt definitiv auch noch oben drauf.

Fortbewegung

14 Tage

- 45 % ÖPNV
- 3 % zu Fuß
- 30 % Fahrrad
- 20 % Auto



Wegezweck

31 Wege



Bildung



Freizeit

Ökologischer Fußabdruck

4588,49 g / Tag

STRECKE
gesamt

844 km

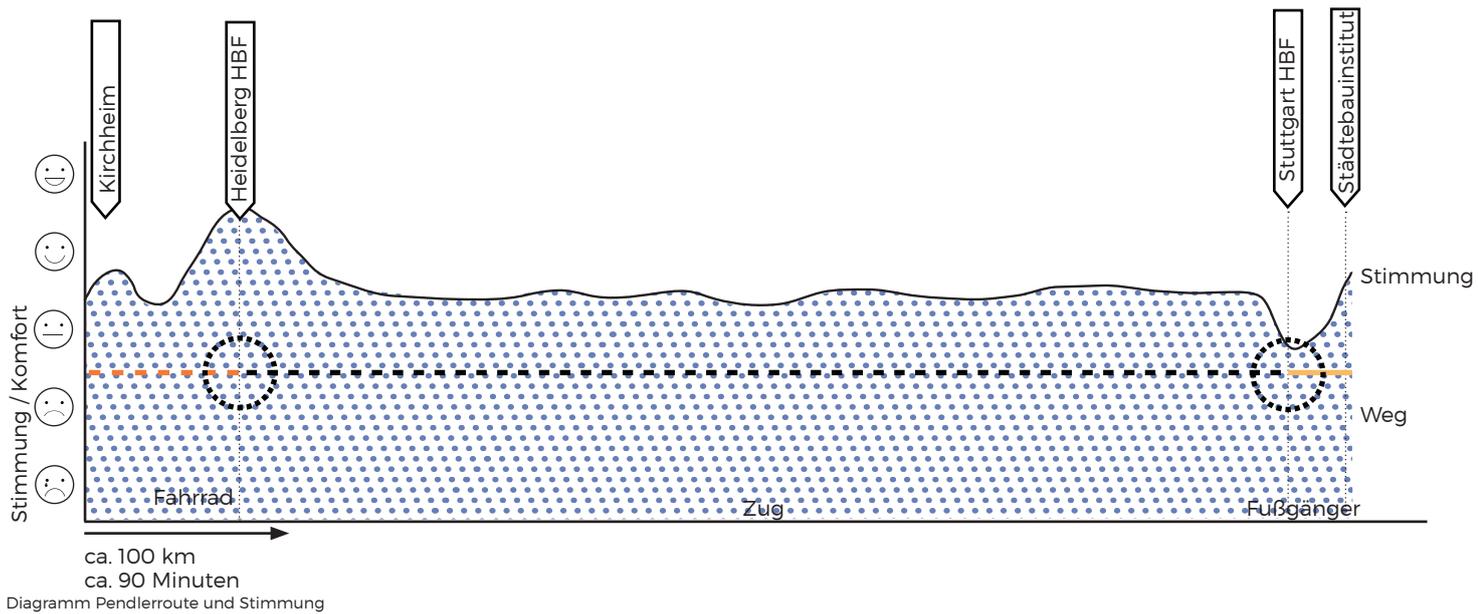
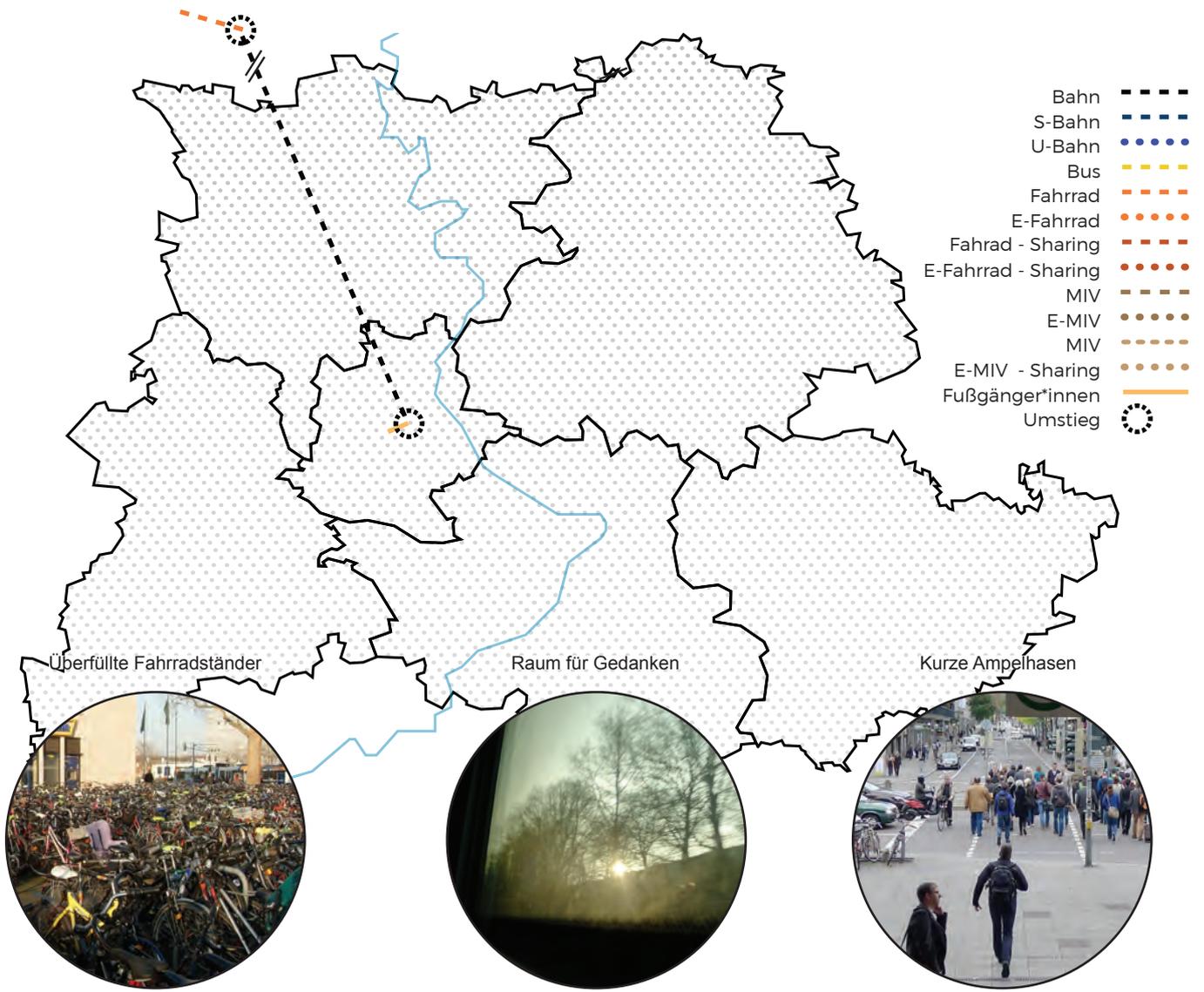
CO₂
gesamt

63818,8 g

RANGLISTE
CO₂ gesamt



* Durchschnittlicher CO₂ Ausstoß [Mobilität] pro Kopf 7435,6 g / Tag
Umweltbundesamt (Stand: März 2012) sowie Statistisches Bundesamt: Bevölkerungsstand



MOBILITÄTSPROFIL

Student*in C

Steckbrief

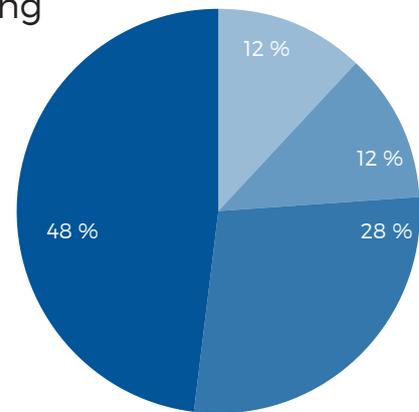
During my period in Stuttgart I had very different opinions about the mobility in this city. Stuttgart is a city of short distances. The individual motor car traffic and the local public transport system are very important and have a lot of infrastructure. In my case in the first months in the city, I used mostly the S-Bahn as my residence was in Vaihingen. At some point I bought a bike and began to use it. This was very important to understand the mobility problem in Stuttgart, for far distances the bike is not that useful, the bike paths are not announced and you have to search for them as something out of common. At first I began to go the city center by bike in a path that was not comfortable at all, crossing the forest and entering to the city in Schwabstraße. Months ago I discovered thanks to the seminar a bike lane that goes from Vaihingen to Marienplatz, but it has a big problem. It has a big inclination, so going back to Vaihingen is very difficult. Finally I managed to go everyday from Universität to Schwabstraße by S-Bahn with my bike inside the train and then from Schwabstraße to the campus by bike and the same way back to my house. For people, who want to go by bike this is not a good solution, so most of the days I just take the S-Bahn to the city centre, and just bring my bike when I was going to do some errands.

This is why I say that in the city centre the bikes are very useful, but not that much for far distances. Something that I missed a lot also is night public transport during the week, because there was no way of going back home from 00:30 till 5:45. Apart from this I have to say that I haven't missed at all a car thanks to the S-Bahn and U-Bahn system.

Fortbewegung

12 Tage

- 48 % ÖPNV
- 28 % zu Fuß
- 12 % Fahrrad
- 12 % Auto



Wegezzweck

123 Wege



Ökologischer Fußabdruck

4644,82g / Tag



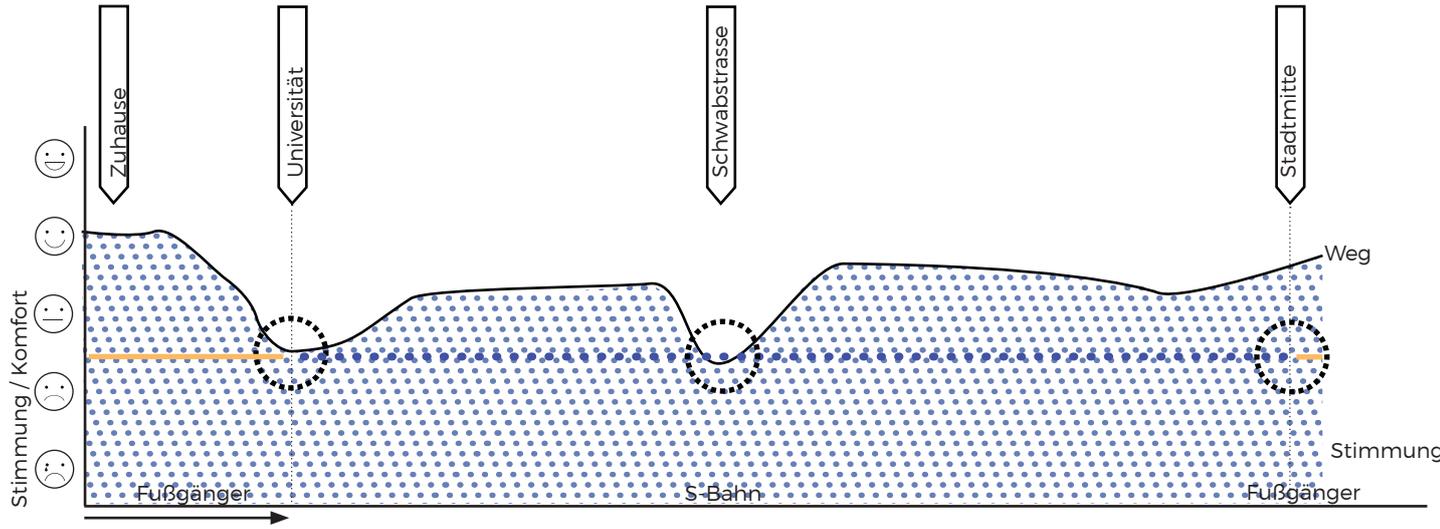
STRECKE
gesamt
568,4 km

CO₂
gesamt
65027,15 g

RANGLISTE
CO₂ gesamt



* Durchschnittlicher CO₂ Ausstoß [Mobilität] pro Kopf 7435,6 g / Tag
Umweltbundesamt (Stand: März 2012) sowie Statistisches Bundesamt: Bevölkerungsstand



ca. 9 km
ca. 20 Minuten
Diagramm Pendlerroute und Stimmung

MOBILITÄTSPROFIL

Student*in D

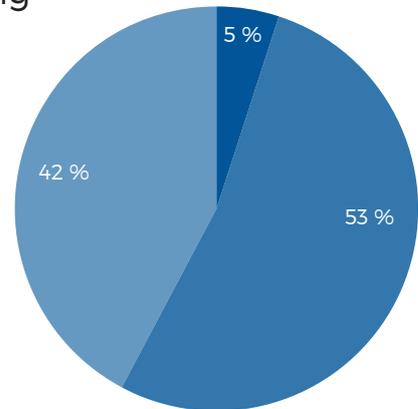
Steckbrief

Ich habe jeden Donnerstag meinen Weg zur Universität intensiv beobachtet. Zu Beginn der Studie dachte ich, dass meine Pendelrouten kürzer wären. Ich hatte meine Strecken, die ich zu Fuß gehe, vor dem Seminar noch nie genauer betrachtet. Für mich ist es völlig normal sich zu Fuß zu bewegen und fast einen Automatismus. Wenn ich laufe denke ich nie an das Fortbewegen an sich. Mit der Analyse konnte ich einen anderen Blick auf meine Bewegungen werfen. Ab dem 16. Juli habe ich meistens in der Metallwerkstatt gearbeitet und bin dort viel gelaufen. Ich hatte das Gefühl mein Pensum an Bewegung bereits erfüllt zu haben. Wenn ich fast nur saß, bin ich mehr gelaufen als ich im Vorfeld angenommen hatte. Insgesamt finde ich, dass meine Bewegungen einfach und bequem sind. In der Stadtmitte Stuttgarts ist es leicht von A nach B zu gelangen und die meisten Stadtteile sind gut erreichbar. Für längere Distanzen weiter entfernt von der Stadt gibt es viele Buslinien und Züge, die regelmäßig (alle 15 oder 30 Minuten) vom Zentrum abfahren. Das Fahrrad ist meiner Meinung nach eine Option in der Stadtmitte Stuttgarts, da es Radwege durch den Park gibt oder auf dem Bürgersteig gefahren werden kann. Im Austausch mit Bekannten über dieses Thema, hat sich herauskristallisiert, dass das Fahrrad eine gute Möglichkeit der Fortbewegung darstellt, da die Wartezeiten auf die Bahn wegfallen und im Schlosspark schnell gefahren werden kann und das Rad so eine schneller Alternative zur U-Bahn darstellt. Da ich an einer Kreuzung an der Neckarstraße wohne, denke ich, dass das Auto die größte Schwierigkeit Stuttgarts ist. Die Straßen und Kreuzungen sind bereits effizient und ich bin der Meinung, dass Stuttgart fußgängerfreundlich ist, obwohl es keine Orte gibt um innezuhalten. Insgesamt bin ich circa 13 km gelaufen und 3 km gefahren. Meiner Meinung nach habe ich ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten. Um meine Zeit effizienter zu nutzen, sollte ich Rad fahren.

Fortbewegung

12 Tage

- 5 % ÖPNV
- 53 % zu Fuß
- 42 % Fahrrad
- Auto



Wegezweck

40 Wege



Bildung



Freizeit



Versorgung

Ökologischer Fußabdruck

72,05 g / Tag



STRECKE
gesamt

143,5 km

CO₂
gesamt

846,6 g

RANGLISTE
CO₂ gesamt



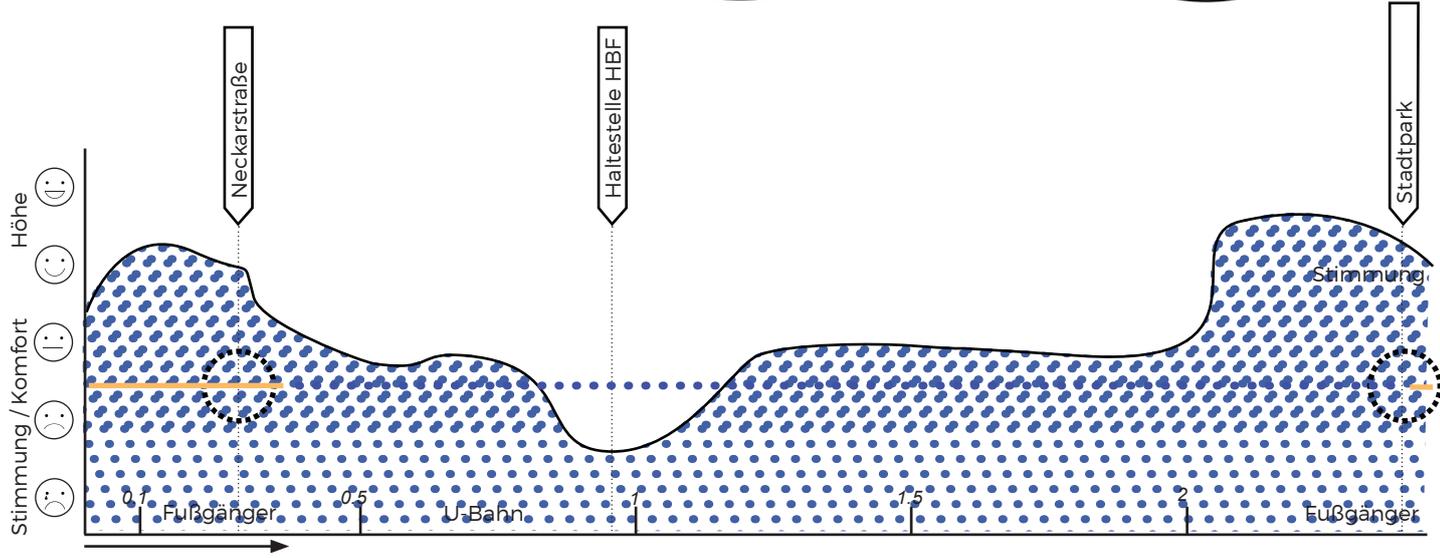
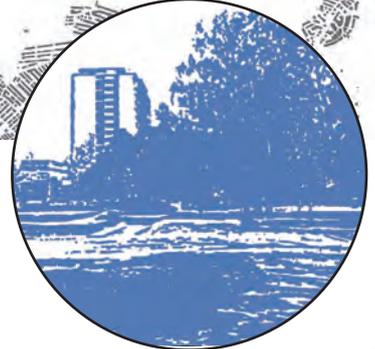
* Durchschnittlicher CO₂ Ausstoß [Mobilität] pro Kopf 7435,6 g / Tag
Umweltbundesamt (Stand: März 2012) sowie Statistisches Bundesamt: Bevölkerungsstand



Die Strecke läuft geradeaus und liegt am Abend in der Sonne. Die Neckarstraße ist voller Autos und Lärm.

An dieser Haltestelle steigen vielen Leute um. Häufig werden Fahrgäste angestoßen.

Es ist angenehm, sich in der Park zu bewegen.



ca. 2,44 km
ca. 22 Minuten

Diagramm Pendlerroute und Stimmung

MOBILITÄTSPROFIL

Student*in E

Steckbrief

Das Wegebuch wurde insgesamt vier Wochen geführt, zu Beginn des Seminars zwei Wochen und wiederum zwei Wochen gegen Ende des Seminars.

Das Notieren meiner zurückgelegten Strecken verdeutlichte mir mein Mobilitätsverhalten, dessen ich mir davor nicht so genau bewusst war und bislang auch nicht hinterfragt habe. Bei meinen Beobachtungen stellte ich fest, dass ich im Alltag fast immer die selbe Strecke laufe und fahre. Des Weiteren verbringe ich wenig Zeit am Tag damit mobil zu sein. Wenn ich unterwegs bin fahre ich sehr viel Bahn und nehme nie das Fahrrad, was damit zu tun hat, dass ich kein Fahrrad besitze und zudem meine tägliche Route nicht sehr fahrradfreundlich ist.

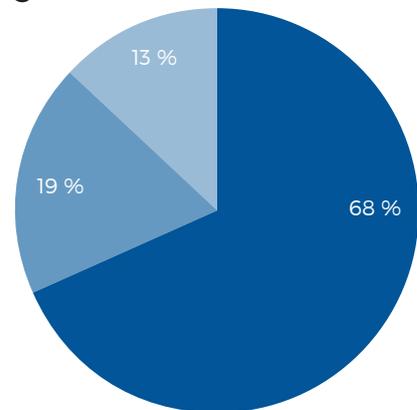
In meiner Freizeit sieht es etwas anders aus. Dann nehme ich mir gerne etwas mehr Zeit und laufe auch kurze Strecken, statt auf die Bahn zurückzugreifen.

Ich habe festgestellt, dass sich mein Mobilitätsverhalten zum Ende des Seminars nicht zwangsläufig verändert hat, jedoch mache ich mir vermehrt Gedanken darüber, auf welche Mobilitätsform ich zurückgreife.

Fortbewegung

14 Tage

- 68 % ÖPNV
- 19 % zu Fuß
- Fahrrad
- 13 % Auto



Wegezweck

54 Wege



Ökologischer Fußabdruck

1832,13 g / Tag

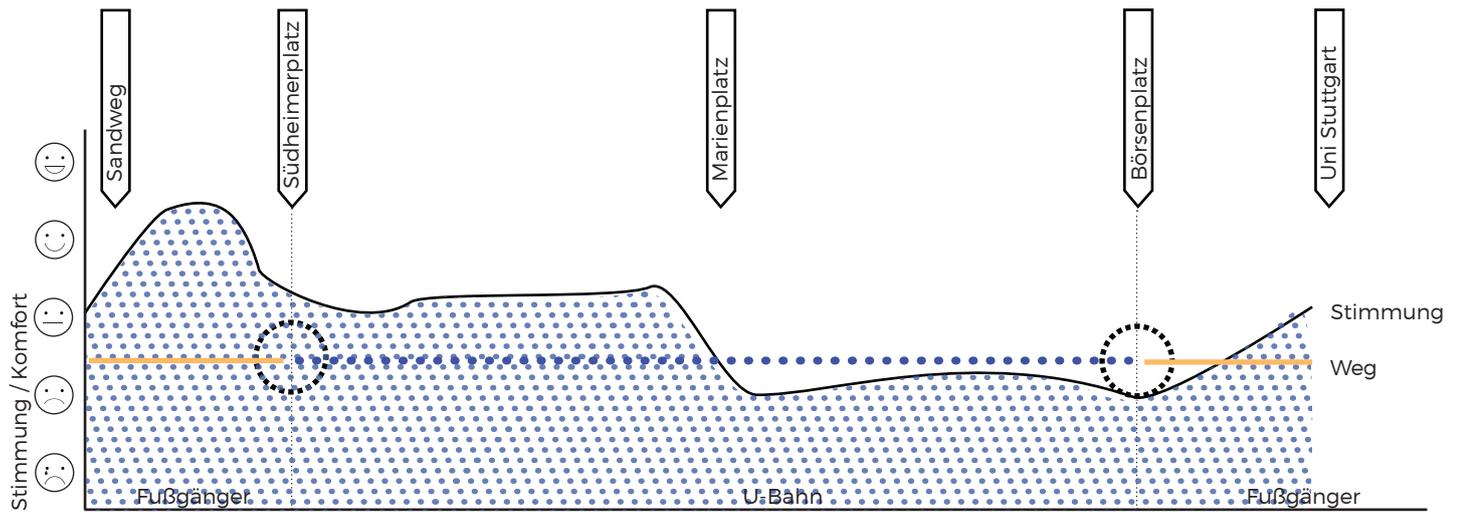
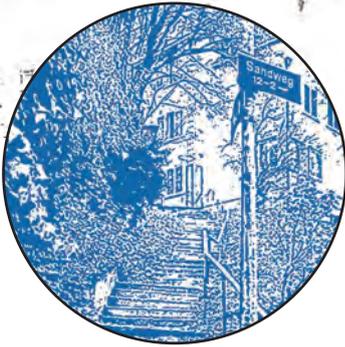


STRECKE gesamt	CO ₂ gesamt
300 km	25649,85 g

RANGLISTE
CO₂ gesamt



* Durchschnittlicher CO₂ Ausstoß [Mobilität] pro Kopf 7435,6 g / Tag
Umweltbundesamt (Stand: März 2012) sowie Statistisches Bundesamt: Bevölkerungsstand



6,7 km

22 Minuten

Diagramm Pendlerroute und Stimmung

MOBILITÄTSTOPS UND -FLOPS

Raphael Dietz



Parallel zu den Mobilitätstagebüchern sollten die Studierenden auch eine Rangliste ihrer Erfahrungen mit Mobilität in Stuttgart erstellen und visualisieren. Hierfür wurden die jeweils drei besten und schlechtesten Erfahrungen auf einer Karte verortet und kurz erläutert. Die blauen Markierungen geben die positiv bewerteten Orte an, während die orangen markierten Orte negativ bewertet wurden.

Diese Grafiken können zum einen als Inspiration dafür herangezogen werden, welche Orte in Stuttgart einen Besuch lohnen und welche eher weniger, zum anderen stützen sie bei näherer Betrachtung aber auch die vorangehend aufgeführte Vermutung einer Verkehrsmittel-Orts-Reaktion in Hinsicht auf Komfortbetrachtungen. Als Rückschluss auf die Entwicklung zukünftiger Mobilität mit stärkerer Komfortgewichtung, könnte dies bedeuten, dass Mobilitätssysteme stärker als Sequenz angenehm empfundener Räume gedacht und gestaltet werden sollten.

Barriere Baustelle / alle Passanten

Zahlreiche Baustellen in Stuttgart können sich als Barriere für Fußgänger und Fahrradfahrer entwickeln. Oftmals sind diese schlecht ausgeschildert und erschweren das Überqueren durch Unebenheiten.



Degerloch / Fußgänger

Entlang der Epplestraße ist in Degerloch ein vielfältiges Angebot im Einzelhandel zu finden, welches kombiniert mit einer barrierefreien Zugänglichkeit dem Besucher den Aufenthalt sehr angenehm gestaltet.



Degerloch / Fahrrad

An vielen Orten sind in Degerloch Fahrradabstellplätze zu finden. Dieses Angebot fördert den nachhaltigen Fahrradverkehr und wirken sich sehr positiv auf das Umfeld und den Menschen aus.



**Cafe Planie, Charlottenplatz /
Fußgänger**

Bestimmte Nutzungen fördern die Mobilität da sie zu einem Zielort für Menschen werden. Das gut besuchte Cafe Planie ist ein gutes Beispiel für Gebäudenutzungen, die den sozialen Austausch fördern.



Ampel Charlottenplatz / Fußgänger

Dieser Verkehrsknoten ist beispielhaft für den Vorrang den Autos an vielen Orten in Stuttgart haben. Der Fußgänger hat es im Gegensatz mit langen Überquerungszeiten und langen Überquerungswegen zu tun.



Wagenburgstraße / Fußgänger

Die stark befahrene Wagenburgstraße stellt den Fußgänger vor erheblichen Schwierigkeiten bei einer Überquerung, denn durch den starken Verkehrsfluss ist das Durchqueren nur an wenigen ausgewählten Stellen möglich und diese sind mit langen Wartezeiten verbunden.

Fahrrad fahren in Bahnhofsnähe

Bei der Errichtung der Baustellen entstanden viele Nicht-Orte und Sackgassen - wie der Fahrradfahrer im Bild auch feststellen musste.



Ausruhen am Theodor-Fischer-Platz

Eine erfreulich weitläufige Kreuzung, die durch geschickte Raumgestaltung die Autofahrer sensibel für andere Passanten macht und mit einem bepflanzten Bank-Rondell sowie Mülleimern zu einer kurzen oder auch längeren Pause einlädt.



Freiraum am Anfang der Kolbstraße

Eine unbelegte Fläche, die dazu einlädt, sie künstlerisch zu verschönern und ein Fest oder gemeinsame Aktivitäten dort zu veranstalten.

Freie Flächen in der Stadt können zu öffentlichen Wohnzimmern werden, wenn sie einen geschützten Rahmen bieten, wie der einseitig geöffnete Hof im Bild.





Elektrotankstelle Hofen

Hier können Elektroautos tanken. Ein erfreuliches Zeichen, die Strom-Tanksäulen auch außerhalb der Kernbereiche zu finden.



Durchgang für Fußgänger zur Stephanstraße

Eine durch und durch ungemütliche Atmosphäre, die mich sehr wirksam daran hindert, hineinzugehen.



Laufen an der Böblinger Straße

Auf dem ohnehin schmalen Gehweg parken Autos. Für Lieferwägen ist es ganz alltäglich, Gehwegnutzern im Weg zu sein. Andererseits hilft es vielleicht, gleich eine buntere, schönere Route zum Gehen zu wählen.

**Rotwildpark bei Stuttgart /
Walking, Running, Relaxing.**

This amazing place is not far from the city and is the perfect place to go on a Sunday to relax and make some sports.



**Marienplatz / Walking around
and having dinner**

This place makes me feel comfortable, although it doesn't have anything particularly special. I think the aesthetic of the buildings and the streets are nicer than in the city centre.



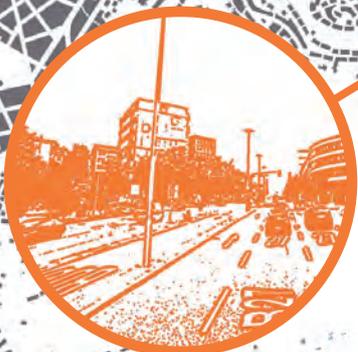
Charlottenplatz / Walking

Except every Saturday with the flea market, this area is completely empty although it could be a really nice place.



Feuersee / Drinking a beer with friends

This place is hidden in the city center, it means a green spot next to the crowded city. Perfect to go during the day to take a little rest of the city rhythm.



Heilbronner Str. / Walking

This street is very uncomfortable for walking and also cycling, it has a big inclination and no enough space for pedestrians or bikes. It is very noisy because of the amount of cars and work in the street.



Feuerbach / Walking, Cycling

The station has a lot of problems, the gates are not well announced and everything is a bit confusing, I had the feeling of an abandoned place.

Oberer und mittlerer Schlossgarten

Sowohl tagsüber als auch nachts ist es möglich durch den Park mit einem Sicherheitsgefühl spazieren zu gehen. Die Wege sind gut beleuchtet und in gutem Zustand.



Die Kreuzung zwischen Friedrichstraße und Kronenstraße

Während meines Studiums muss ich diese Straße oft überqueren und habe dabei bemerkt, dass die Fußgänger sehr lange an der Ampel stehen müssen. Es gibt die Möglichkeit eine Unterführung zu nutzen, der Weg ist aber weder schneller noch schöner, denn es riecht dort nicht gut..



Königstraße

Ich bin der Meinung, dass diese Straße kalt und ohne Seele ist. Die Pflaster und Gebäude sind grau und man bewegt sich nur in zwei Richtungen. Es ist schwierig ohne die andere Fußgänger zu stören quer zu laufen. Die Mitte ist fast nicht genutzt.



Pragsattel, U-Bahn Haltestelle und Buslinie 57



Die U-Bahnhaltestelle ist hell und vier U-Bahnlinien fahren hier durch. Die Buslinie 57, welche zum Bugholzhof fährt, überquert die Weinberge, wo auf dem Hang wunderbare Aussichtspunkte zu finden sind.

Stöckachplatz und Umgebung



Dort ist es kompliziert die Straßen zu überqueren. Seit es auch Baustellen gibt müssen die U-Bahn und die Autos regelmäßig halten, was häufig Stau verursacht.

Park-Brücken



In Stuttgart gibt es vielen Parks. Am besten ist, dass sie untereinander mit zahlreichen Brücken verbunden sind und die Straße nicht überquert werden müssen.

Heslacher Wasserfälle / Spaziergang

Die Heslacher Wasserfälle sind einer meiner Lieblingsorte. Zwar ist es nötig eine kurze Strecke zu laufen, um den erfrischenden Anblick und das Rauschen zu genießen, doch diese ist selbst für bequeme Gemüter überwindbar.



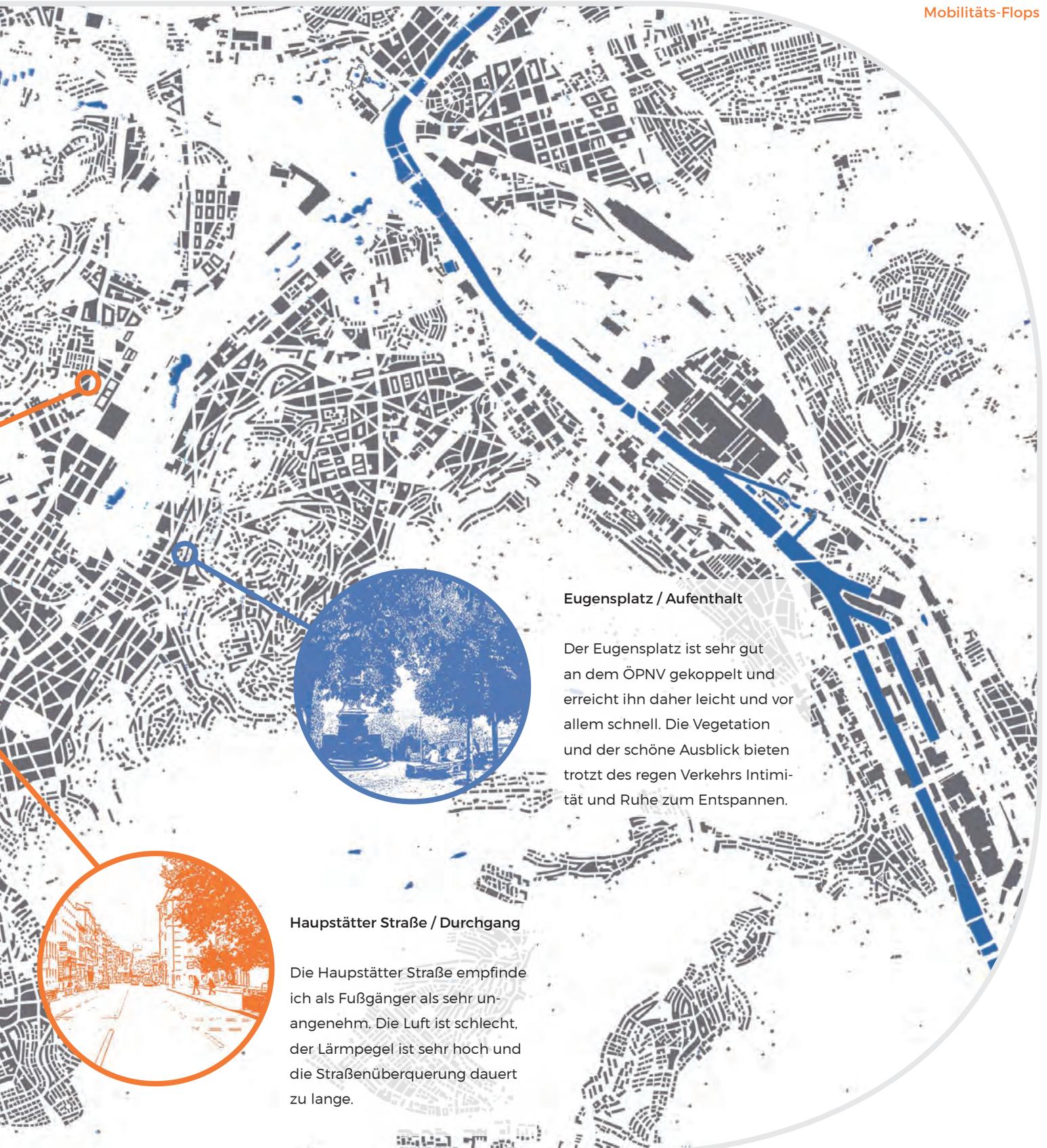
Europaviertel / Durchgang

Das Europaviertel ist nach meiner Ansicht ein unattraktiver Ort. Die monotonen vollverglasten Fassaden nehmen den Freiräumen den Charme. Der Passant fühlt sich beobachtet und möchte zügig weiterlaufen.



Möhringer Straße / Durchgang

In der Möhringer Straße sind die Fußwege sehr schmal und werden oftmals von Baustellen abgeschnitten. Die Bodenbeläge sind meist alt und uneben und folglich ist die Gefahr zu stolpern sehr hoch.



Eugensplatz / Aufenthalt

Der Eugensplatz ist sehr gut an dem ÖPNV gekoppelt und erreicht ihn daher leicht und vor allem schnell. Die Vegetation und der schöne Ausblick bieten trotz des regen Verkehrs Intimität und Ruhe zum Entspannen.

Hauptstätter Straße / Durchgang

Die Hauptstätter Straße empfinde ich als Fußgänger als sehr unangenehm. Die Luft ist schlecht, der Lärmpegel ist sehr hoch und die Straßenüberquerung dauert zu lange.

ZUKUNFTSVISION NACHHALTIGE MOBILITÄT

Raphael Dietz



Nachhaltige Mobilität ist zunächst einmal ein recht abstraktes Ziel auf das sich viele einigen können. Doch bei genauerem Hinsehen wird klar, dass der Ausdruck weitläufig interpretierbar ist und unterschiedliche Menschen und Parteien auch verschiedene Vorstellungen davon haben. Richtig divers wird es dann bei der Frage welche Szenarien man sich in der Zukunft vorstellt und wie die Wege in eine solche aussehen. Ist es die Low-Tech-Lösung wie die Stadt der kurzen Wege, in welchem die Menschen vorwiegend zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, oder ist es doch vielmehr der High-End-Weg mit selbstfahrenden, klimaneutralen und emissionsfreien Fahrzeugen welche die individuelle Freiheit und den Komfort nochmal potenzieren? Im Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur wurden Beteiligte und Bürger*innen daher immer wieder gefragt, wie sie den Begriff der nachhaltigen Mobilität für sich definieren und welche Vision sie für die Zukunft haben. Die Antworten der Seminarteilnehmenden auf diese Fragen finden sich im folgenden Kapitel.

ZUKUNFTSVISION NACHHALTIGE MOBILITÄT

Lea Aichele

Nachhaltige Mobilitätskultur

An nachhaltige Mobilität werden ganzheitlich betrachtet sehr hohe Ansprüche geknüpft. Einerseits muss sie für alle Zielgruppen ihre Funktion, eine schnelle und unkomplizierte Fortbewegung von einem Ort A zu einem Ort B, erfüllen. Darüber hinaus sind die gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Anforderungen sehr hoch.

Die optimale Mobilitätsform ist gesundheitsfördernd für alle mobilen Menschen, aber auch für diejenigen, die sich im Kontext aufhalten. Eine stark motorisierte Verkehrsform muss somit sehr kritisch hinterfragt werden und im besten Fall sollte sie auf das Notwendigste reduziert.

Da viele pendelnde Menschen alltäglich mobil sind, erreicht die Mobilität dadurch eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe: sie sollte den sozialen und kulturellen Austausch fördern.

Mit den Ölkrisen in den 1970er Jahren erfolgte eine neue Betrachtungsweise mit welcher immer mehr Wert auf den Ressourcenverbrauch gelegt wurde und auch ökologische Aspekte immer mehr in den Vordergrund traten. Diese Entwicklung hat sich bis zum heutigen Tag immer weiter verstärkt und muss auch in der Mobilitätsfrage eine wichtige Rolle übernehmen. Eine nachhaltige Mobilität verbraucht also wenig Ressourcen und ist an den bestehenden Kontext so gut angepasst, dass sie keine negativen Belastungen zur Folge hat.

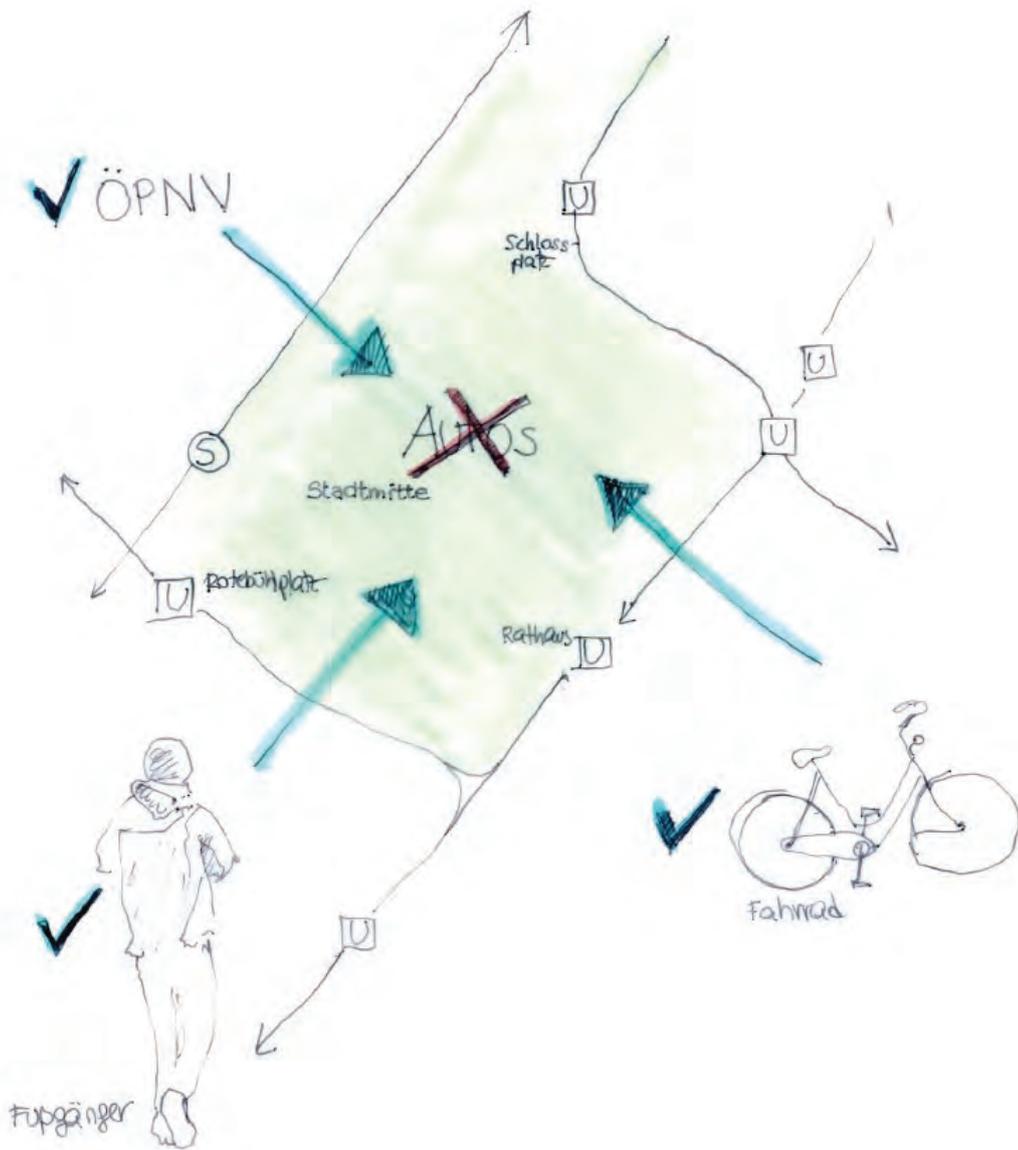
Neben den soeben genannten Aspekten muss die Mobilität auch finanziell tragbar sein, denn nur dann kann sie nachhaltig für den zukünftigen Zeitraum weiter existieren.

Zusammenfassend ist eine nachhaltige Mobilitätskultur im praktischen Sinne effizient, sie soll auf den Nutzer ausgelegt sein und fördert die soziale Interaktion. Außerdem ist sie umwelt-

verträglich und ökonomisch vertretbar. Diese Faktoren unter Berücksichtigung eines bestehenden komplexen Mobilitätsverhaltens und großflächiges Netzwerk einzuhalten, ist sehr schwer. Es benötigt integrative Konzepte, die alle Faktoren einbinden und dem Benutzer ein optimales Verkehrsmittel zur Verfügung stellen.

Zukunftsvision Nachhaltige Mobilität in Stuttgart 2030

Das hohe Verkehrsaufkommen ist neben dem planerischen wie politischen Fokus, welcher traditionell auf den motorisierten Verkehr gelegt wird, das große Problem der Stuttgarter Innenstadt. Das muss sich ändern! Entgegenwirkend zu der aktuellen Verkehrssituation in Stuttgart wäre es sehr zukunftsweisend den motorisierten Verkehr weitgehend aus dem verdichteten Raum der Innenstadt auszulagern. Mit der Planung und Umsetzung einer autofreien Innenstadt könnte eine smarte, sozialverträgliche, nachhaltige und ökonomische Mobilität in Stuttgart entstehen. Ein autofreier Radius würde vieles bewirken, jeder Einzelperson stünde mehr Freiraum zur Verfügung, welcher teilweise begrünt auch dem Stadtklima zugutekäme. Der Einzelhandel und alle kulturellen Angebote würden von einem erhöhten Fußgänger-aufkommen stark profitieren. Jeder Stuttgarter würde etwas für seine Gesundheit tun (unterwegs mit dem Fahrrad, etc.), was wiederum ökonomische Vorteile mit sich bringt, z.B. im Gesundheitswesen. Diese autofreie Zone würde den Fahrradverkehr auch positiv beeinflussen. Der gewonnene Raum könnte zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur verwendet werden. Anzumerken ist, dass die Umsetzung der Innenstadt als Fußgängerzone mit einem sehr hohen wirtschaftlichen Aufwand verbunden wäre, da die Hauptverkehrsstraßen verlegt werden müssen und das ÖPNV-Netzwerk weiter ausgebaut werden müsste. Langfristig gesehen würde diese Maßnahme dem Stuttgarter Raum sehr zugute kommen.



ZUKUNFTSVISION NACHHALTIGE MOBILITÄT

Malte Schweizerhof

Nachhaltige Mobilitätskultur

Ich persönlich glaube, dass Mobilitätskultur erst dann ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltig sein kann, wenn die Zeit, in der man mobil ist, einen persönlich geschätzten Teil des Lebens darstellt, in dem man sich erholt, sich bewegt und Sport macht, Freiraum für Gedankenspaziergänge hat, Menschen kennenlernt, kommuniziert und Aufgaben erledigt. Wie die Mobilität dann tatsächlich gestaltet ist, welches Verkehrsmittel genutzt und welche Strecken zurück gelegt werden, muss situativ entschieden werden. Für die ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit ist es jedoch unerlässlich, die zurückgelegten Strecken und damit den Energie-, Raum- und sonstigen Ressourcenverbrauch möglichst gering zu halten.

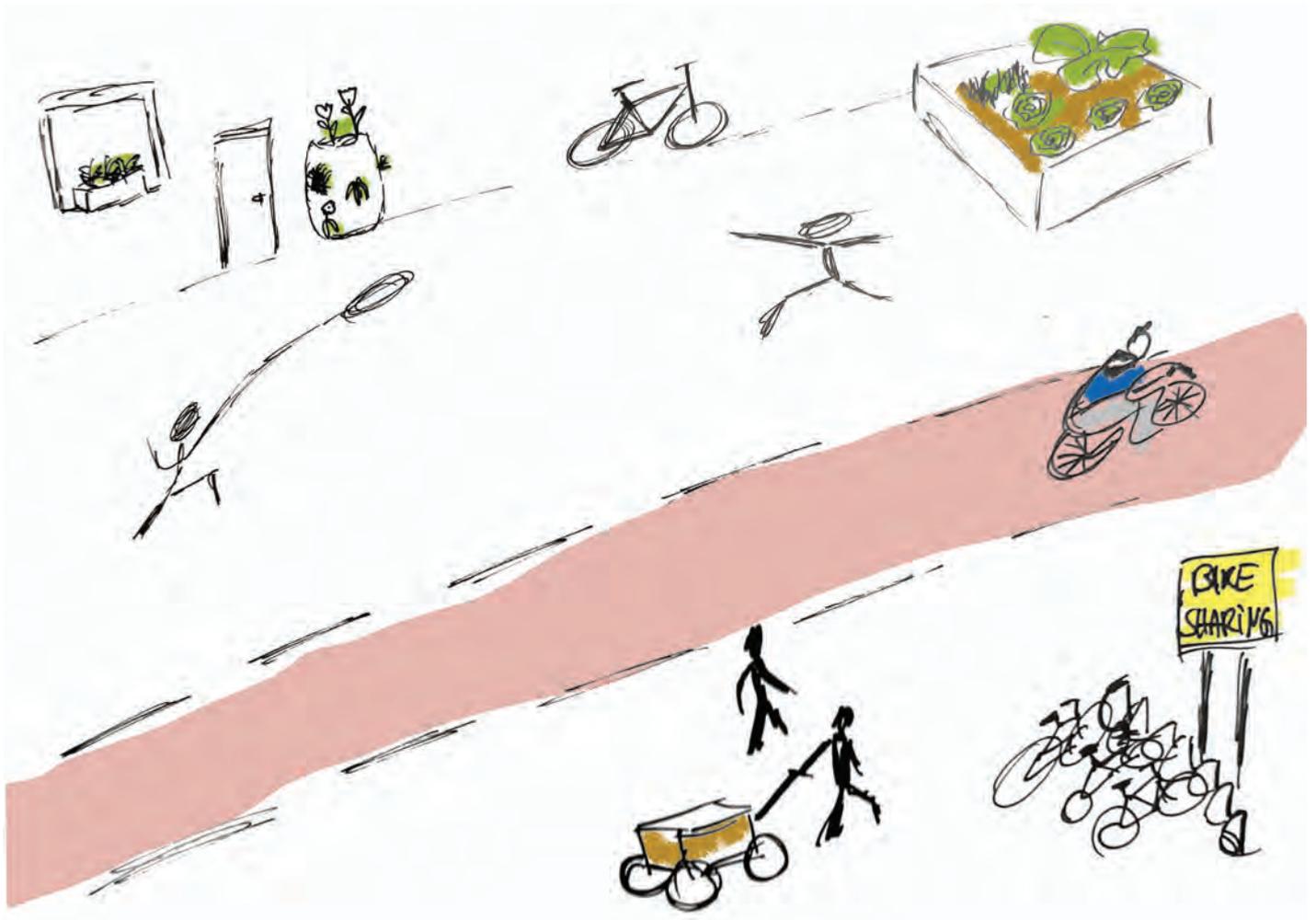
So können kürzere Strecken auch aus eigener Kraft, z.B. mit dem Fahrrad zurück gelegt werden und somit Sport und Erholung mit der Überwindung von Raum vereint werden. Dazu müsste in erreichbarer Nähe (bis ca. 20km) allerdings auch ein entsprechendes Angebot verfügbar sein, ohne durch zu hohe Dichte zu viele negative Externalitäten zu erzeugen. Dies könnte erreicht werden, indem Entspezialisierung mit Entmischung und Community-Building-Prozessen einhergehen, um dezentrale Raumstrukturen entstehen zu lassen, die nicht an ein hohes Mobilitätsaufkommen gebunden ist, um die Bedürfnisse eines Großteils der Menschen zu befriedigen. Mein persönliches Highlight wäre es, im Zug auf recycelten, stromgenerierenden Fahrrädern den Strom für das eigene Smartphone, die Raumbelichtung oder den Ebike-Akku selbst zu "erstampeln".

Zukunftsvision Nachhaltige Mobilität in Stuttgart 2030

Durch die Einführung einer drastischen, am Verkehrsaufkommen orientierten Stadtmaut für den Kfz-Verkehr, die von weiteren Maßnahmen wie der Ausweitung des Angebots des maut-mitfi-

nanzierten und kostenlosen öffentlichen Personenverkehrs, der Radverkehrsinfrastruktur und des Car-Sharing-Angebots flankiert wurde, sind über 90 Prozent der Straßenzüge von Fußgängern, Kultur- Gemeinschafts- und Freizeitaktivitäten, Gemeinschaftsgärten und Fahrradfahrern (zurück)erobert. Ehemalige Auto-schnellstraßen sind nun Straßen für emissionsfreie Stadtbusse, Ebikes und Lastenräder, die auch an zahlreichen und gut verteilten Leihstationen unkompliziert ausgeliehen und abgegeben werden können. In den öffentlichen Verkehrsmitteln kann man sich den benötigten Stauraum ohne Mehrkosten per App vorreservieren, um etwa größere Einkäufe bewältigen zu können. Bei Überbelegung kann aufgrund der hohen Taktfrequenzen ohne großen Zeitverlust die nächste Verbindung oder eine andere Route gewählt werden. Autos sind aufgrund ihrer tödlichen Masse und Ausmaße gesetzlich dazu verpflichtet, allen anderen Verkehrsteilnehmern Vorfahrt zu gewähren, anderslautende Vorfahrtsregeln bilden die Ausnahme. Ein Zuwiderhandeln kann zur Folge haben, dass der Vorgang mithilfe der omnipräsenten Kameras erkannt wird und eine Geldstrafe oder bei wiederholtem Male ein zeitlich oder räumlich begrenztes Fahrverbot zur Folge hat.

In den meisten Gegenden fahren ohnehin kaum noch Autos, da sie entweder für Autos unzugänglich, gesperrt oder unattraktiv sind. Die im Vergleich zur Jahrhundertwende zurückgegangene Wohn- und Gewerbedichte im Stadtkern führt auch zu deutlich weniger Verkehrsaufkommen an Knotenpunkten und Verkehrsachsen. Die Entkopplung von Arbeitszeit und Einkommen, sowie räumlich und zeitlich flexible Arbeitsbedingungen führten außerdem zu einem Rückgang der täglichen Spitzen-Fahrgastzahlen in öffentlichen Verkehrsmitteln auf ein Fünftel, wodurch eine gleichmäßigere Auslastung besteht und in ein flächendeckendes und jederzeit nutzbares ÖPNV-Netz investiert wird.



ZUKUNFTSVISION NACHHALTIGE MOBILITÄT

Justine Borsenberger

Nachhaltige Mobilitätskultur

Meiner Meinung nach ist eine Nachhaltige Mobilitätskultur Bewegungsgewohnheiten, die Umweltfreundlich sind. Also, die Leute die mit dem Rad fahren, wenn sie schneller mit dem Auto wären vertreten eine Nachhaltige Mobilitätskultur. Diese Kultur braucht die Überlegung der Benutzer der Straßen in jeder Maßstab. Also, wer es teilnehmt hat das Bewusstsein seiner Kohlenstoff-Fußabdruck wenn er sich bewegt.

Zukunftsvision Nachhaltige Mobilität in Stuttgart 2030

Bis 2030 wird sich Stuttgart nicht so viel ändern. Ich denke, dass es viele Besserungen in der Bereiche der Fußgängerzonen und dem Kampf gegen Belastung geben werden. Aber vielleicht werden Fahrräder nicht sehr ermuntern und nur in „shared Spaces“, akzeptiert. Gegen Autos ich glaube, dass der Stadt eine Große Schritt machen wird. Ich kann mich gut vorstellen, überall in der Stadt und ihre Umgebung mit der ÖPNV fahren zu können. Es wäre auch besser, wenn die Preise der VVS und SSB senken : die Bürger werden also ihnen mehr benutzen und das Auto weniger brauchen. Die Leute die Räder mit Reifen mögen werden nicht mehr mit dem Wagen fahren, sondern auf ein Motorrad oder einem Roller reiten : sie fahren schneller in der Stadt, sind billiger zum Kauf und eure Karosserie ist leichter. Stuttgart 2030 ? Eine Stadt mit zu große Straßen für zu kleinen Fahrzeuge.



Persönliche Zukunftsvision Mobilität in Stuttgart 2030: Innenstadt

ZUKUNFTSVISION NACHHALTIGE MOBILITÄT

Meriem Ameziane

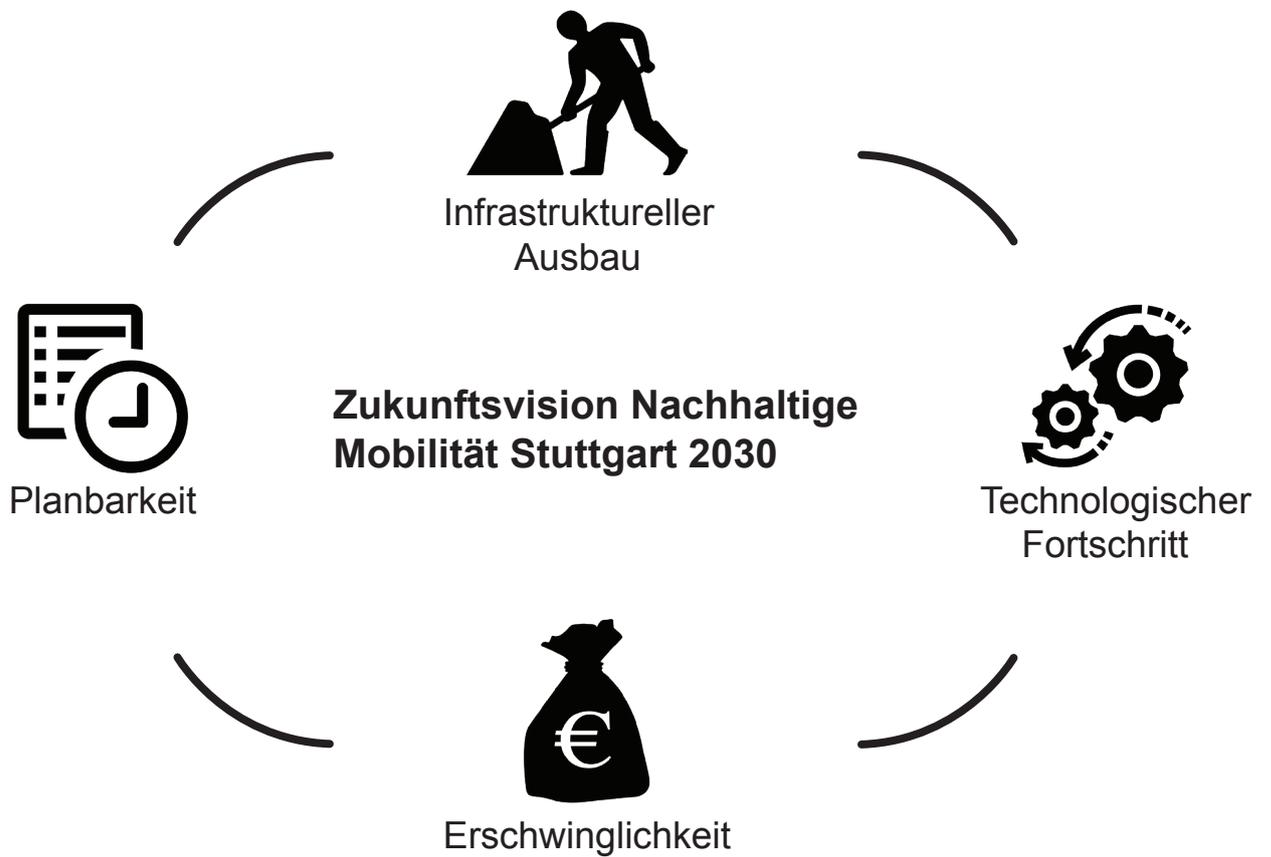
Nachhaltige Mobilitätskultur

Eine nachhaltige Mobilitätskultur bedeutet für mich das Etablieren diverser Bewegungsformen, welche in verschiedenen Kategorien langfristig angelegt sind. Das heißt auch, dass Probleme unseres aktuellen Mobilitätsverhaltens gelöst werden müssen und gleichzeitig weitere schwerwiegende Konflikte vermieden werden sollten. Technologischer Fortschritt, Planung und Organisation spielen eine wesentliche Rolle und sind unabdingbar, doch es muss in erster Linie ein Umdenken stattfinden. Wir sollten uns vom Gedanken des Eigentum und der Eigennutzung von Transportmitteln verabschieden, da dies sowohl ökologisch als auch sozialökonomisch viel Nachteile bringt. Ein wesentlicher Punkt ist auch das Verständnis von Zeit. Es kann uns nie schnell genug gehen unser Ziel zu erreichen. Doch in Anbetracht unserer mangelhaften Bewegung, welche wesentliche Auswirkungen auf unser körperliches und psychisches Wohl hat, wäre es nur von Vorteil sich diese Zeit für die Mobilität zu nehmen und alternative und ausgebaute Mobilitätsformen zu bieten.

Zukunftsvision Nachhaltige Mobilität in Stuttgart 2030

Meine Zukunftsvision einer nachhaltigen Mobilität in Stuttgart berücksichtigt mehrere Aspekte. Zum Ersten den infrastrukturellen Ausbau. Wenn es um die freie und angenehme Bewegung von Fußgängern geht, ist in Stuttgart noch viel nachzuholen. Breite Autostraßen und Plätze für ruhende Autos erschweren in vielen Fällen das Überqueren und Nutzen von Straßen und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität.

Daher wünsche ich mir mehr Freifläche für den Fußgänger und Nutzer kleiner Transportmittel, wie Fahrräder und Skater. Mehr Raum für Bewegung, aber auch für die Kommunikation. Das vermehrte Angebot an Grünflächen, die zum Verweilen im Alltag einladen, sind ebenfalls erstrebenswert. Alternative Transportmittel, wie das ÖPNV, Car-Sharing etc. ist sollte dann für jeden erschwinglich sein. Wesentlich ist die gute Planbarkeit und Einfachheit der Mobilität. Das geeignete Transportmittel zu wählen sollte im idealen Fall zu jeder Zeit und möglichst unkompliziert ablaufen.





MOBILITÄTSRÄUME

WALKING TOUR

Raphael Dietz und Jana Melber

Der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl moniert regelmäßig, dass Städte über unzählige Daten zum Autoverkehr verfügen, aber kaum etwas darüber wissen, wie sich die Menschen selbst im Stadtraum bewegen. Dementsprechend schwierig ist es dann tatsächlich auch in Stuttgart Informationen zu diesen beiden Gruppen zu finden, welche über ihren nicht unbedeutenden Anteil am Modal Split der Region (Zu Fuß: 24%, Fahrrad 7% (Verband Region Stuttgart 2011 S.40)) hinausgehen. Dabei handelt es sich um die mit Abstand nachhaltigsten Formen der Fortbewegung. Höchste Zeit also, damit zu beginnen auch zu diesen Fortbewegungsformen systematisch Daten zu erheben, um aus den daraus gewonnen Erkenntnissen Maßnahmen zur Förderung der sanften Mobilität abzuleiten.

Eine Methode die Bedingungen für den Fußverkehr zu erfassen, stellen sogenannte Fußverkehrschecks (auch Walking Audits oder Augenschein Fußverkehr) dar, wie sie in Stuttgart 2013 zum ersten Mal im Rahmen des Projektes "Besser zu Fuß unterwegs in Stuttgart" (Forder und Leyva 2013) erprobt wurden. Prinzipiell lässt sich das Vorgehen dabei in die folgenden Schritte gliedern:

1. Vorbereitung:

Dies kann eine Dokumentenanalyse, Telefoninterviews mit Verwaltungen oder Bürger*innen, Rekrutierung der Teilnehmenden oder der Versand von Fragebögen beinhalten.

2. Durchführung

Hierfür können zunächst in einem Workshop mit den Teilnehmenden Schwachstellen im Fußwegenetz aufgezeigt werden. Anschließend erfolgt eine Begehung welche anhand von Erfassungsbögen dokumentiert wird.

3. Nachbearbeitung

Die Ergebnisse werden in einem Protokoll aufgearbeitet und Empfehlungen gegeben (Bernhardsgrütter 2005).

Im Rahmen des Seminars sollte getestet werden, wie sich dieses Werkzeug zur gezielten Untersuchung der Bedürfnisse älterer Menschen, einer Fokusgruppe des Reallabors, eignet. Zudem sollten erste Erfahrungen mit dem Werkzeug gesammelt und die Studierenden an dieses herangeführt werden. Da es sich also um einen Probelauf handelte, wurde auf eine Einbindung der Lokalpolitik verzichtet und die Teilnehmenden aus dem Seniorenbeirat der Stadt Stuttgart unabhängig von ihrem Wohnort rekrutiert. Es wurde auf einen Workshop verzichtet und lediglich ein Stadtpaziergang durchgeführt.

Als Testgebiet wurde innerhalb eines Nachmittags eine Strecke im Stuttgarter Süden zwischen dem Erwin Schöttle Platz und dem Marienplatz abgelaufen. Das Gebiet wurde ausgewählt, da es über einige für Stuttgart exemplarische Situationen verfügt. Es befindet sich in einer relativ flachen Tallage und zeichnet sich, mit Ausnahme einiger übergeordneter Verkehrsachsen, durch historisch enge, relativ ruhige Straßenräume aus und bietet somit prinzipiell gute Voraussetzungen für eine fußgänger*innenfreundliche Gestaltung. Zudem wurde bewusst ein Umweg über die angrenzenden Hanglagen in die Strecke eingebaut, um auch ein paar Stäffele (Stuttgart-typische Treppen) in die Untersuchung aufzunehmen. Diese können für Senior*innen eine Herausforderung darstellen, sind aber für die Fußwegeverbindungen der Stadt von enormer Bedeutung. Alle Teilnehmende wurden mit Erfassungsbögen ausgestattet, auf welchen Anmerkungen zu unterschiedlichen Streckenabschnitten notiert werden sollten. Am Ende jedes Abschnittes wurden die Beobachtungen in der Gruppe diskutiert. Einzelne Situationen wurden fotografisch dokumentiert und ggf. nachgemessen. Abschließend wurde der Vormittag bei einem Kaffee auf dem Marienplatz resümiert. Die Notizen der Teilnehmenden wurden gesammelt und auf den folgenden Seiten ausgewertet.



Walking Audit Tour durch den Stuttgarter Süden



STARTPUNKT



Erwin Schöttle Platz

Im Rahmen des Seminars Mapping Movement trafen sich die teilnehmenden Studierenden mit Mitgliedern des Seniorenbeirates zu einem Stadtspaziergang durch den Stuttgarter Süden. Auf der Suche nach Problemen und Potentialen im öffentlichen Raum im Bezug auf die Mobilität von Senior*innen machte sich die Gruppe auf den Weg.



Parken auf dem Gehweg

Entlang der Eierstraße verengen parkende Autos den Gehweg. Markierungen erlauben den PKW auf dem Trottoir zu stehen. Das Parken verschmälert den Gehweg um ein Drittel der ursprünglichen Breite. Besonders für Senior*innen mit Gehhilfen führt der geringe Abstand zu Beeinträchtigungen.



Baustellen auf Gehweg

Baustellen behindern die Fußgänger*innen. Durch Absperrungen wird der Gehweg verengt und das Passieren der Engstelle wird für Senior*innen zur Gefahrenstellen. Zudem werden einige Passagen des Gehweges komplett durch Baustellen gesperrt. Fußgänger*innen sind gezwungen die Straßenseite zu wechseln ohne einen geeigneten Übergang benutzen zu können.



U-Bahn Übergang

Für die Überquerung der Bahngleise, gibt es entlang der Böblinger Straße einen Übergang mit relative beengter Situation. Die Länge der Bahnschienen erlaubt auf diese Weise eine Kreuzung. Ampeln machen auf die U-Bahn aufmerksam. Die Vertiefungen der Gleise erschweren den Übergang für Rollatoren oder Rollstuhlfahrer*innen.



Automaten und Schilder

Durch Parkautomaten, Beschilderungen der Läden im Erdgeschoss sowie Straßenschilder wird der Gehweg vor allem entlang der Tübinger Straße verengt. Besonders für Senior*innen mit Gehhilfen führt der geringe Abstand zu Beeinträchtigungen.



Sackgassen

Potentiale zur Belebung des öffentlichen Raums bieten Straßen die als Sackgassen vor Treppenanlagen enden. Momentan werden diese Bereiche intensiv zur Parkierung von Autos genutzt. Als verkehrsberuhigte Bereiche könnten diese Situationen von der Nachbarschaft bespielt werden.



Treppenanlagen

Die Stäffele in Stuttgart sind ein Wahrzeichen der Stadt. Im Stuttgarter Süden gibt es zahlreiche Treppenanlagen, die gerade von den Anwohner*innen gerne als Abkürzung genutzt werden. Die Teilnehmenden bemängelten allerdings den häufig schlechten Zustand der Stufen aufgrund mangelnder Wartung. Schmutz und unzureichende Beleuchtung erhöhen das Unsicherheitsgefühl und wirken abschreckend.



Bodenwellen

Entlang der Mörikestraße befinden sich auf dem Asphalt des Gehweges Bodenwellen. Durch das Aufreißen des Wegebelaags sind zudem Risse und Löcher entstanden. Die Unebenheiten bieten für Fußgänger*innen eine Stolperfalle. Zudem gestaltet sich das Fortbewegen mit Gehhilfen auf den maroden Abschnitten des Gehweges schwierig.



Verschmutzung der Treppenanlagen

Durch Graffiti und Schmierereien sind die Wände der Treppenanlagen stark verschmutzt. Die Teilnehmenden stört der verwahrloste Eindruck der Treppenanlagen. Sie wünschen sich ein gepflegtes Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes.



Nachbarschaftsplatz

Positiv fiel den Teilnehmenden des Stadtspaziergangs der Platz an der Kreuzung Römer Straße / Heusteigstraße auf. Um einen Baum wurde eine runde Sitzbank aufgestellt. Sie ermöglicht zu eine Verschnaufpause und kann als Treffpunkt im Viertel dienen.

Fazit

Insgesamt zeigten sich die teilnehmenden Senioren zufrieden mit der Fußgänger*innenfreundlichkeit im Stadtteil, da sie sich im Vergleich zu früher stark verbessert hätte. Demnach war das Gebiet vormals deutlich stärker durch Verkehr belastet. Insbesondere die Böblinger Straße hat eine deutliche Aufwertung erlebt.

Die Pflicht wurde also erfüllt, fehlt noch die Kür. So lassen sich bei einem genauen Blick auf detaillierte Lösungen doch noch einige Verbesserungspotentiale feststellen. Unter anderem wurden die folgenden Themenfelder identifiziert:

Baustellen

Es war auffällig, dass es zur Zeit der Begehung einige kleinere Baustellen im Gebiet gab. Diese boten nicht immer zufriedenstellende Ausweichlösungen für Fußgänger*innen. Zudem wurden an manchen Kreuzungen dabei auch Bordsteine ausgetauscht. Verwunderlich war in diesem Zusammenhang, dass bei dieser Erneuerung erneut hohe Bordsteine verbaut wurden. Dies verursacht insbesondere für Rollstuhlfahrer*innen unnötige Umwege. Diese Punkte sollten bei zukünftigen Baumaßnahmen noch konsequenter berücksichtigt werden.

Einengungen der Gehwege

Immer wieder konnten Verengungen der Gehwege, etwa durch Beschilderungen, Parkautomaten oder sogar Stellplätze dokumentiert werden. Dies lässt sich aus den historischen, engen Straßenquerschnitten erklären, welche nicht für den PKW-Verkehr ausgelegt waren und in denen die unterschiedlichen Verkehrsformen nun miteinander konkurrieren. Hierdurch wird es natürlich schwierig ausgleichende Lösungen zu realisieren und Kompromisse sind gefragt. Das scheint in Stuttgart

herrschende Dogma, dass die Abwägung im Zweifelsfalle für den MIV ausfällt, sollte an dieser Stelle hinterfragt werden. Zur Förderung des Fußverkehrs sollte es zukünftig möglich sein im Sinne einer gleichberechtigten Bilanz auch einmal Einschnitte zu Lasten des MIVs beispielsweise bei Parkierungsflächen umzusetzen.

Aufenthaltsqualität

Vielfältig gestaltete Erdgeschosszonen, Sitzgelegenheiten, Grünflächen oder Außengastronomien sorgen für eine Belebung des Straßenraums und fördern somit den Fußverkehr. Hier ist im Betrachtungsgebiet schon ein guter Grundstein gelegt, allerdings herrscht auch noch Luft nach oben. Potentiale bieten hier Stellplätze die nach dem Vorbild der Wiener Scharnigärten für Außengastronomien nutzbar gemacht werden könnten. Auch die vielen Sackgassen vor den Stäffele können zu Nachbarschafts- und Spielplätzen umgestaltet werden und den ehrwürdigen Stuttgarter Treppen würdige Vorbereiche verschaffen.

Stäffele

Die Probleme um die teure und finanziell nicht ausreichend ausgestattet Instandhaltung der Stuttgarter Stäffele sind bekannt. Der große Wurf ist hier bisher noch nicht erfolgt. Dabei haben sie durchaus das Potential Identitätsträger der Stadt zu sein und sind ein wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes der Stadt. Um das Problem in angebrachtem Maßstab anzugehen ist z.B. ein großangelegtes Sanierungsprogramm denkbar, aber auch die gezielte Aktivierung und Unterstützung nachbarschaftlicher Initiativen könnte zielführend sein.

Insgesamt hat sich das Tool des Fußverkehrschecks im Praxistest als leicht zugänglich und unaufwändig bewährt. Die Begehung liefert gute Aussagen auf Ebene detaillierter und situationsspezifischer Lösungen und kann Probleme genau identifizieren. Zur Netzbetrachtung bedarf es allerdings die Einbettung in einen übergeordneten Analyseansatz, ggf. mit mehreren, strecken- und zielgruppenbezogenen Begehungen und Bürger*innenworkshops.

Eine formelle Anwendung in Verbindung mit einem Mandat und der Einbindung von Lokalpolitik und Bürger*innen ist daher empfehlenswert.

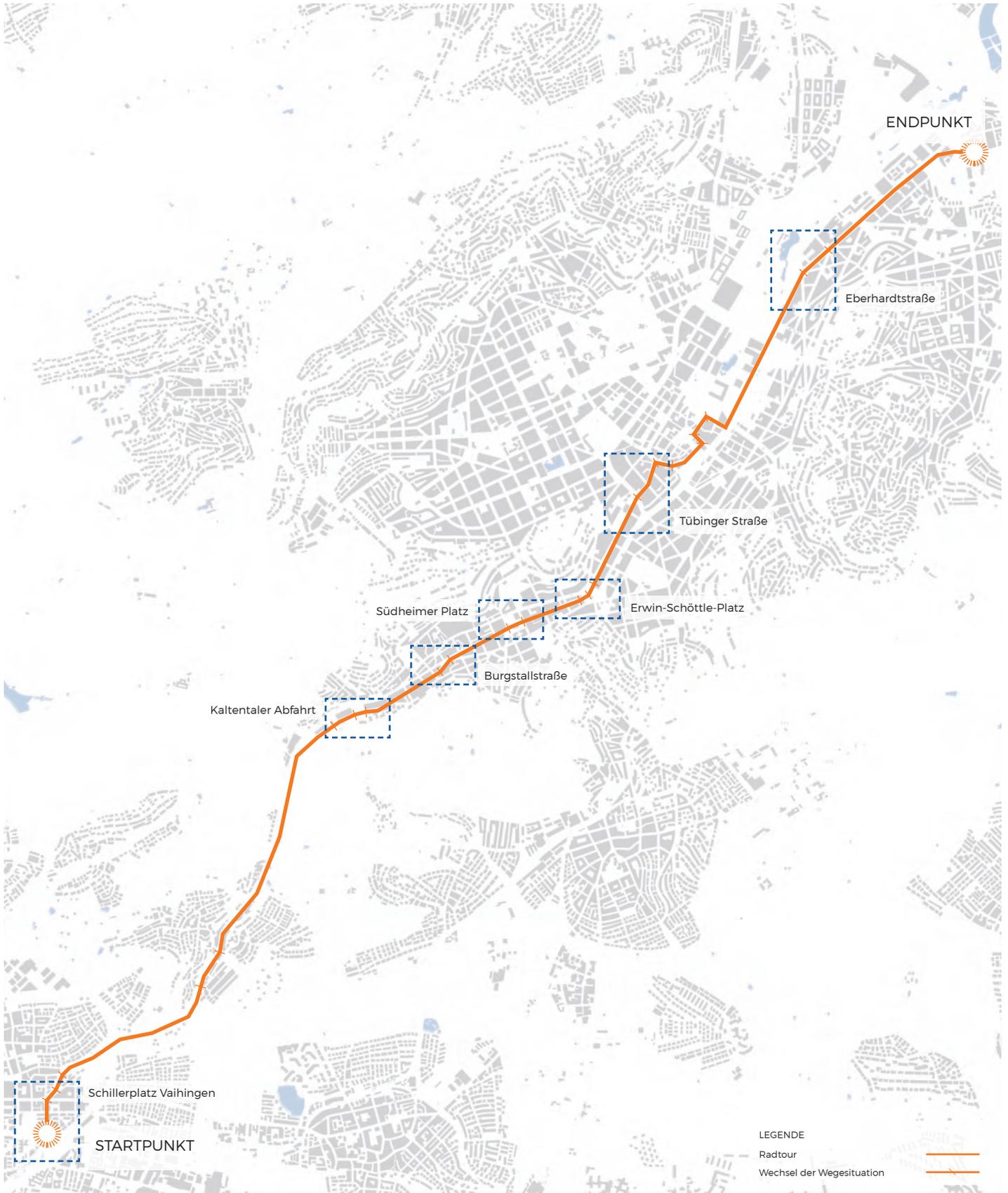
Als weitere Form der sanften und umweltverträglichen Mobilität sollte das Fahrradfahren betrachtet werden. Methodisch wurde auf dem Ansatz der Walking Audits aufgebaut und dieser auf das Fahrradfahren hin angepasst. Hierzu wurden zwei aktive Fahrradfahrer*innen eingeladen, welche sich zum einen als Bloggerin und Stadträtin, zum anderen als Mitorganisator der Critical Mass für diese Mobilitätsform in Stuttgart einsetzen. Mit diesen und den Seminarteilnehmer*innen wurde eine gemeinsame Radtour durch Stuttgart organisiert. Als Strecke wurde ein Abschnitt der Hauptradroute 1 zwischen Stuttgart Vaihingen und dem SWR Gelände in Stuttgart Ost abgefahren, in welchem die Bedingungen für Radfahrer also am besten und überdurchschnittlich gut für Stuttgarter Verhältnisse sind. Alle Teilnehmenden waren mit herkömmlichen Fahrrädern unterwegs, zudem war ein Teilnehmender mit einem Lastenrad ausgestattet, da diese Räder nochmal etwas speziellere Anforderungen an den Stadtraum stellen.

Die Fahrt wurde auf Video aufgezeichnet und fotografisch dokumentiert. Nach bestimmten Abschnitten wurde gestoppt, um anhand praktischer Fallbeispiele kritische Situationen oder Bedürfnisse von Fahrradfahrer*innen im Stadtverkehr zu erörtern und zu diskutieren. Im Nachgang wurde die Route ein weiteres Mal durch das Forschungsteam abgefahren, um ausgewählte Situationen noch einmal genauer zu untersuchen.

Das Hauptradroustennetz der Stadt Stuttgart

Das Hauptradroustennetz wurde im Rahmen des Radforums von Bürger*innen, Vereinen, Stadtplaner*innen und einem externen Planungsbüro entwickelt. Mit dem Netz soll Radfahrer*innen ein gut ausgebauter durchgängiger Verkehrsweg geboten werden. Es sind 36 Hauptradrousten mit einer Länge von 240 km geplant. Für die Hauptrousten gibt es einen Maßnahmenkatalog um diese auszubauen und zu verbessern. Durch eine durchgängige Beschilderung soll die Orientierung für Radfahrer*innen erleichtert werden. Zudem sollen neue Abstellplätze eingerichtet werden. Die Einzelmaßnahmen sollen sukzessive umgesetzt werden (Stuttgart 2010).

Die Hauptradroute 1, der "Tallängsweg", wurde im Jahr 2013 fertiggestellt. Sie führt vom S-Bahnhalte Vaihingen durch die Innenstadt 20 km entlang zur S-Bahnstation Cannstatt.





Startpunkt Bhf Vaihingen

Die Radtour startete an den der S-Bahnhaltestelle in Vaihingen am Beginn der Hauptradroute 1. An dem Bahnhof wurde eine Fahrrad-Service-Station eingerichtet. Außerdem gibt es dort eine Call-a-Bike-Station, eine der wenigen Leihstationen für Fahrräder außerhalb der Stuttgarter Innenstadt. Auf dem Weg zum Schillerplatz werden Radfahrer*innen

nicht über einen Radweg geführt sondern durch eine Einbahnstraße, die Radfahren in beiden Richtungen erlaubt. Kurz vor dem Schillerplatz werden Radfahrer*innen auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg verwiesen. Die Wegeführung ist durch die geringe Anzahl an Beschilderungen nicht einfach ersichtlich.



Schillerplatz

Um den Schillerplatz in Vaihingen zu überqueren, müssen Radfahrer*innen zwei Ampelanlagen passieren. An der zweiten Ampel wurde eine extra Anlage für Radfahrer*innen eingerichtet. Über einen Radfahrstreifen werden Radfahrer*innen an die Kreuzung heran geführt. Linien auf der Straße leiten über die Kreuzung. Die Ampelschaltung ist auf

die Autofahrer*innen und Fußgänger*innen abgestimmt. Radfahrer*innen müssen bis zu eineinhalb Minuten an der Ampel warten um in zehn Sekunden bei grün die Kreuzung zu überqueren. Gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmer*innen werden Radfahrer*innen also benachteiligt.

Der Radweg, der Vaihingen

und den Stuttgarter Süden miteinander verbindet, läuft an der Straße entlang. Die nicht gepflegte Begrünung am Straßenrand verkleinert den Radweg. Zudem behindern Schilder und parkende Autos den Fahrstreifen. Positiv hervorzuheben ist der zweispurige Ausbau des Radweges ab der Haltestelle Waldeck.



Engstelle Seilbahn

Unter der Brücke der Seilbahn führt die Radroute hindurch. Um zu verhindern, dass PKWs den Weg als Abkürzung zu der nahegelegenen Tankstelle verwenden, wurde ein Pfosten in der Mitte aufgestellt. Für Fahrradfahrer*innen bedeutet diese Maßnahme eine Engstelle, die mit einem normalen Rad keine Probleme darstellt. Mit dem Lastenrad ist es hingegen schwierig die Durchfahrt zu passieren.



Verkehrsberuhigter Bereich Südheimer Platz

Der Südheimer Platz bietet als attraktiv gestalteter Außenraum hohe Aufenthaltsqualität. Die Straße entlang des Platzes ist zum Schutz der spielenden Kinder als verkehrsberuhigter Bereich deklariert. Radfahrer*innen dürfen eigentlich nur Schrittgeschwindigkeit fahren.



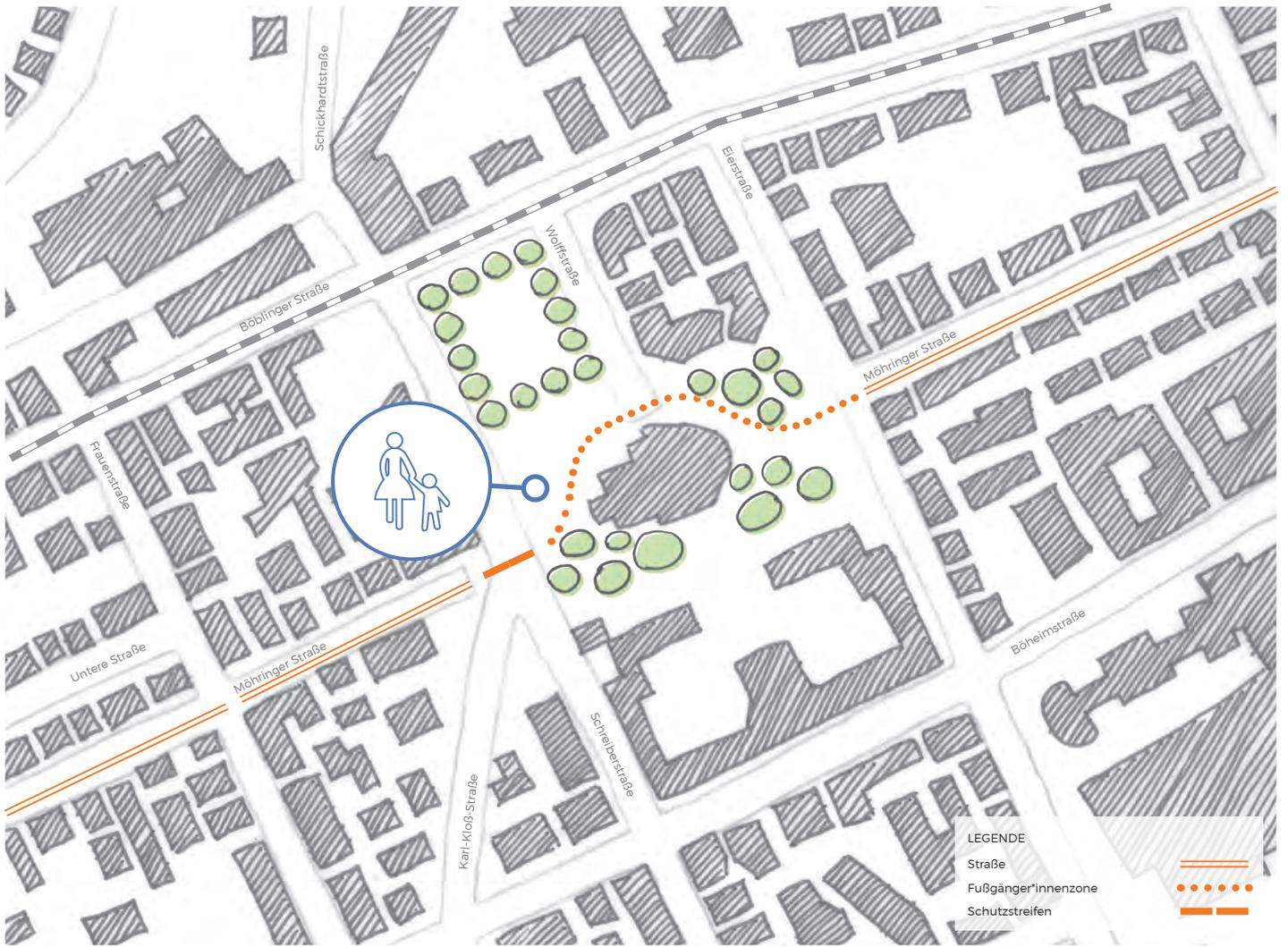
Fußgänger*innenzone

Der Wechsel der Radroute von der Straße in eine Fußgänger*innenzone wird nicht deutlich. Im Fahren geht die Beschilderung unter. Da auf dem Boden keine Markierungen angebracht wurde, wird der Wechsel kaum wahrgenommen. In der Zone werden Radfahrer*innen geduldet, sie müssen allerdings auf Fußgänger*innen Rücksicht nehmen und sich an ihre Geschwindigkeit anpassen.



Ampel für Radfahrer*innen

Um die Kreuzung Möhringer Straße / Böhheimstraße sicher zu überqueren, müssen Radfahrer*innen eine Ampel betätigen. Der Drücker wurde extra für den Radverkehr angebracht und befindet sich 20 m neben der Ampel für Fußgänger*innen. Obwohl durch Zeichen auf dem Boden auf die Anlage hingewiesen wird, ist es schwer während des Fahrens auf den Drücker aufmerksam zu werden.



Fußgänger*innenzone

Um die Matthäuskirche befindet sich eine Fußgänger*innenzone. Fahrradfahrer*innen ist die Durchfahrt erlaubt. An Markttagen ist das Passieren der Zone auf Grund der Stände und Besucher*innen nicht möglich. Zudem sind sehr wenig Schilder auf der Strecke angebracht, welche die Radroute ausweisen. An der Ampelanlage zum Erwin-Schöttle-Platz muss mit langen Wartezeiten gerechnet werden.



Fußgänger*innenzone

Möhringer Str.

Die Möhringer Straße endet in einer Fußgänger*innenzone. Radfahrer*innen dürfen den Bereich durchfahren. Durch den angrenzenden Supermarkt sind dort viele Fußgänger*innen unterwegs. Auf Grund zu weniger Fahrradständer, werden Räder wild angekettet und verengen den Weg zusätzlich. Die Durchfahrt für Fahrradfahrer*innen wird stark erschwert.



Marienplatz

Über den Gehweg und ein Ampel gelangen Radfahrer*innen in die Fußgänger*innenzone am Marienplatz. Die Durchfahrt ist erlaubt, allerdings kommt es um den Bereich der Bahn- und Bushaltestelle durch die zahlreichen Fußgänger*innen zu Schwierigkeiten. Da keine Fahrspur für die Radfahrer*innen markiert ist, kreuzen sich die Wege.





Kreuzung

An der Kreuzung Tübinger Str. / Feinstraße wurde die Verkehrsführung geändert. Über Wochen herrschte dort großes Chaos. Weder Autofahrer*innen noch Radfahrer*innen konnten sich wegen fehlender Beschilderung und Markierung korrekt verhalten. Die Vorfahrt war nicht ersichtlich. Die Situation ist durch Schilder und einen roten Fahrbahnbelag für

Radfahrer*innen verbessert worden. Allerdings kommt es vor, dass Autofahrer*innen sich nicht an die Regelungen halten und die Vorfahrt der Radfahrer*innen missachten. Außerdem versuchen Autofahrer durch Manöver die Absperrungen in der Mitte der Tübinger Straße zu umgehen, indem sie sich auf dem Radweg und Gehsteig entlang fahren. In Frage stellen lässt

sich zudem der in der Mitte der Absperrung angebrachte Fahrradabstellplatz.



Shared Space / 20er Zone

Nach der Unterquerung der Paulinenstraße mündet die Tübinger Straße in eine Shared Space / 20er Zone. In diesem Bereich sind Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und Autofahrer*innen gleichgestellt. Die Verkehrsteilnehmenden müssen gegenseitig Rücksicht nehmen. Die Idee wird grundsätzlich als wegweisend empfunden und

die Zone ist gut gestaltet, allerdings ist die Information über die neue Situation in der Zone noch nicht bei allen Verkehrsteilnehmenden angekommen. Es fehlen Schilder auf Augenhöhe der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie Markierungen auf dem Asphalt. Selbst das Parkverbot wird nicht ersichtlich. Der Bereich wird von abgestellten

Autos dominiert, dabei ist das Parkverbot sehr wichtig, da durch das Abstellen von PKWs die Übersichtlichkeit der Zone verloren geht. Um den Bereich zu einem funktionierenden Verkehrsraum zu codieren, ist eine gelungene Beschilderung und konsequente Durchsetzung der Regeln unerlässlich.





Fahrradstraße

Die erste Stuttgarter Fahrradstraße beginnt in der Eberhardstraße, führt mit Unterbrechungen vorbei am Marktplatz bis zur Markthalle. Auf einer Fahrradstraße dürfen nur Radfahrer*innen fahren. Autos, Lastverkehr, Motorräder und Fußgänger*innen sind nur in Ausnahmefällen geduldet. In Stuttgart dürfen Anlieger*innen in die Straße einfahren. Diese Ausnah-

me nutzen allerdings sehr viele Autofahrer*innen. Da bei der Umwidmung zur Fahrradstraße die Parkplätze nicht entfernt wurden, werden diese weiterhin von Autofahrer*innen genutzt. Radfahrer*innen ist es erlaubt nebeneinander zu fahren, auch wenn Autofahrer*innen dadurch behindert werden. In der Straße befindet sich zudem eine der wenigen

Fahrradampeln in Stuttgart, allerdings ist die Ampelphase sehr kurz eingestellt. Die Radfahrer*innen werden im Gegensatz zu den Autofahrer*innen und Fußgänger*innen benachteiligt.



Einbahnstraße

Die Fahrradstraße mündet in eine Einbahnstraße, in der Radfahrer*innen das Einfahren erlaubt ist. Ähnlich wie in der Fahrradstraße kreuzen sehr viele Fußgänger*innen den Weg. Die Straße führt bis zum Karlsplatz, auf dem häufig Veranstaltungen und Märkte stattfinden. Zu diesen Zeiten ist zusätzlich mit einem erhöhten Fußgänger*innenaufgebot zu rechnen.





Ampelanlage Neckartor

Nach dem Streckenabschnitt der Hauptroute durch den Radweg im Schlosspark, führt die Route über das Neckartor. Die Überfahrt der Kreuzung gestaltet sich für Radfahrer*innen als sehr zeitintensiv. Um die sechs Spuren der Straße zu überqueren, müssen vier Ampeln passiert werden. Bei jeder Phase müssen Wartezeiten

in Kauf genommen werden, da die Ampelschaltungen an den Autoverkehr und nicht an den Radverkehr angepasst sind. Die Überquerung der Kreuzung kann mehrere Minuten in Anspruch nehmen. Die Situation ist unzumutbar für Radfahrer*innen. Weiter geht dir Tour auf der Straße und dem Schutzstreifen entlang zum Gebäude

des SWR, dem Endpunkt der Radtour.

Fazit

Die Förderung des Radverkehrs ist in Stuttgart ein dickes und politisch heiß diskutiertes Brett. Dies zeigen auch die Zahlen. Die Investitionen in den Radverkehr steigen zwar, hinken aber noch meilenweit hinter MIV und ÖPNV hinterher. Dennoch hat sich die Stadt Stuttgart zur Aufgabe gemacht dieses Brett zu bohren und will den Anteil der Fahrradfahrer*innen von derzeit ca. 5% langfristig auf 20% steigern (Stuttgart 2010). Im Mittelpunkt dieses Plans steht das Radverkehrskonzept mit dem Hauptradroutennetz. Die Hauptradroute 1 ist dabei die Pionierstrecke, der Ausbau der weiteren ist derweil noch ungewiss.

Die Analyse zeigt allerdings, dass sie keineswegs immer optimale Bedingungen für Radfahrer*innen bietet, sondern eher ein, für Stuttgart bezeichnendes, Flickwerk der Kompromisse darstellt. So wurden bei der Fahrt 29 Wechsel der Wegeart bzw. Unterbrechungen auf der Route festgestellt. Radfahrer*innen sind auf der Route 4x auf Radwegen, 3x auf Schutzstreifen, 1x auf dem Gehweg, 2x auf einem Mischweg, 5x in einer Fußgänger*innenzone,

2x in verkehrsberuhigten Bereichen, 7x auf normalen Straßen, 3x in Einbahnstraßen, 1x auf einer Fahrradstraße und 1x im Shared Space / 20er Zone unterwegs. Dies zeigt die enorme Flexibilität des Verkehrsmittels, erfordert von den Radfahrenden aber auch eine dauernde Umstellung auf neue Situationen und bremst den Fahrfluss. Dass die Route durch Fußgänger*innenzonen und auf Gehwegen führt, hat zur Konsequenz dass die Radfahrer*innen zu unbewusstem Fehlverhalten verleitet werden, da hier lediglich Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist. Die Fahrradstraße in der Eberhardtstraße zeichnet sich durch eine überraschend hohe Zahl an PKW aus und zwischen Karlsplatz und Schlosspark wird die Wegeführung bruchstückhaft, worunter die Orientierung leidet. Für Lastenräder wird die Situation nochmals unangenehmer und rücksichtsloses Verhalten mancher Autofahrer*innen, wie es auch auf der Tour beobachtet werden konnte, sind weitere Defizite. Allein diese Punkte zeigen, dass es noch ein langer Weg bis zu einem fahrradfreundlichen Stuttgart ist.

Die Untersuchung prototypischer "Mobilitätsräume" in Stadt und Region Stuttgart und das dort vorherrschende Mobilitätsverhalten war der wichtigste und aufwändigste Teil des Arbeitspaketes und des Seminars. Hierfür wurden solche Räume identifiziert und mit Hilfe der "Public Life Studies" (Gehl und Svarre 2013) untersucht. Ziel war es

- Daten auch über sanfte Mobilität (Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen) zu gewinnen
- Erfahrung im Umgang mit den Methoden und der Qualität der somit erzeugten Daten zu sammeln
- Chancen, Herausforderungen und auch gute schon umgesetzte Lösungen in den jeweiligen Betrachtungsräumen zu identifizieren

Die so gesammelten Daten und Erkenntnisse sollten schließlich als Grundlagenwissen für spätere Interventionen der im Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur geplanten Realexperimente dienen.

Durch die wissenschaftlichen Betreuer*innen wurden anhand der nachfolgend beschriebenen Methodik zunächst geeignete Räume identifiziert und eine Auswahl von Untersuchungsräumen getroffen. Da sich für das Seminar nur fünf Teilnehmende fanden, konnten von dieser Auswahl lediglich zehn Räume untersucht werden, von welchen schließlich durch die Studierenden neun ausgearbeitet und abgegeben wurden.

Nach einer Einführung in die Werkzeuge der "Public Life Studies" wurden die Untersuchungsräume (je zwei Räume / Studierendem*r) in einer ersten Phase untersucht. Nach Auswertung der ersten Ergebnisse, wurde anschließend durch jeden Studierenden einer der beiden zuvor untersuchten Räume zur vertiefenden Untersuchung ausgewählt. Diese Räume wurden

nun anhand der zuvor auf den jeweiligen Ort abgestimmten Methodik über einen Zeitraum von mehreren Wochen hinweg in regelmäßigen Abständen und zu unterschiedlichen Tageszeiten untersucht.

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Untersuchungen geordnet nach den bearbeitenden Studierenden dargestellt. Die Räume welche lediglich in der ersten Phase betrachtet wurden, werden bei den jeweiligen Autor*innen auch an erster Stelle genannt. An zweiter Stelle folgen die Räume, welche jeweils vertieft analysiert wurden.

Methodik der Auswahl

Der in dieser Untersuchung verwendete Begriff von Mobilitätsräumen wurde als "Räume die in der Regel öffentlich zugänglich sind und bei welchen die menschliche Fortbewegung einen Hauptbestandteil ihrer Funktion darstellt" definiert.

Die Räume sollten später als mögliche Schauplätze von Realexperimenten geeignet sein. Hierfür schien es sinnvoll Orte mit einer gewissen öffentlichen Sichtbarkeit zu wählen. Das Untersuchungsgebiet wurde gemäß des Projektrahmens des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur als die Region Stuttgart definiert. Die ausgewählten Räume sollten zudem "prototypisch" für Stuttgart sein, also ein möglichst breites Querschnittsbild ergeben, woraus sich möglicherweise Übertragbarkeiten für ähnliche Räume in der Region ergeben.

Die Einschränkung auf in der Regel öffentlich zugängliche Räume erfolgte, da so gut wie alle Räume in welchen sich Menschen aufhalten, Anforderungen an die menschliche Fortbewegung erfüllen müssen. Ausschlaggebend für die Untersuchung war jedoch nicht die Frage des Besitzes, sondern die der Zugänglichkeit. Bahngelände sind beispielsweise normalerweise Konzerneigentum aber dennoch für die breite Öffentlichkeit, solange keine Hausverbote ausgesprochen werden, zugänglich. Da solche Gelände für die Mobilität in der Region Stuttgart eine erhebliche Rolle spielen, sollten sie nicht von der Untersuchung ausgeschlossen werden. Privat zugängliche Räume für die Untersuchung wurden dagegen aus Ressourcengründen und aus Gründen der Sichtbarkeit der Realexperimente ausgeklammert. Die zweite Einschränkung liegt darin, dass lediglich menschliche Fortbewegung betrachtet werden sollte, die Mobilität von z.B. Waren wurde ebenfalls ausgeklammert. Dies liegt im definierten Forschungsgegenstand des Reallabors begründet. Allerdings geht die Definition bewusst über die eines reinen

"Verkehrsraums" wie Straßen oder Bahnanlagen hinaus. Dies geschieht, um der Vielschichtigkeit des Mobilitätsbegriffs wie er im Reallabor verwendet wird, Rechnung zu tragen. Es soll also auch ganz bewusst die körperliche Aktivität erfordernde Mobilität mit eingeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Definition wurde eine Kategorisierung in Frage kommender Mobilitätsräume anhand der Faktoren Räumliche Struktur, Bedeutung in der Region und Nutzung/Mobilitätszweck vorgenommen.

Räumliche Struktur

Hier lässt sich in punktuelle, und lineare Räume, sowie in Netzwerke unterscheiden. Netzwerke sind ein Verbund von punktuellen und linearen Elementen. Der Fokus der Untersuchungen durch die Studierenden wurde auf Punkte und Netze gelegt, während mit der Radtour ein eher lineares Element untersucht wurde.

Bedeutung der Räume innerhalb der Region Stuttgart

Hierfür wurden der Regionalplan der Region Stuttgart (2009, S. 39) sowie das Liniennetz der VVS (2015) herangezogen. Es wurde sich auf das Oberzentrum (die Stadt Stuttgart) und Mittelzentren beschränkt.

Nutzung/Mobilitätszweck

Mobilitätshebungen erfassen zumeist auch den Wegezweck. Diese Zwecke gehen eng mit den in einem Gebiet vorhandenen Nutzungen wie Wohnen, Einkaufen oder Arbeiten einher. Das Vorhandensein oder Fehlen solcher Nutzungen wurde daher ebenfalls zur Kategorisierung der Räume herangezogen.

Mit Hilfe dieser Faktoren wurden die folgenden für die Untersuchung relevanten Kategorien bestimmt.

Oberzentrum

Hier wurde weiter unterschieden in:

Knotenpunkte: Hier laufen mehrere Verkehrsarten zusammen. Sie sind daher Orte des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und nehmen eine wichtige Rolle im Mobilitätssystem ein. Sie sind durch ein hohes Personenaufkommen geprägt und sind daher oftmals auch Anlaufstelle für weitere Nutzungen wie Gewerbe. Sie müssen die unzähligen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander abwägen und bedienen. Zudem sind sie oft auch eine Art Eingangstor in Quartiere oder sogar die Gesamtstadt und haben somit in der Regel auch repräsentative Funktion. Sie finden sich daher regelmäßig in unmittelbarer Nachbarschaft zu belebten öffentlichen Räumen wie Plätzen oder Einkaufsstraßen. Sie zeichnen sich als durch eine hohe Komplexität aus.

Quartiere: Hier sind die Menschen zu Hause, sie sind durch einen hohen Wohnanteil geprägt und sind im Leben der meisten Menschen einmal täglich Start- und Zielpunkt ihrer individuellen Mobilität. Gerade für die Fokusgruppen der Jugendlichen und Senior*innen ist das persönliche Wohnumfeld Hauptschauplatz für ihre alltägliche Mobilität. Durch die kurzen Distanzen im Nahbereich sind Quartiere zudem sehr gut für die Mobilität zu Fuß oder per Rad geeignet.

Mittelzentren

Hier sollten Knotenpunkte mit den sie umgebenden Stadtquartieren im Zusammenhang betrachtet werden.

Sonderfall Erholung

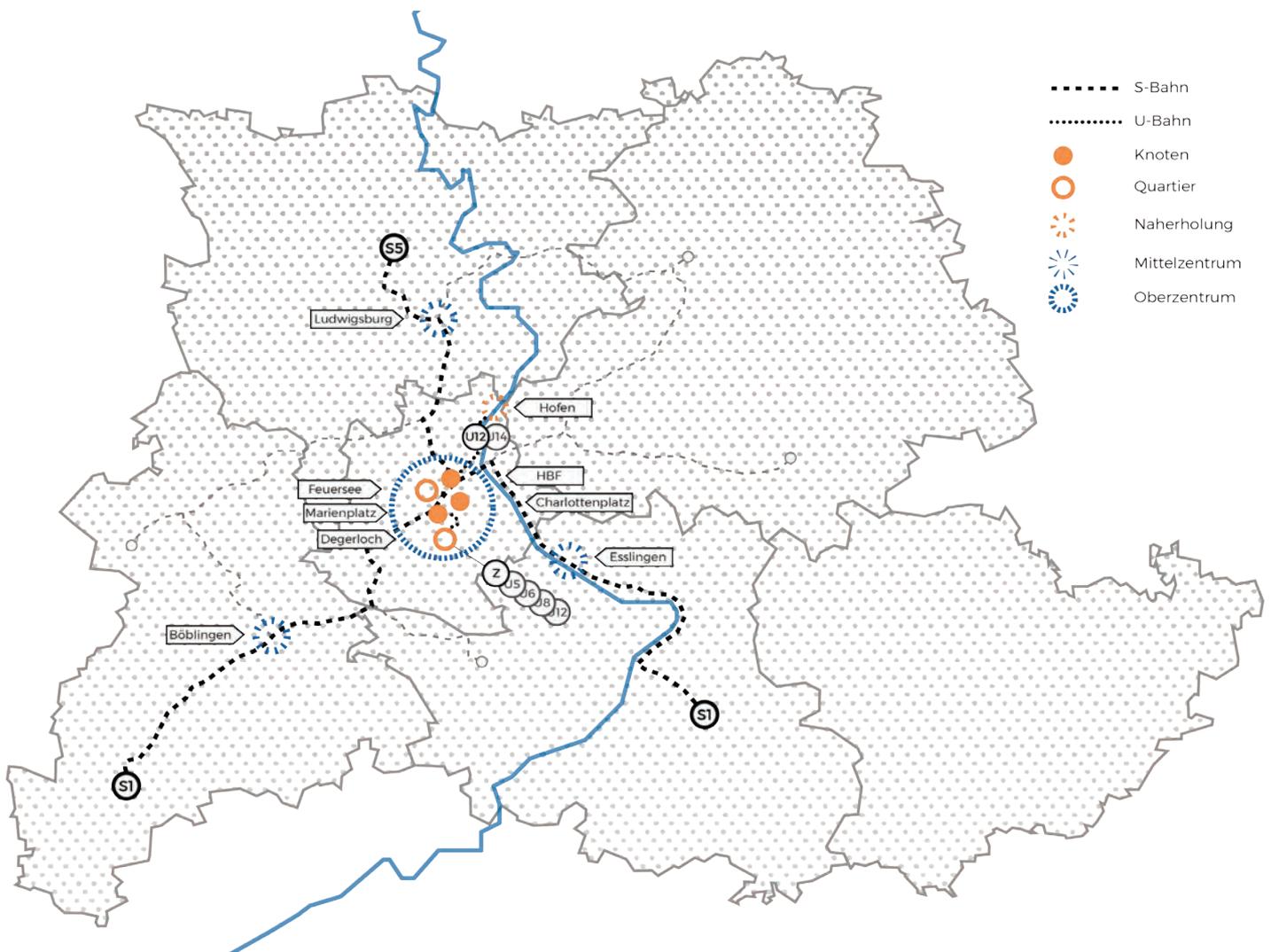
Erholungsräume spielen bei Mobilitätsbetrachtungen oftmals eine untergeordnete Rolle. Da körperliche Aktivität ein Fokus des Reallabors waren, wurden sie allerdings bewusst als eigene Kategorie in die Untersuchung aufgenommen.

Kriterien und Auswahl

Bei der Untersuchung der Mobilitätsräume sollten die Kategorien zu gleichen Teilen vertreten sein. Innerhalb der Kategorien durften sie sich allerdings in ihren spezifischen Charakteristika durchaus unterscheiden. Für die Auswahl wurden daher die folgenden Kriterien angewandt:

- Potentielle Einung für spätere Realexperimente (Sichtbarkeit)
- Lage in der Region Stuttgart
- ÖPNV-Erreichbarkeit mit S-Bahn und U-Bahn inklusive Netzzusammenhang zwischen den einzelnen Räumen
- Erreichbarkeit mit Fahrrad und Einbindung in das regionale Hauptradroutennetz
- Bedeutung für Pendlerströme
- Topographische Begebenheiten (Talkessel/Neckartal/Hanglage etc.)
- Stadtgrundriss (Altstadt/Gründerzeit/Siedlung etc.)
- Lage im Stadtgebiet (Zentrum/Stadtrand etc.)
- Synergien mit anderen Arbeitspaketen des Reallabors

Pro Kategorie wurden in Abstimmung mit dem Forschungsteam jeweils drei Räume ausgesucht, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu erreichen. Allerdings fanden sich für das Seminar zu wenige Teilnehmende, weswegen die Vorgabe nicht erreicht werden konnte und die Zahl in Abstimmung mit den Studierenden reduziert werden musste. Auf die vergleichende Betrachtung muss an dieser Stelle daher verzichtet werden.



Auswahl und Kategorisierung der Untersuchungsräume

Die folgenden Räume wurden schließlich ausgewählt und durch die Studierenden abgegeben. Die Räume welche in der zweiten Phase intensiver betrachtet wurden sind **fett** markiert.

Oberzentrum

Knoten:

- Hauptbahnhof und Arnulf Klett Platz
- **Charlottenplatz**
- **Marienplatz**

Quartiere:

- **Stuttgart West/Feuersee**
- Degerloch

Mittelzentren

- Ludwigsburg
- Esslingen
- **Böblingen**

Erholungsgebiete:

- **Hofen und Max Eyth See**

RAUMSTUDIEN

Lea Aichele

Mindmap

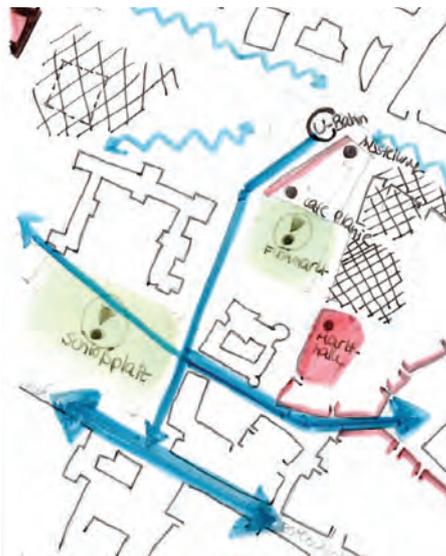
Zu Beginn der Untersuchungen habe ich immer eine Mindmap des Untersuchungsortes erstellt. Das Ziel des Mindmaps war dabei auf meine Erinnerung zurückzugreifen um mich auf Probleme aufmerksam zu machen und mich innerlich auch auf den Ort einzustellen. Am Beispiel Charlottenplatz ist an den Pfeilen erkennbar wo meine Erinnerung intensiv ist, während die Zick-Zack-Linien und die schwarz schraffierten Flächen Baustellen und Orte die ich eher als unangenehm empfinde, darstellen. Eine Mindmap reicht natürlich nicht für eine Raumanalyse aus, da diese sehr subjektiv wahrgenommen und auch nur Gebiete umfasst welche einem geläufig sind, das heißt jedoch nicht, dass diese "Gedankenlücken" sich als Unorte für andere Passanten erweisen. Aus diesem Grund habe ich noch zusätzlich ein Tracing durchgeführt sowie räumliche Analysen, Zählungen und die Erkenntnisse mir Fotos dokumentiert.

Bestandsanalyse und tracing

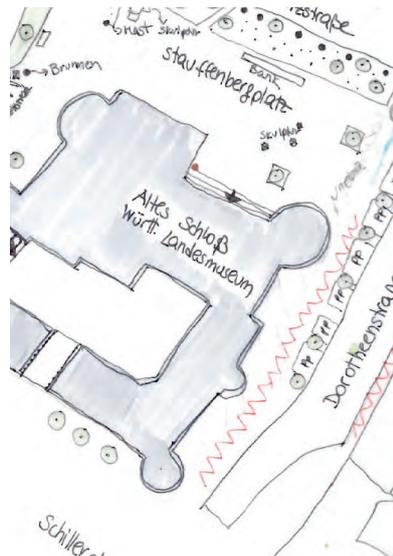
Die räumliche Bestandsanalyse ist notwendig um herauszufinden welche räumlichen Barrieren den Passanten beeinflussen können. Diese Bestandsaufnahme habe ich gleich zu Beginn durchgeführt. Sie hilft dabei den Raum besser zu verstehen. Im Anschluss ist das Tracing hilfreich um einen ersten Eindruck zu erhalten über das Verhalten der Fußgänger und Radfahrer.

Zählung

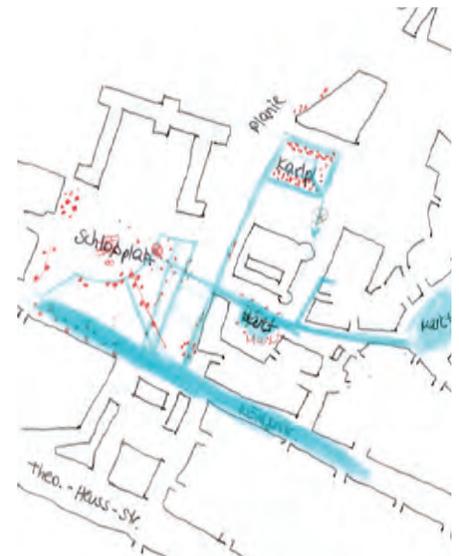
Im 10 Minuten-Takt wurden dann alle Passanten aufgenommen, die durch einen ausgewählten Abschnitt gegangen sind oder sich dort aufgehalten haben. Es wurde unterschieden zwischen Radfahrer und Fußgänger. Außerdem wurde die Bewegungsrichtung aufgefasst und das Verhalten zusammenfassend dokumentiert. Um Beweise für das Verhalten der Menschen zu erhalten, ist dabei die Fotodokumentation auch sehr wichtig gewesen.



Mindmap Charlottenplatz



Bestandsaufnahme räumliche Situation



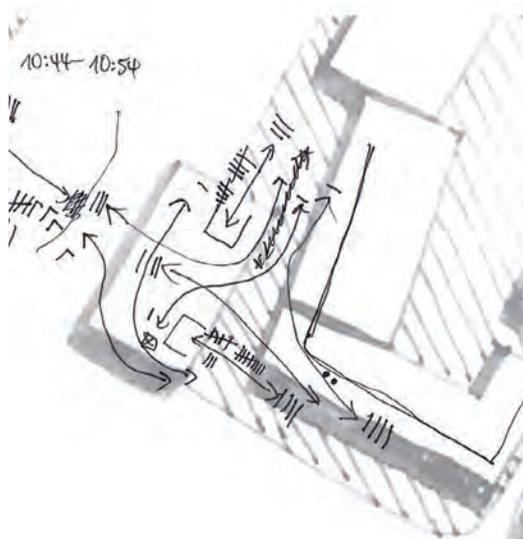
Tracing

Fazit

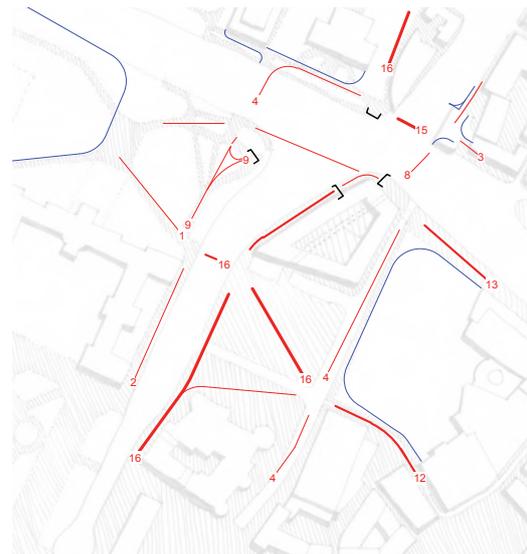
Zum Schluss wurden die Ergebnisse auf einem Übersichtsplan zusammenfassend dargestellt, um ein überblickendes Fazit aus den Zählungen zu erhalten.



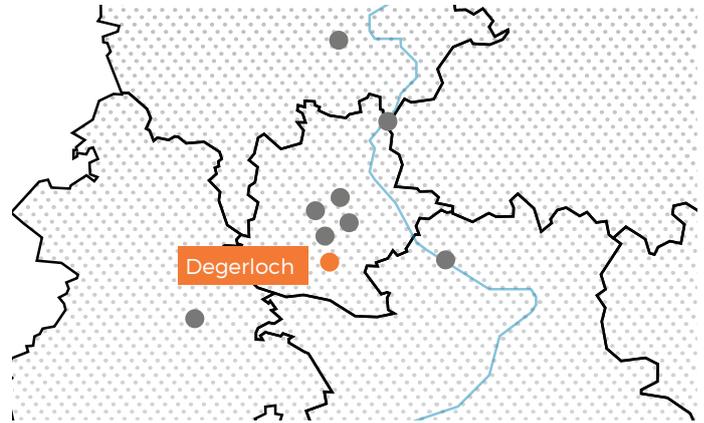
Fotodokumentation



Zählung



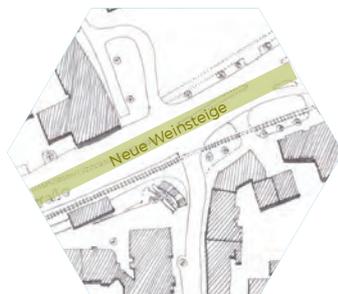
Zusammenfügung in Übersichtsplan



Lage

Degerloch Historie

Schon im 19. Jahrhundert wurde die Vernetzung von Degerloch und Stuttgart vorangebracht. Die neue Weinsteige entsteht und verbindet das innerstädtische Zentrum mit den Filderorten. Auch Degerloch profitiert von dieser neuen Verbindung. Kurz vor der Eingemeindung von Degerloch in Stuttgart wurde auch die neue Dampfzahnradbahn gebaut. Die neue Strecke der Filderbahn-Gesellschaft wurde 1884 fertiggestellt und stellte seitdem eine wichtige Vernetzung zwischen dem Stuttgarter Süden und Degerloch. Die schwierige Kessellage Stuttgarts war nun überwunden. Die Infrastruktur wurde bei zunehmendem Bedarf immer weiter ausgebaut. Heutzutage ist Degerloch vielseitig mit Stuttgart vernetzt. Neben den Hauptverkehrsstraßen für den Autoverkehr, existieren auch die Zahnrad- Seil- und U-Bahn, welche die Verbindung zu Stuttgart und Möhringen bzw. Vaihingen abrunden.



Zahnradbahn und neue Weinsteige, Degerloch

Degerloch aktuell - Genius Loci

Degerloch ist bestimmt von seiner Hanglage. Bei der schwierigen Vernetzung erfolgte ein Durchbruch mit dem Einführen der Zacke. Diese historische Bahn ist auch heute noch ein Publikumsmagnet. Vielen Touristen wird bei einem Aufenthalt in Stuttgart empfohlen einmal die Zacke zu fahren, und diese Fahrt mit dem schönen Panoramablick auf Stuttgart zu genießen. Die Zacke ist zudem auch so ausgebaut, dass der Mitfahrende Fahrräder nach Degerloch mitführen darf im vorderen Teil der Bahn. Diese Möglichkeit wird häufig in Anspruch genommen. Junge und ältere Menschen sind zu sehen, die so eine Option haben schnell aus dem Kessel heraus zu kommen. Zunehmend wird die Stuttgarter Hanglage auch beliebt für Down-Hill-Fahrer, die den steilen Hang mit dem Fahrrad herunterfahren. Einige Mitfahrende sind bei den Zählungen, auch als die Zacke in Degerloch angekommen war, sitzengeblieben um weitere Fahrten auf der Strecke zu genießen. Degerloch ist somit ein Publikumsmagnet. Im Bahnhof angelangt bietet sich ein menschenfreundlicher Ort an.

Degerloch Sicherheit und Lebendigkeit

In Degerloch erwartet einen den dort zahlreich etablierten Kleinhandel, welcher den Besucher dazu einlädt stehen zu bleiben und auch hineinzugehen. Diese befinden sich hauptsächlich in der Hauptstraße, die Epplerstraße. Auch wenn diese sehr stark befahren wird, ist eine schnelle Überquerung der Straßen möglich. Es herrschen keine großen Barrieren oder Schwellen, vielmehr bietet sich eine großzügige Fußgängerzone an, welche gut harmoniert mit dem doch starken Autoverkehr der Epplerstraße. Die starke Vernetzung von Degerloch nach Stuttgart hat auch seine Kehrseiten. Die B27 mag eine wichtige Verbindung sein, dennoch hat sie einen trennenden Effekt für die Fußgänger

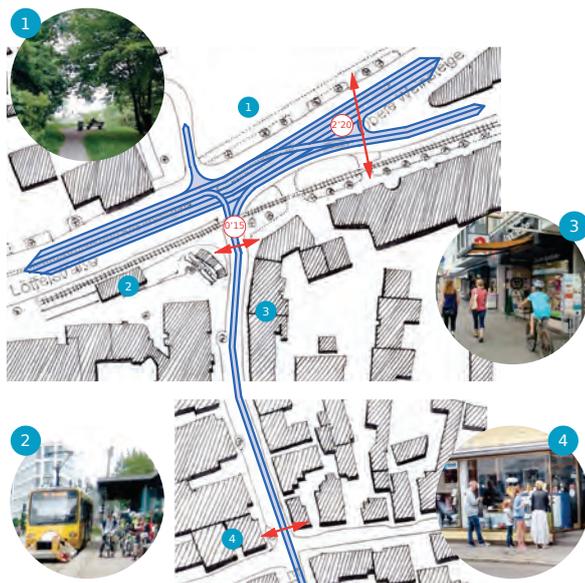
und Radfahrer. Lange Wartezeiten bei der Überquerung der B27 sind Normalität und Zählungen haben ergeben, dass dies von dem Passanten vermieden wird. Es ist also selten der Falle, dass die B27 überquert wird. Die größte Frequenz kann zwischen Hauptverkehrsstraße und U-Bahn-Haltestelle beobachtet werden, während auf der anderen Seite, weg von der Haupteinkaufsstraße, sehr wenige Menschen unterwegs sind. Dies hängt natürlich auch mit den Nutzungen zusammen, denn abseits der Epplerstraße sind vorwiegend Wohngebiete. Aber die sehr stark befahrene B27 und die langen Überquerungszeiten wirken sich negativ auf die Mobilitäts-Vernetzung aus.

Bei den Zählungen ist eine hohe Präsenz von Radfahrern an Werktagen und am Wochenende aufgefallen. Die zahlreichen Fahrradabstellplätze werden gerne genutzt. Zudem wirkten sich die nicht vorhandenen Schwellen und räumlichen Barrieren positiv auf den Radverkehr aus. Auch der Fußgängerverkehr weist

bei den Zählungen eine hohe Frequenz auf. Selbst an Feiertagen oder Sonntagen sind viele Menschen im außenliegenden Raum unterwegs und gehen mit geringem Tempo, sie flanieren sogar und bleiben vor den Geschäften stehen. Gut besucht bei gutem Wetter sind die im Ort bekannten Eisdielen. Diese sind sehr stark besucht und bilden ein wichtiges Angebot zu einer freiwilligen Aktivität an.

Fazit

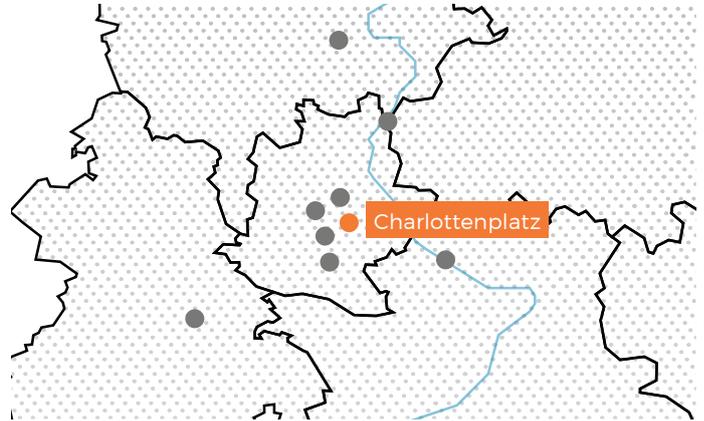
Im Ganzen ist Degerloch ein gutes Beispiel für einen menschengerechten urbanen Raum. Die vielen unterschiedlichen Interessens- und Altersgruppen, die zu beobachten sind, zeigen eine breite Akzeptanz des Raumes. Auch trotz der ungünstigen und trennenden Bundesstraße sind doch alle Räume, in denen freiwillige Aktivitäten stattfinden, gut miteinander verbunden.



Degerloch um die neue Weinsteige herum in Bildern. Überquerungszeiten



Fahrrad- und Fußgänger*innenfreundliches Degerloch



Lage

Charlottenplatz aktuell - Genius Loci

Die Ansätze der funktionalen und autogerechten Stadt sind am Charlottenplatz bestens zu erkennen. Bereits in den 1960er Jahren wurde die U-Bahn und B14 untertunnelt, um dem Autoverkehr mehr Raum zu geben. Diese Charakteristik ist bis heute geblieben. Oberirdisch bilden sich die Hauptverkehrsachsen der Bundesstraßen B14 und B27 aus. Diese haben einen starken trennenden Effekt auf den Fußgänger. Es ist eine immerzu stark befahrene Straße mit nur sehr wenigen Überquerungsmöglichkeiten. Um die Straße überqueren zu können muss mit sehr langen Wartezeiten gerechnet werden.

Charlottenplatz Lebendigkeit

Die Fußgänger und Radfahrer benutzen den Charlottenplatz vorwiegend als Pendleroute. Nur sehr wenige Nutzungen sind so attraktiv ausgerichtet, dass sie als Publikumsmagnet fungieren. Am Morgen und Abend ist somit ein Verkehrsstrom erkennbar ins Zentrum und später aus diesem wieder heraus.

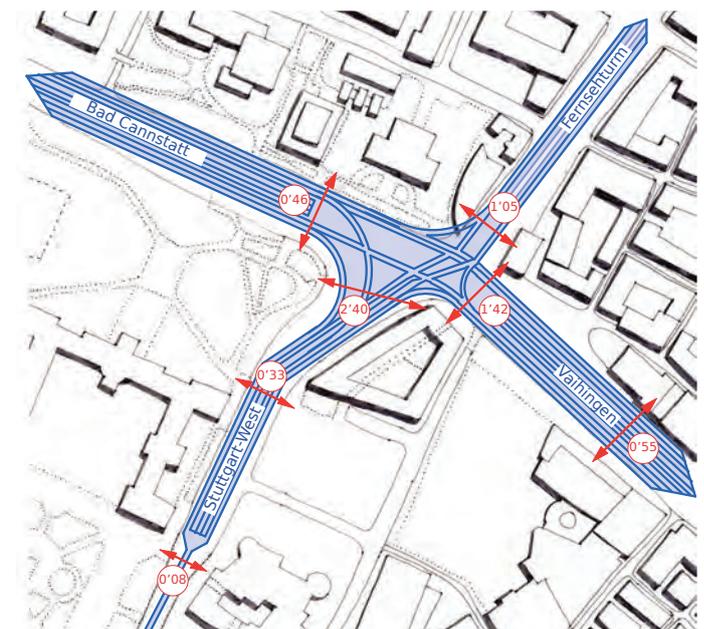
Die Untersuchungen und Zählungen haben interessante Erkenntnisse ergeben: Der Großteil der Besucher bleibt im unterirdischen Raum und verweilt dort nur kurz um auf die U-Bahn zu warten oder umzusteigen. Deutlich ist zu erkennen, dass nur wenige Menschen aus dem unterirdischen Raum hinaus gehen.

Am Verhalten der Menschen ist zu erkennen, dass der Charlottenplatz insgesamt nicht sehr ansprechend ist und auch kein Angebot zu verweilen da ist. Eintönige und homogene Fassaden, an denen die Passanten zügig vorbeigehen ohne diese zu beachten, sind dabei keine Seltenheit. Auch der unterirdische Raum ist nicht besser gestaltet. Das Verhalten beschränkt sich auf Warten, Passieren und Ablenkung (z.B. Handy), der Raum

selbst bietet keine Aufenthaltsqualität und wird nur für notwendige Aktivitäten aufgesucht. Dennoch gibt es auch vereinzelt Ausnahmen, wie vor dem Weltladen, wo zahlreiche Menschen stehen bleiben und auch oftmals interessiert in das Geschäft eintreten.

Charlottenplatz Sicherheit

Eine mangelnde Sicherheit gibt es im Charlottenplatz in zwei unterschiedlichen Kategorien: Räumliche Barrieren und unklare Strukturen, welche zu einer Orientierungslosigkeit führen. Die räumlichen Barrieren sind vorwiegend an den vier Baustellen um den Charlottenplatz herum zu finden. Unebenheiten und sogar Schwellen erschweren den Durchgang und zusätzlich ist die Baustellenbeschilderung oftmals sehr ungünstig platziert. Zu den räumlichen Barrieren kommt noch die schwierige Orien-



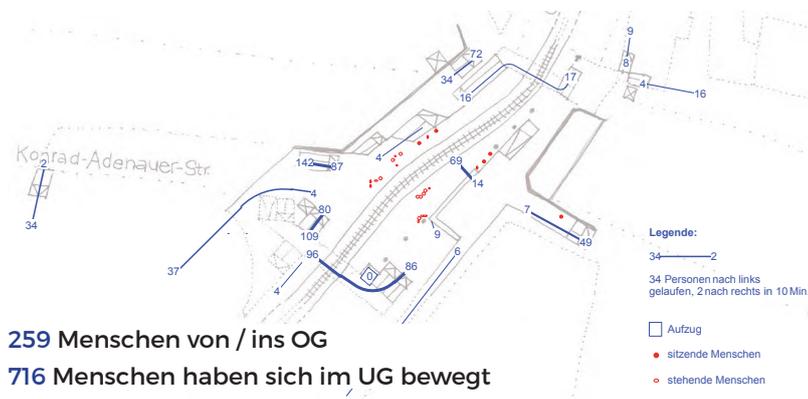
Verkehrsknoten Charlottenplatz mit Überquerungszeiten

tierung im unterirdischen Raum.

Zusammenfassend wäre es günstig die Barrieren der Baustellen zu reduzieren. Ein besseres Wegeleitsystem könnte bei den U-Bahnen in den unterirdischen Räumlichkeiten für viele Besuchergruppen hilfreich sein. Befragungen von blinden Menschen ergaben, dass die Orientierung für sie sich als extrem schwer erweist.

Fazit

Im Charlottenplatz besteht ein sehr großer Handlungsbedarf, da bisher wurde nur der motorisierte Verkehr Beachtung geschenkt. Die Stadt Stuttgart verfolgt zwar erste Schritte für eine Neukonzeption, in diesem Falle mit dem Realisierungswettbewerb der Konrad-Adenauer-Straße, aber diese Konzepte müssen umgesetzt werden. Mit einfachen Aktivitäten und Interventionen kann zwar die Situation etwas verbessert werden, dennoch ist es zweifelhaft, dass der Charlottenplatz so einen hohen Stellenwert erreichen wird, wie beispielsweise der Schlossplatz. Die erdachten Interventionen dienen mehr als Übergangslösung bis die langfristige Planung realisiert wird.



259 Menschen von / ins OG

716 Menschen haben sich im UG bewegt

Zählung Charlottenplatz unterirdisch



Wartende Menschen am Charlottenplatz (U-Bahn)



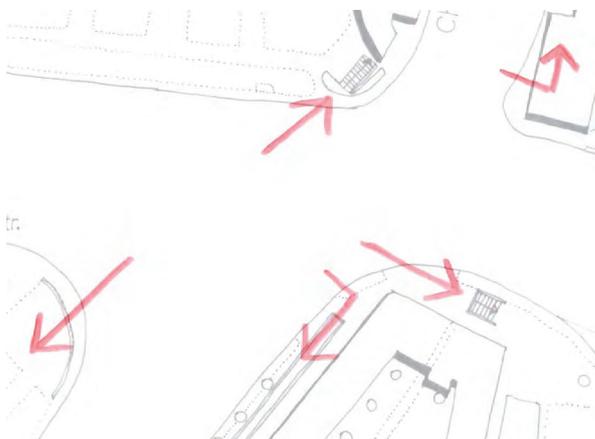
Langweilige Fassade Planiestraße



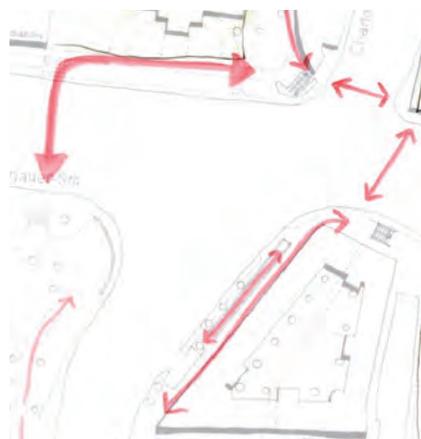
Lange Fußgänger*innenüberquerung, Charlottenplatz

Einleitung

Der Charlottenplatz ist geprägt durch eine oberirdische und unterirdische Struktur. In den Zählungen sind verschiedene Beobachtungen gemacht worden. Zum einen besteht eine sehr hohe Diskrepanz zwischen der Anzahl von Passanten welche sich unterirdisch aufhalten und denjenigen die sich im oberirdischen Raum bewegen. Der stark frequentierte Passantenfluss im unterirdischen Raum ist geprägt von einer kurzen Aufenthaltsdauer mit wenig Vernetzung in den oberirdischen Raum. Er dient nur der notwendigen Aktivität, also das Warten und Umsteigen innerhalb des U-Bahn-Verkehrs. Im oberirdischen Charlottenplatz sieht es nicht besser aus: Die Hauptverkehrsstraßen bilden große Barrieren im Fußgänger- und Radverkehr. Auch die Nutzungen sind nicht sehr ansprechend für die Passanten, also eher von langweiliger Natur. Im Augenblick kommen noch unangenehme Baustellen dazu, welche oftmals räumliche Barrieren mit sich bringen.



Neue Vernetzung vom Untergeschoss in den oberirdischen Außenraum



Bessere Vernetzung im oberirdischen Außenraum

Zielsetzung

Die bessere Vernetzung der Räume ist das Hauptziel um einen ausgleichenden Passantenstrom zu erhalten. Zum einen sollen die Pendler aus dem unterirdischen Raum heraus gelockt werden, und andererseits muss ein Anreiz entstehen sich oberirdisch aufzuhalten. Andererseits muss dieser "Unort Charlottenplatz" zu einem breit akzeptierten urbanen Raum werden für viele Zielgruppen.

Akteure und Aktionen

Auf verschiedenen Ebenen müssen unterschiedliche Akteure aktiv werden um diese Vernetzung der Passantenströme zu koordinieren. Die Betreiber des Einzelhandels und von kulturellen Einrichtungen (ifa-Galerie, Weltladen, Einklang) können viel bewirken: Durch die Umgestaltung der Fassaden oder die innovative Umnutzung dieser, beispielsweise mit Schaufensterkonzerten. Dies kann sich zu einem Publikumsmagnet ausbilden, welcher eine freiwillige Aktivität zulässt. Zudem könnte der bestehende Freiraum auf den Verkehrsinseln, welche von den Passanten genutzt werden zur Straßenüberquerung, als

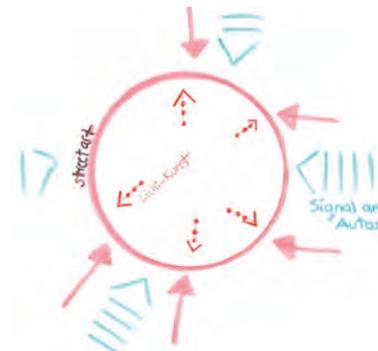


Schaufensterballet im Breuninger Stuttgart

Ausstellungsfläche dienen für das neue Stadtmuseum auf der einen Seite und für die ifa-Galerie auf der anderen Seite. Um eine bessere Vernetzung zu erhalten, unterirdisch nach oberirdisch, sind neue Akteure gefragt: mittels Lichtkünstlern könnte der unterirdische Raum zu etwas besonderen werden und auch so gestaltet werden, dass dieser die Passanten nach oben ins freie zieht. Oben angelangt könnte ein Straßenkünstler einen neuen Verkehrsring für Fußgänger und Radfahrer gestalten. Street-Art bildet hierfür eine sehr geeignete Methode, außergewöhnlich und kostengünstig. Langfristig gesprochen muss der Charlottenplatz komplett umgestaltet werden und menschenfreundlicher gestaltet werden. Dies ist Aufgabe der Stadt Stuttgart. Einen Anfang ist schon gemacht worden mit dem Realisierungswettbewerb der Konrad-Adenauer-Straße, aber die Umsetzung dieses Wettbewerbs ist noch nicht in Planung. Für den Anfang könnten aber auch schon kleinere Projekte positives bewirken: zum Beispiel die Umstellung der Ampeln um die langen Wartezeiten der Fußgänger und Radfahrer zu verkürzen.



Kreuzung



Lichtkunst an Fassaden



Konzept Kunst-Intervention am Charlottenplatz

RAUMSTUDIEN

Malte Schweizerhof

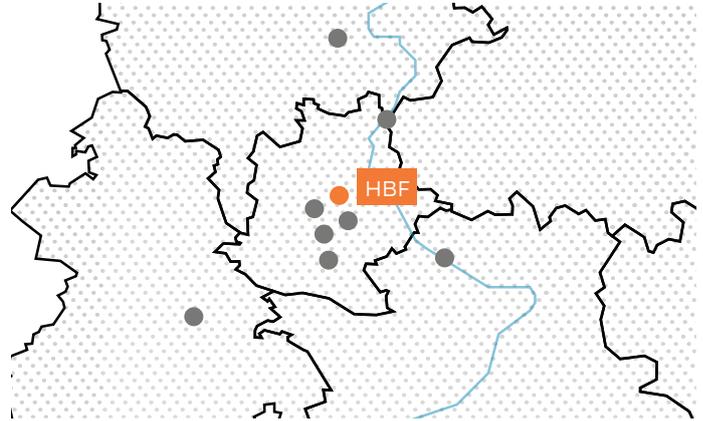
Hauptbahnhof/ Arnulf-Klett-Platz

Der Stuttgarter Hauptbahnhof (Abb. 2.3.1) stellt als Knotenpunkt unterschiedlichster Verkehrsarten einen Raum dar, der von Menschen mit den unterschiedlichsten Absichten, Zielen, Hoffnungen, Ängsten und Hintergründen genutzt wird. Neben möglichst reibungslosen Verkehrsabläufen für alle Verkehrsarten sollte die Raumgestaltung hier deshalb auch konsequent das Ziel verfolgen, den Bedürfnissen der sich hier aufhaltenden Menschen gerecht zu werden. Nicht zuletzt kann so im besten Falle vermeintlich "verlorene" Zeit in sinnstiftende Zeit für Erholung und Begegnungen verwandelt werden.

Die folgende, auf eigenen Beobachtungen gestützte Raumstudie zielt in diesem Zusammenhang auf die vorhandenen Störfaktoren und Potenziale des Bahnhofsvorplatzes ab. Denn rasch zeigte sich, dass trotz des vorherrschenden, scheinbar heillosen Durcheinanders dort immer noch einige Menschen eine Pause zu suchen schienen und aus vielerlei Gründen einige Momente dort verweilten.

Verkehr vor dem HBF

Die Front des Bahnhofsgebäudes, die gegenüberliegende Arnulf-Klett-Passage und die fünf dazwischenliegenden, für private Kfz zugelassenen Spuren bilden die physische Längsachse und Begrenzung dieses Raumausschnitts. Die hohe Verkehrsbelastung durch private Autos, Taxis und öffentliche Busse steht im wahrsten Sinne des Wortes quer zu dem Bedürfnis zahlreicher Fußgänger sowie anderer Verkehrsteilnehmer, den Vorplatz ohne Hindernisse zu überwinden; wobei von einem Vor-"platz" im eigentlichen Sinne kaum gesprochen werden kann, da weder ein zentraler Aufenthaltsbereich für Fußgänger, noch ein ringsum schützender Rahmen gegeben ist. Möchte man die Straße als Fußgänger ebenerdig überqueren, können zwei Ampeln mit



Lage



Lage im Schwarzplan

"Mittelinsel" genutzt werden, die am östlichen und westlichen Rand des Bahnhofgebäudes zur Verfügung stehen. Allerdings betrug die Wartezeit nach mehrfacher Messung jeweils zwischen 65 und 85 Sekunden, während das Zeitfenster für eine Grünphase lediglich 14 bis 20 Sekunden lang war. Möchte man die häufig als unangenehm empfundene Wartezeit vermeiden, so bleiben im untersuchten Raum noch vier unterirdische Zugänge; drei weitere befinden sich außerhalb des Kartenausschnitts. Die einmalige Zahlung der Menschen, die innerhalb von zehn Minuten die Querungsmöglichkeiten im unmittelbaren Vorfeld des Bahnhofs nutzten, zeigt, dass auch die Zugänge auf Straßenebene zumindest in Zeiten des Berufsverkehrs stark genutzt werden. Erhebliche Mängel konnten bei der Verkehrsführung der Fahrradfahrer festgestellt werden. Einerseits geben die entsprechenden Markierungen auf dem Boden keine klare Route vor. Andererseits befinden sich auf den Routen zahlreiche Risikofaktoren, die ein stressfreies queren nahezu unmöglich machen: bauliche Hindernisse und die Mitnutzung der Wege durch Taxis und Fußgänger, die von und zu der Bushaltestelle



Radroutenführung auf dem Bahnhofsvorplatz



Wartende Taxis auf dem Bahnhofsvorplatz



Ein haltendes Taxi blockiert den Radweg

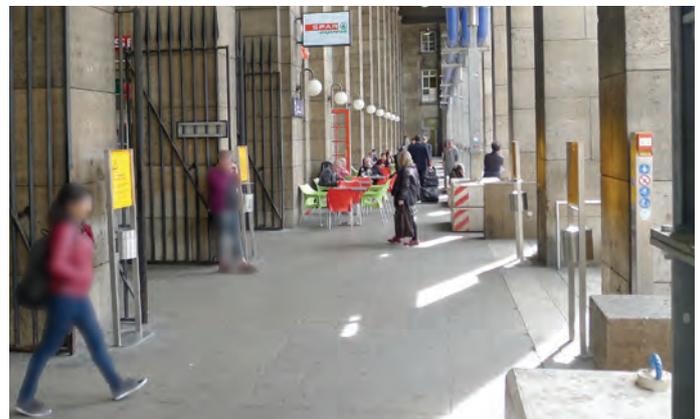


Mitnutzung des linken, eigentlich für Fahrradfahrer vorgesehenen Ampelstreifens

gehen. Auch auf den ampelgesteuerten Überwegen wird der für Fahrradfahrer gekennzeichnete Bereich von Fußgängern ganz selbstverständlich mitgenutzt. Insbesondere bei einem erhöhten Aufkommen von Fußgängern scheinen die Markierungen kaum noch wahrgenommen werden zu können, wie die Mitnutzung des linken, eigentlich für Fahrradfahrer vorgesehenen Ampelstreifens in Abbildung 2.3.6 zeigt. Eine Klärung der Schutzräume für Fahrradfahrer und Fußgänger, etwa durch das Aufmalen von Markierungen auf dem Boden, könnte einige gefährliche Situationen verhindern und für ein gelasseneres Miteinander sorgen. Bei den gegenwärtigen Verhältnissen muss man jedoch erleichtert sein, dass es nicht mehr Fahrradverkehr gibt.

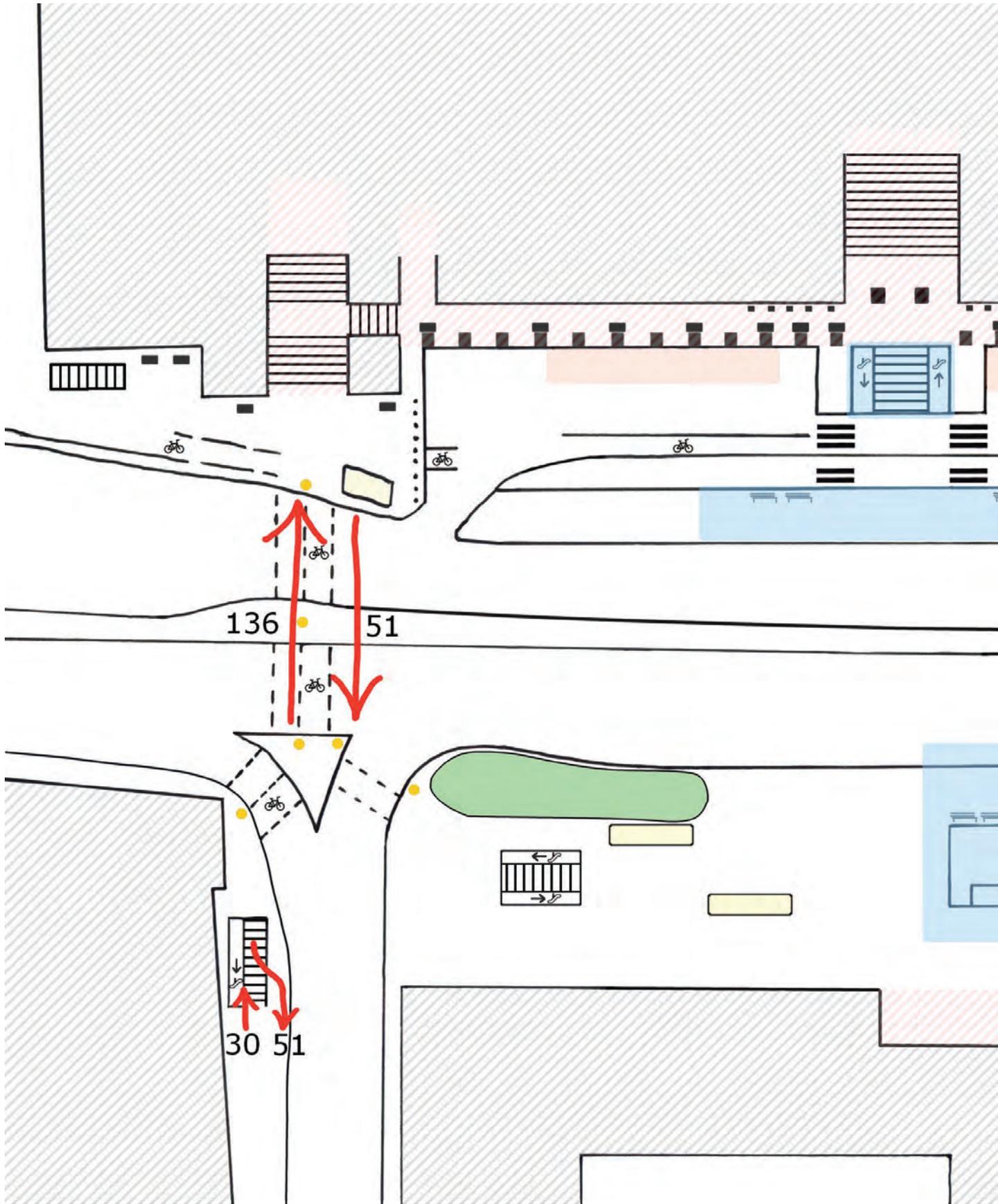
Aufenthalt auf dem Bahnhofsvorplatz

Trotz des regen Fußgänger-Durchgangsverkehrs wird der Vorplatz auch zum mehr oder weniger kurzen Verweilen genutzt. Sei es, um auf das nächste Verkehrsmittel zu warten, eine kleine Pause zum Essen, Kaffee trinken, Ausruhen und/oder Rauchen einzulegen, sich stehend oder im Café sitzend zu unterhalten

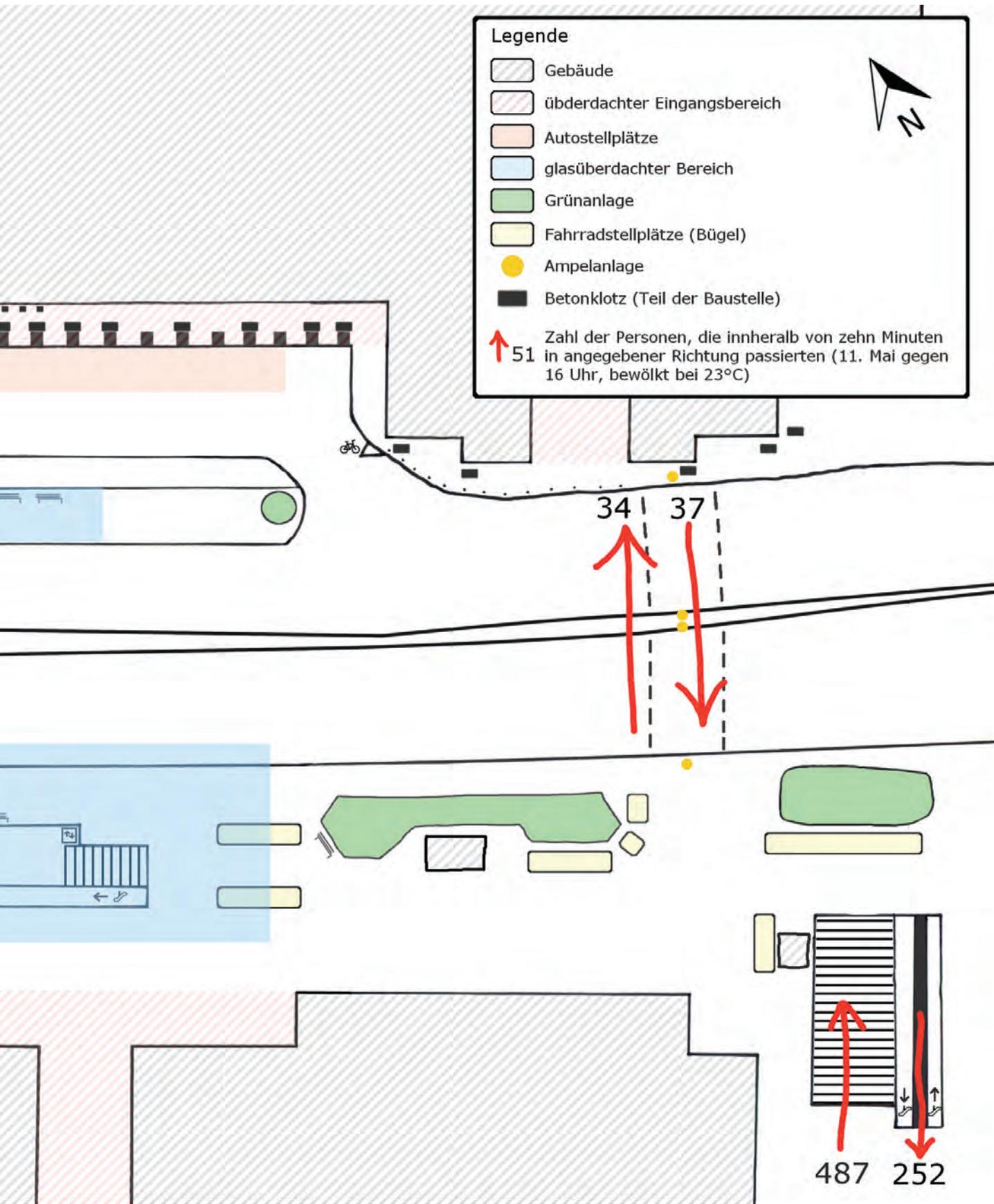


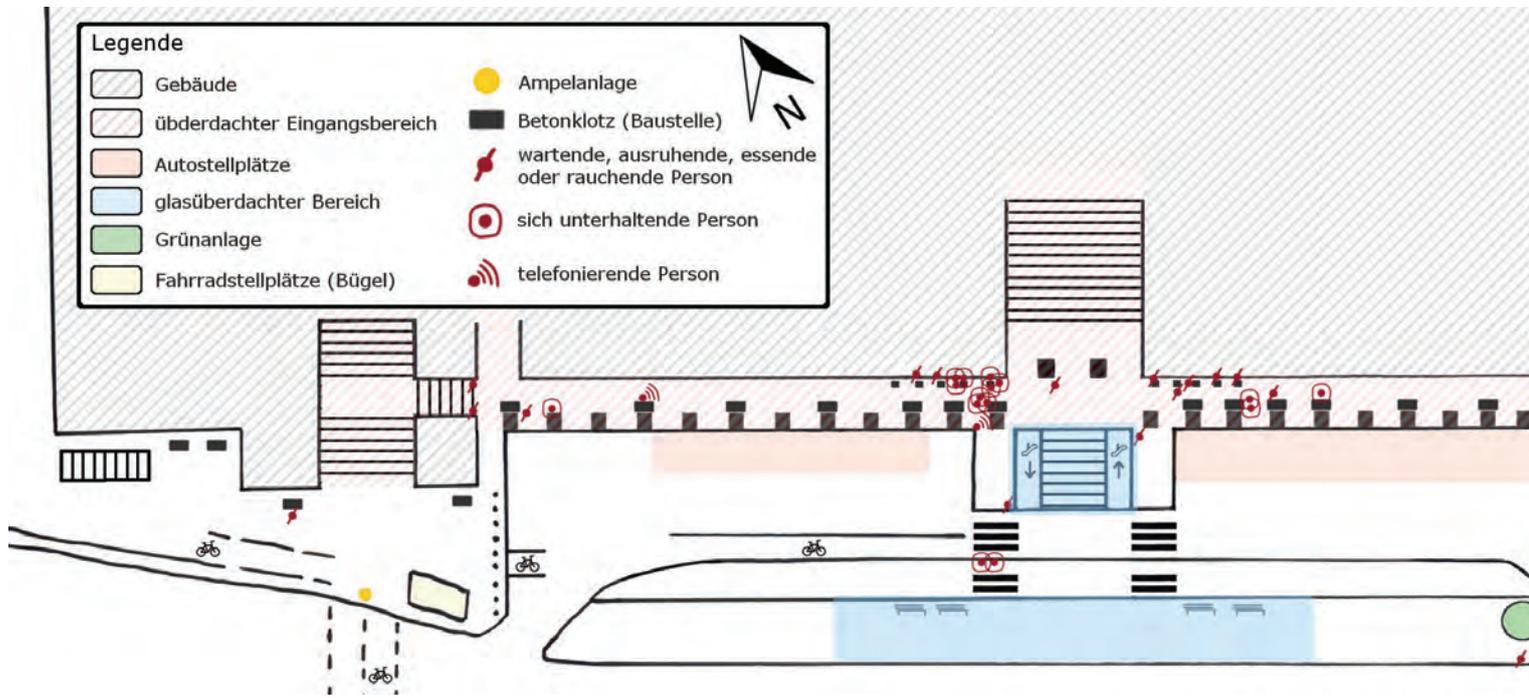
Menschen vor dem Haupteingang

oder einfach andere Menschen zu beobachten. Auffällig war die Nutzung der 17 temporär errichteten "Betonklötze", die eigentlich Bestandteile der Baustelle sind, jedoch von Passanten dankbar als Sitzgelegenheit, Standlehne, Esstisch oder Ablage verwendet wurden.

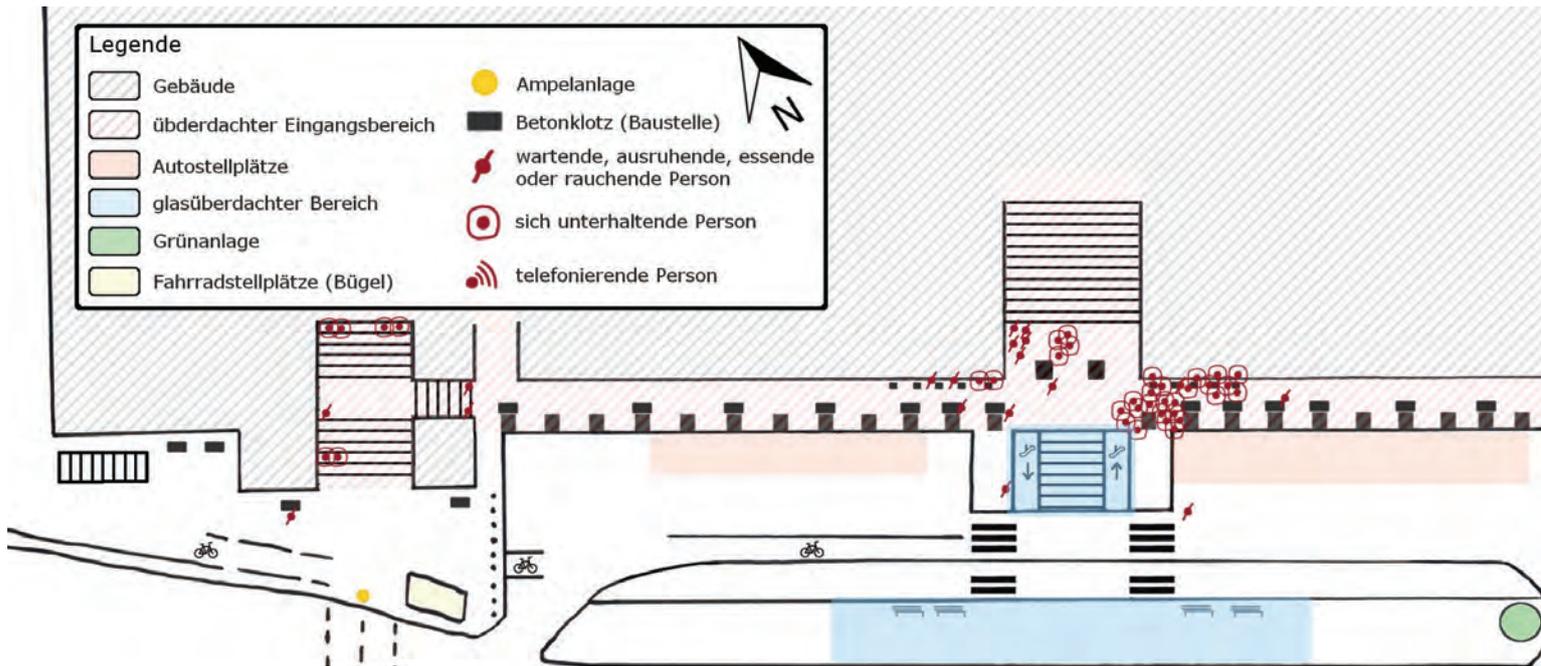


Exemplarische Passantenzählung am Arnulf-Klett-Platz





Kartierung der Passanten am 12. Mai 2015

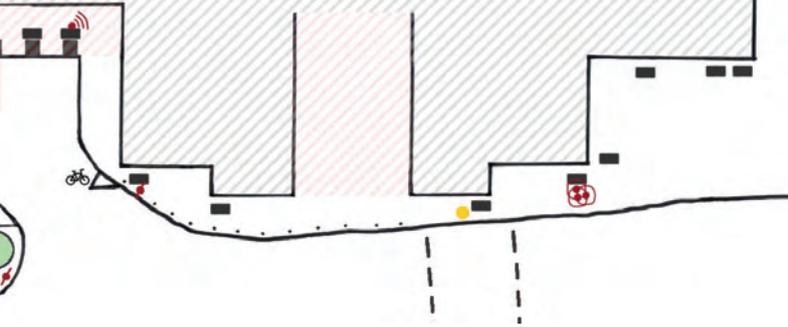


Kartierung der Passanten am 6. Juni 2015

Die Kartographierung der sich vor dem Eingangsbereich des Bahnhofs aufhaltenden Personen sowie ihrer Aktivitäten zeigt, dass die zweckentfremdeten Baustellenelemente eine regelrechte Sogwirkung auf ruhebedürftige und unterhaltungswillige Menschen zu haben scheinen und eine zentrale Rolle in der

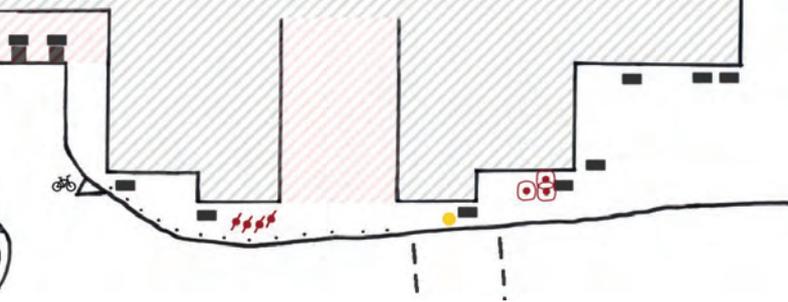
individuellen Raumorientierung einnehmen. Diese Erkenntnis kann genutzt werden, um durch eine Umgestaltung der "Betonklötze" die Aufenthaltsqualität des Ortes zu erhöhen und eine offene Kommunikation und die gegenseitige Wahrnehmung zu fördern. Vorstellbar sind z.B. Plakatserien zu

Dienstag, 12. Mai 2015
11:50 bis 12:00 Uhr
26°C, bewölkt



Benutzung der Betonklötze

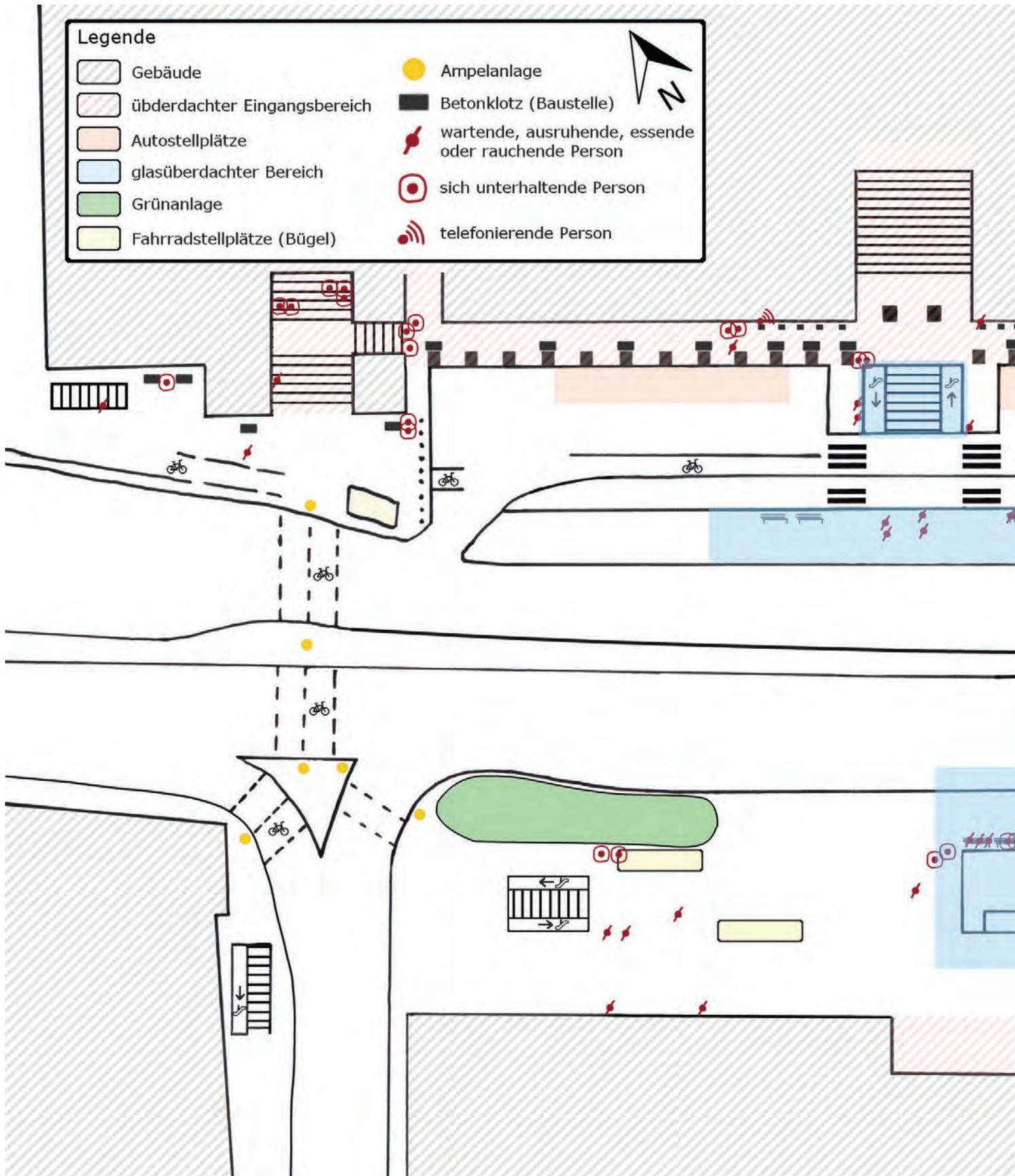
Samstag, 6. Juni 2015
16:55 bis 17:05 Uhr
27°C, sonnig



Aufenthaltsspuren

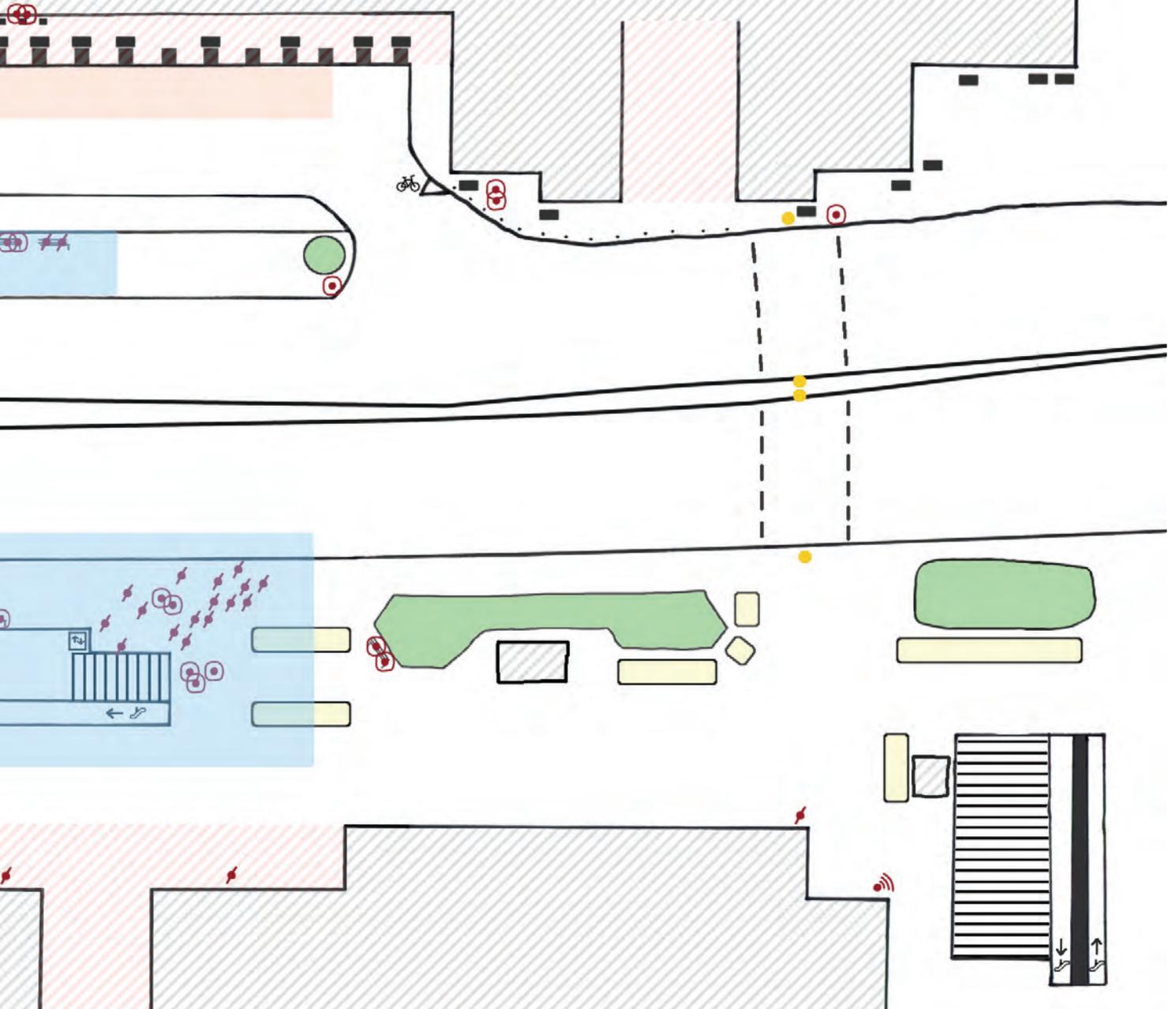
einem bestimmten Thema, eine künstlerische Bemalung der Betonklötze oder das Bereitstellen von Sitzunterlagen, um einen einladenden, offenen und interessanten Raumcharakter zu erzeugen; auch wenn für manchen Passanten der eigentliche Charme gerade in der Zweckentfremdung oder dem Baustellen-

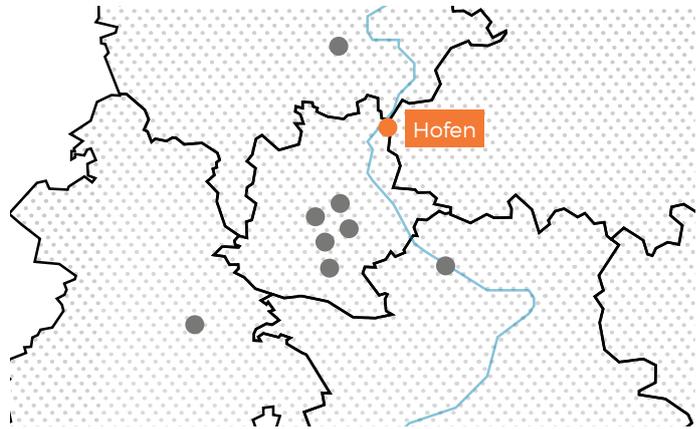
charakter liegen mag. Insofern wäre eine Befragung, die konkrete Wünsche der Passanten sammelt, äußerst empfehlenswert und spannend. Ohne umfassende verkehrliche und/oder bauliche Maßnahmen wird die Atmosphäre jedoch weiter von dem Gefühl der Hektik erfüllt bleiben, welches das hochfrequente Aufeinandertreffen unterschiedlichster Verkehrsteilnehmer auf engstem Raum bei den meisten Passanten hervorruft. Für die die Übergangszeit bis zur Fertigstellung des Bahnhofs - immerhin mehrere Jahre - können kleine Maßnahmen mit wenig Aufwand zu einer wahrnehmbaren Aufwertung dieses Raumes führen.



Kartierung der Passanten am 23. Juni 2015

Dienstag, 23. Juni 2015
12:20 bis 12:30 Uhr
26°C, wechselhaft





Lage

Max-Eyth-See/ Hofen

Wer an den May-Eyth-See des Stadtteils Hofen kommt, sucht meist eine Verschnaufpause vom städtischen Alltag. Der ehemalige Baggersee ist umgeben von einem Park, der über geschwungene, teils gepflasterte Wege erschlossen wird und mit freistehenden Bäumen und Wäldchen vielerorts Schatten bietet. Der Bereich um den Max-Eyth-See bietet zahlreiche Möglichkeiten zur Naherholung, z.B. Wege zum Radfahren, Skaten und Spazieren in begrünter Umgebung, den See zum Baden, Bootfahren und Segeln, Flächen zum Sonnen, Grillen (Aschecontainer vorhanden), Picknicken und Ballspielen sowie zwei Gaststätten mit Außenbereich. Die Bewohner des nahegelegenen Wohngebiets im Stadtteil Hofen müssen vor Erreichen des Parks jedoch eine vielbefahrene Landstraße überqueren, deren vier Ampeln durchschnittlich 75 Sekunden Rot und 14 Sekunden Grün signalisierten (4 Messungen, geringe Varianz). Die wahrgenommene räumliche Trennung des Parks vom Rest des Stadtteils wird durch die oberirdische, parallel zur Straße verlaufende U-Bahn-Trasse verstärkt, die "graue" Verkehrsschneise mit der dahinterliegenden Böschung schließt den Horizont. Doch wie bei der Durchführung der Raumstudie erkennbar wurde, werden die Angebote des Parks von Besuchern aus der gesamten Region an den Wochenenden sehr intensiv genutzt. Auf Grundlage selbst durchgeführter Befragungen und Beobachtungen werden in diesem Kontext konkrete Problemlagen und -bereiche identifiziert und dargestellt, um Konflikte entschärfen und Freiraum für vielfältige Nutzungen und Nutzergruppen erhalten zu können.

Autos im Gepäck

An mehreren Stellen um den See wurden insgesamt 128 Passantenparteien, bestehend aus 317 Personen, mündlich befragt. Folgende Informationen wurden dabei erfasst: Anzahl der Personen, Zweck des Aufenthalts/der Durchreise, verwendete



Beliebte Badestelle

Verkehrsmittel (falls "Auto", zusätzlich Frage nach Begründung), sowie Start- und Zielort der Unternehmung. So gaben 180 Personen an, einen Ausflug machen zu wollen, 74 von ihnen kamen mit dem Auto. 36 Personen kamen explizit zum Grillen oder Picknicken. Dass 26 von ihnen mit dem Auto anreisen wurde mehrmals mit dem Fehlen von Transportalternative für Essen und sonstige Ausstattung begründet. Im Gegenzug kamen die insgesamt 129 mit dem Auto angereisten Personen in größeren Gruppen, die mit durchschnittlich 3,3 Personen ungefähr eine Person größer waren als die restlichen. Obwohl man annehmen könnte, dass mit zunehmender Gruppengröße die Menge an Gepäck pro Person sinkt (z.B. ein Grill für alle) und öffentliche Verkehrsmittel damit schon eher eine Option darstellen sollten, scheint die subjektive Entscheidungsfindung doch von anderen Faktoren abzuhängen – abgesehen davon, dass Kinder teilweise nichts tragen können. Denn durch den nahegelegenen Parkplatz (beiger Bereich neben dem Wohngebiet) können erhebliche Mengen an Genussmitteln und Komfortgegenständen von zu Hause mitgebracht werden, sodass mithilfe des Autos der Park zu einer Art öffentlichem Garten wird. Diese Art der Parknutzung ist sicherlich sehr begrüßenswert, jedoch bringt auch hier die zusätzliche Autonutzung ökologische, soziale und verkehrstechnische Probleme mit sich. Fast 70 Prozent der befragten



Parkeingang an der Haltestelle "Wagrainstraße" (Station 1)



Blockierter Parkeingang an der Haltestelle "Wagrainstraße" (Station 1)



Verkehr an der kleinen Brücke zwischen Station 5 und 6

Autofahrer wurden an den beiden Parkzugängen in der Nähe des Parkplatzes angetroffen. In dem Bereich, der zwischen Parkplatz und Parkzugängen liegt und viel Parken am Straßenrand aufweist, bewegen sich daher besonders viele Personengruppen, die mit Gepäck beladen bis zu den Ampeln und auf die andere Seite gelangen müssen. Zu den Stoßzeiten wird es mitunter hektisch, voll und unübersichtlich, insbesondere wenn gerade U-Bahnen ankommen, noch mehr Menschen bringen und den Übergang blockieren. Einen Teil des Problems bringt also das Angewiesen sein auf diesen zentralen Parkplatz mit sich, welcher für Auto-Mobilität notwendig ist, da die Bereitstellung des notwendigen Raums im städtischen Bereich meist nur durch effizientes Parken bewerkstelligt werden kann.

Sätze wie "Mit dem Auto ist es einfach bequemer/schneller/billiger" oder "Warum nicht dem Auto?" sind gängige Reaktionen auf die Frage nach dem Grund der Verkehrsmittelwahl. Der Familienvater einer fünfköpfigen Familie äußerte bei der Befragung, dass alle Alternativen zum Auto mit mehr Anstrengung verbunden seien, da Kinder im Auto am leichtesten zu beaufsichtigen seien. Ob das Unfallrisiko dadurch wirklich gesenkt wird, muss infrage gestellt werden (Autofahrt, warten an der Ampel mit Gepäck etc.). Ungünstige Situationen können zum Beispiel entstehen, wenn Autos bis an die Schranke des südwestlichen

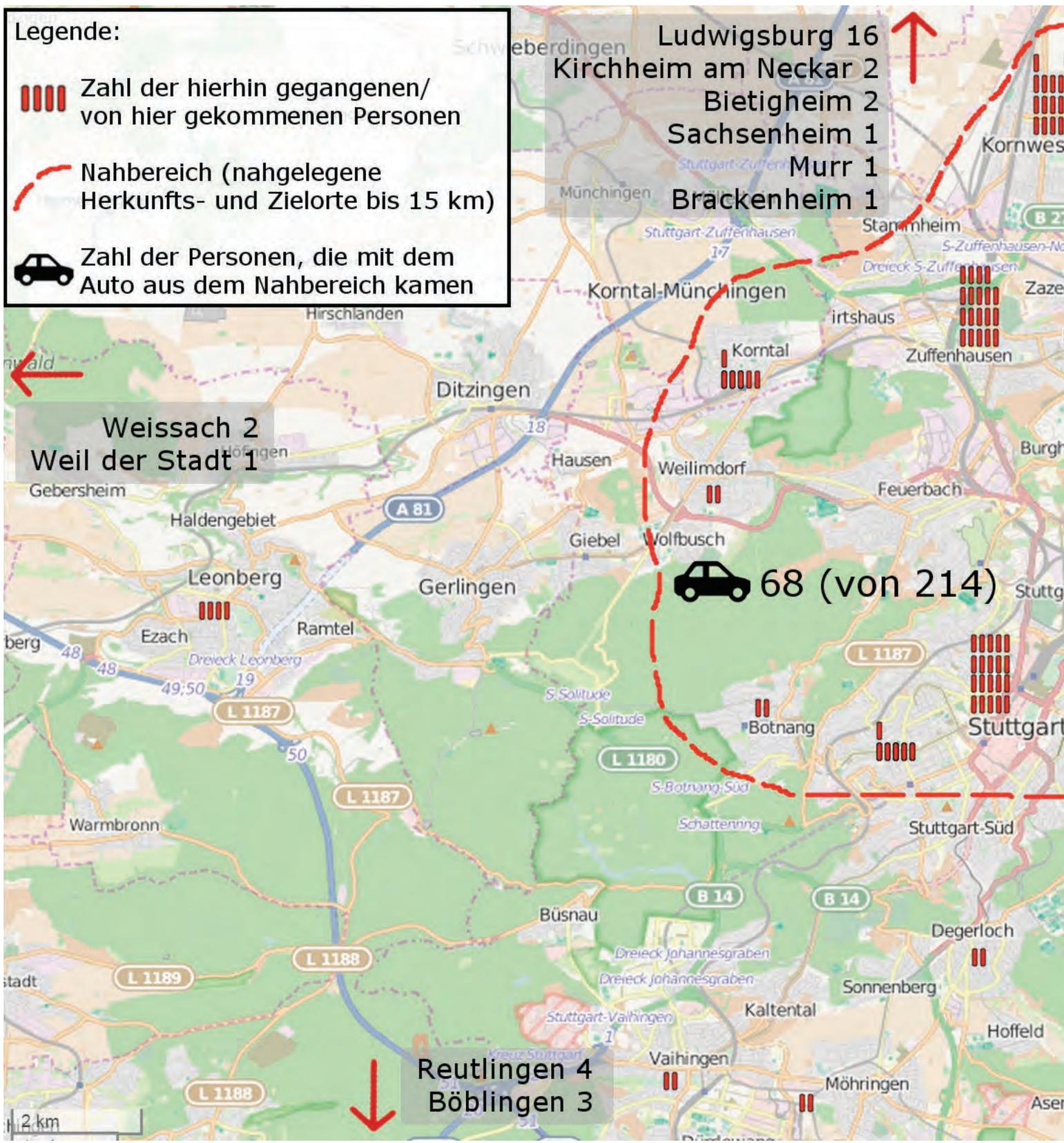
Parkzugangs fahren, somit den Weg blockieren und sich mit wenig Rangierfreiheit sehr nahe am Gleisbett der U-Bahn befinden. Eine deutlichere und effektivere Sperre für private PKW könnte hier schnell Abhilfe schaffen. Eine erholsamere Atmosphäre wird jedoch vermutlich erst durch ein verringertes oder verteiltes Verkehrsaufkommen möglich sein, welches nicht zuletzt auch von den Besuchern des Parks generiert wird.

In der Tat bezeichneten nur sechs der befragten Personen den May-Eyth-See nicht als Ziel oder Teilziel, auf den Wegen um den See herrschte daher ein reger Verkehr, welcher ansatzweise dargestellt wird. Dass der Quell- und Zielverkehr einen so außerordentlich großen Anteil hatte, lag zum einen daran, dass die Befragungen ausschließlich an Sonntagen und nicht an Werktagen stattfanden und zum anderen auch daran, dass sich die teilweise sehr schnell fahrenden Fahrradfahrer nur selten anhalten und befragen ließen. Vermutlich, weil sie schnell an einen anderen Ort gelangen wollten.

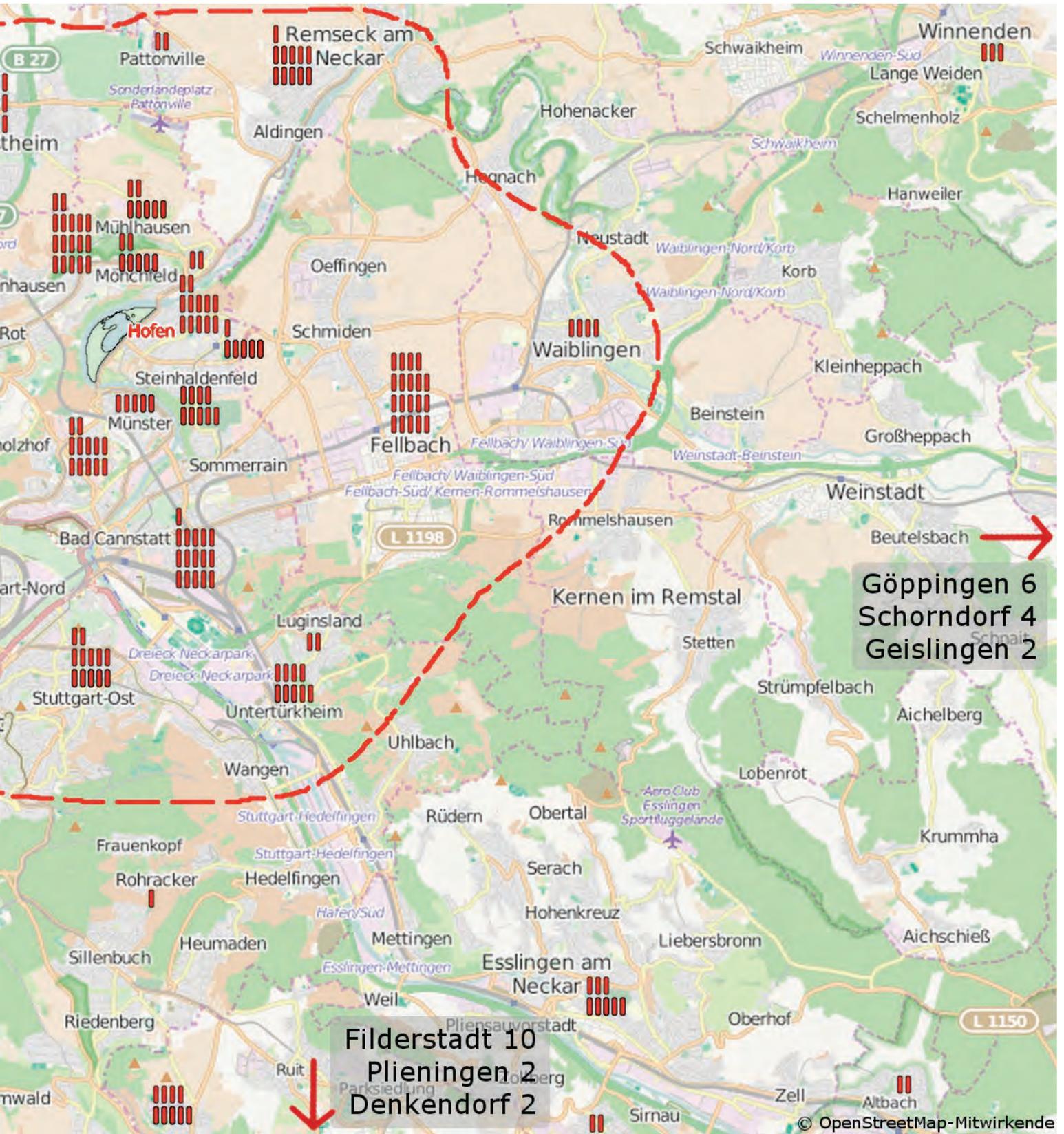
Die Herkunfts- und Zielorte der 317 Befragten Passanten sind auf einer Karte dargestellt. Um das Potenzial für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad grob einzuschätzen, wurde die Anzahl der aus Fahrradnähe (ca. 15 Kilometer) gekommenen Passanten ermittelt, die dennoch das Auto als Verkehrsmittel wählten. Um auch diese 68 Personen zu einem Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu bewegen, bedarf es Push-, wie Pullfaktoren gleichermaßen, welche auch durch die in Kapitel 2.4 vorgeschlagenen Interventionen erzeugt werden können. Es wird auch deutlich, dass der Park eine Erholungsfunktion für den gesamten Raum Stuttgart bietet, wenngleich etwa zwei Drittel aller Start- und Zielorte in einem Umkreis von ungefähr 15 Kilometern lagen.

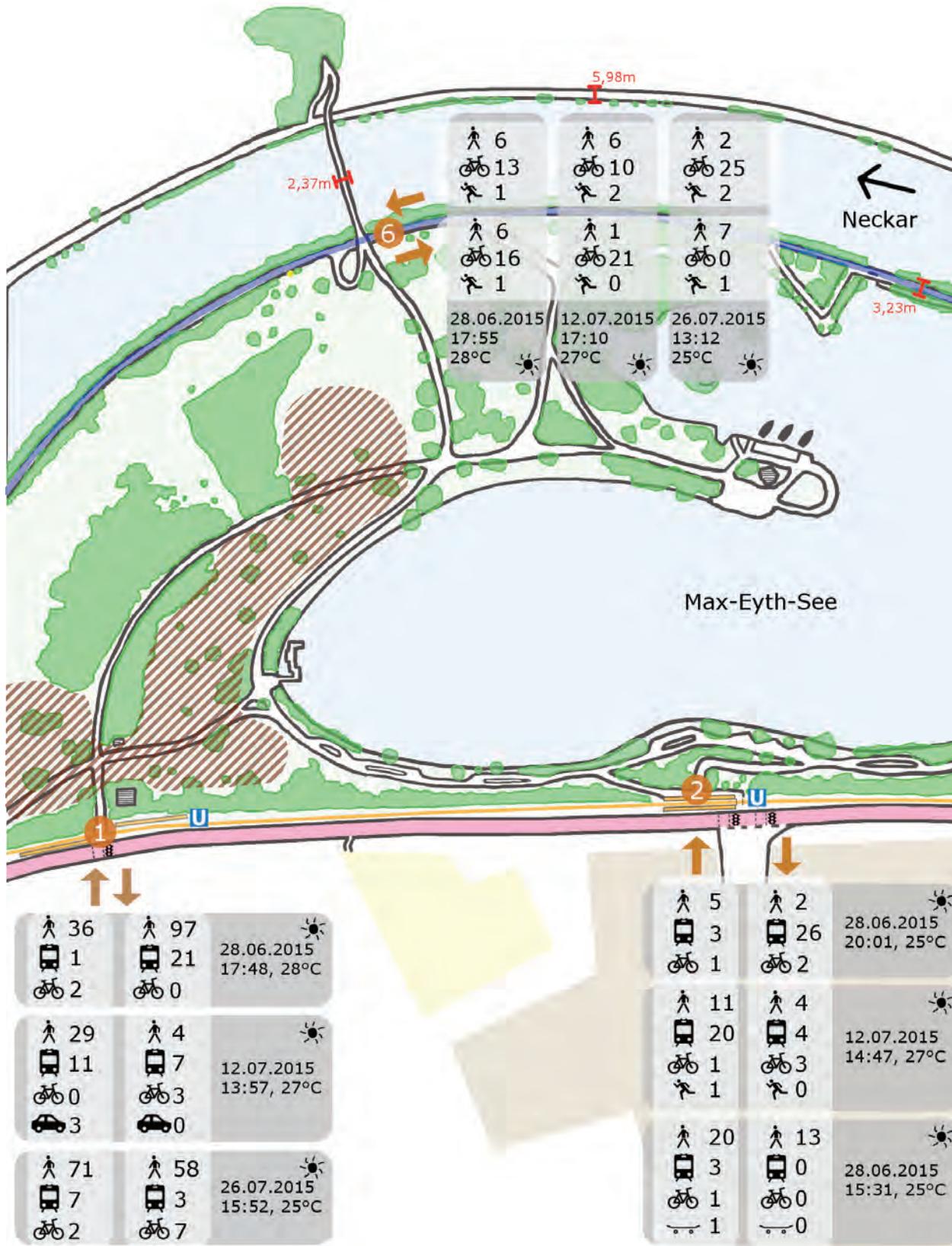
Legende:

-  Zahl der hierhin gekommenen/ von hier gekommenen Personen
-  Nahbereich (nahgelegene Herkunfts- und Zielorte bis 15 km)
-  Zahl der Personen, die mit dem Auto aus dem Nahbereich kamen



Einzugsgebiet des Max-Eyth-Sees





Verkehrsaufkommen in jeweils zehn Minuten

1	0	26.07.2015 13:32, 25°C
36	22	
21	31	
3	0	

42	40	12.07.2015 16:20, 27°C
19	10	
0	2	

3	1	28.06.2015 18:45, 28°C
18	9	
16	11	
3	3	

Legende:

- Parkplatz
- Wohngebiet
- Bereich, der häufig zum Grillen genutzt wird
- U-/Straßenbahn
- Stark befahrene Straße (L1100)
- Neckartalweg, Teil des Stuttgarter Hauptradwegs
- Sitzbank entlang des Stuttgarter Hauptradwegs




3	3	26.07.2015 14:10, 25°C
28	13	

7	11	12.07.2015 15:54, 27°C
22	14	

1	0	28.06.2015 19:31, 25°C
7	6	
5	5	
1	0	

3	1	28.06.2015 19:47, 25°C
3	3	

4	0	12.07.2015 15:42, 27°C
2	0	



Brücke zwischen Station 5 und 6

Eine einmalige Erfassung der Kennzeichen auf den in der Karte verzeichneten Parkplätzen ergab, dass von den 315 erfassten Fahrzeugen gut ein Drittel in Stuttgart zugelassen war, über die Hälfte an anderen Orten in Baden Württemberg und fast zehn Prozent an noch entfernteren Orten. Vermutlich besuchte ein Großteil der dort Parkenden Personen den Max-Eyth-See. Das beschriebene Verhältnis entspricht der allgemeinen Erkenntnis, dass insbesondere der überregionale Besucherverkehr immer noch vorwiegend mit dem Auto abgewickelt wird. Im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) gibt es noch große Defizite, die nach neuen und interdisziplinär umfassenderen Ansätzen rufen, um den Bedarf deutlich zu benennen.

Immerhin kamen bereits knapp 60% der Befragten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad, dem Skateboard, den Inlineskates, dem City-Roller oder auch zu Fuß. Es ist zu beachten, dass ausschließlich auf den Wegen Passanten befragt wurden und daher die tendenziell kürzeren Wege der Picknick-/Autobesucher unterrepräsentiert sind.

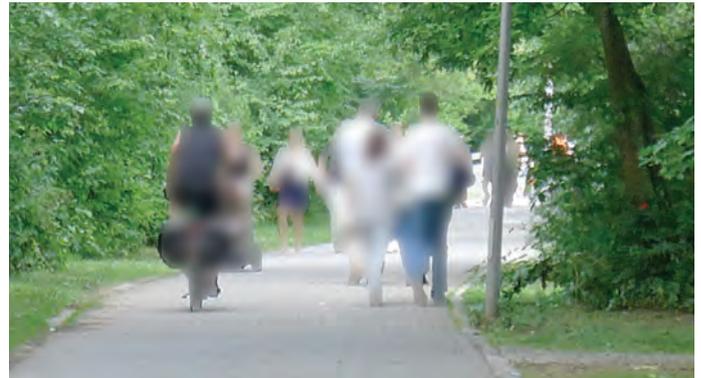
Alternative Fortbewegungsarten benötigen zwar keine zentralen Parkplätze, jedoch angelegte Wege mit der Möglichkeit, Verkehrsteilnehmern mit stark abweichender Reisegeschwindigkeit aus dem Weg zu gehen. Ein anschauliches Beispiel ist ein Sportler (9 bei der Befragung), der einen deutlich langsameren Fahrradfahrer oder eine Familie mit spielenden Kindern überholen möchte. Da von den 128 befragten Parteien 97 aus mindestens zwei Personen und nicht selten auch aus Kindern bestanden, kann bei gleichzeitigem Fahrradverkehr von einem erhöhten Konfliktpotenzial auf engen Passagen ausgegangen werden.

Mangelhafter Verkehr am Fluss

Um das Verkehrsaufkommen innerhalb und an den Zugängen des Parkgeländes dennoch zu erfassen, wurden an sechs



Fußgänger warten tendenziell



Ein Fahrradfahrer fährt auf eine Menschengruppe zu...



... sucht eine Lücke, ohne dabei abzubremesen...



... und schlängelt sich so hindurch



Situation an einer der beiden Geschwindigkeitsschranken

Weg-Stationen zehnmündige Messungen vorgenommen, um die Richtung und die Anzahl der Personen je nach offensichtlichen Verkehrsmittel zu erfassen. Aus den Ergebnissen geht hervor, dass auf dem Weg zwischen dem May-Eyth-See und dem Neckar (Station 4,5 und 6) häufig zwischen 20 und 50 Fahrräder in beiden Richtungen passieren, während im selben Zeitraum eine vergleichbare Anzahl von Fußgängern den Weg entlang gingen. Am 12.07.2015 erreichte Station 5 einen Spitzenwert von 82 Fußgängern, die innerhalb von zehn Minuten vorbeigingen. Dadurch kamen die 29 Fahrradfahrer und zwei Skateboardfahrer nur mühsam voran. Auch wenn Fahrradfahrern meist die Vorfahrt gewährt wird, wenn sie wahrgenommen werden und ausreichend Platz zum Ausweichen vorhanden ist, kommt es zu Stausituationen. Dabei werden Ansammlungen größtenteils gemütlich gehender Fußgänger häufig zu regelrechten "Pfropfen", welche von den Fahrradfahrern in einigen Fällen regelrecht "durchstoßen" werden, indem sie das Entstehen von Lücken erwarten, darauf zusteuern und wenn möglich ohne zu halten weiterfahren können. Dadurch können sich die Fußgänger verständlicherweise stark unter Druck gesetzt fühlen. Es ist also zu erwarten, dass in frustrierenden Situationen wie diesen auch Anfeindungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern vorkommen, wie auch mehrere Passanten zu berichten wussten. In Karten sind stichprobenartige Messungen eingezeichnet, die zeigen, dass dieser Wegabschnitt, der Teil der Stuttgarter Haupttrasse ist (blau markierte Strecke), ungefähr zwischen 2,20m und 3,23m breit ist und damit teilweise nicht einmal das Regelmaß für einen Zweirichtungsradweg von 2,50m einhält. Hinzu kommen mehrere Hindernisse wie die Brücke, die sich von Station 5 aus einige Meter flussabwärts befindet und aufgrund einer Verengung des Weges, einer hohen Schwelle und mittig des Weges errichteten Pollern zu einem echten Engpass



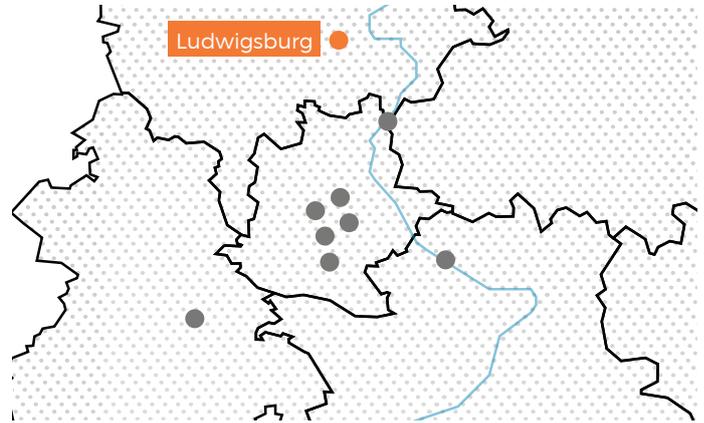
Auch hier haben Fahrradfahrer häufig Vorfahrt

wird. Weitere Engpässe sind die Entschleunigungsschranken, die sich wenige hundert Meter flussaufwärts der Station 5 befinden und zu frustrierenden Begegnungen führt, in welchen ausgehandelt werden muss, wer nachgibt und wartet, während die andere(n) Person(en) passieren kann/können. Die gelben Punkte stellen Sitzbänke dar, die sich direkt am Wegesrand befinden und ob des starken Fahrrad- und Fußverkehrs weder Sicherheit noch Erholung bieten.

Die wichtigste Erkenntnis ist vor dem Hintergrund dieser Studie, dass die jetzige Situation in den Bereichen des Max-Eyth-Sees, die vom offiziellen Neckartalweg überlagert werden, missgünstige und gefährliche Begegnungen provoziert. Gerade das vermehrte Verkehrsaufkommen der potenziell schnelleren E-Bikes birgt eine Menge Zündstoff für zukünftige Debatten um das ob und wie einer räumlichen Trennung von Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr. Um die Situation langfristig zu entschärfen, muss daher über eine alternative Radroute für den Max-Eyth-See nachgedacht werden. Auch, damit die gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer nicht überstrapaziert wird und zur einer Verhärtung der Fronten zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern beiträgt.



Friedliches Miteinander auf der kleinen Brücke zwischen Station 5 und 6



Lage

Ludwigsburg

Ludwigsburg Hauptbahnhof is one of the most important areas of the district; it means the centre of the public transport.

Note: Photographs are not allowed near the Hauptbahnhof area without a special permit of the DB administration.

Phase study 1:

When you step out of the train station, you find a big car street that goes down in front of you, on the left hand another car street and a car park, and on the right hand a big flat area with the bus station. This bus area is very confusing, the pavement doesn't help you to distinguish which part is for pedestrians and which one is for buses. This confusion is bigger because the place for walking around the bus stops is very small, so everybody finally walks around the place without any distinction.

At the end of this lane there is a walking free area for people and bikes, again very confusing because it ends almost in the middle of the bus area without any sense.

There is also a lot of places for bike parking, but just one is in real use: the one that is in front of the Hauptbahnhof main door, a few days later I discovered that there is also another bike parking area on the left hand of the station, completely hidden from the street and without any signalization. This lack of visible places for bikes makes the people use just the one in front of the main door and this became a problem, because quite a lot of the bikes are abandoned and take a lot of public space. About the commerce, there are some shops but the one that is in real use is the Kebab of the corner near the Station.

Audio study:

The audios determine, the noisiest part of the bus station is the one near the train lanes, and also in front of the main building because of the constant car traffic.

Sunday, 12:00-14:00, sunny.

There were a few people in the street, but just two spots in the place in real use: the kebab and the bike parking area in front of the station. The few people that were walking used the right area because of the shadow that generates the building of the station and the near shops. The car lane in front of the station was also in use.

Saturday, 19:00-21:00, sunny.

At this moment the place has a lot more activity. The bus lane has a continuous traffic of buses coming and going. The kebab was again full of people as the bike parking area. Suddenly a lot of taxis appear and the street was collapsed with them. Again the right pedestrian area was full and on the left area began to appear more people walking. The perpendicular pedestrian streets had more activity also.

Monday, 10:00-11:00, sunny.

Again people in the kebab and in front of the main door of the station, at this moment is when I discover the second bike parking area of the station, hidden in one corner of the main building, also I discover that the last platform has secondary entrances to the street and to the bus station area. The car lane and bus lanes were full of activity, as well as the waiting areas of the buses that were full of people.

Saturday, 22:00-00:00, night.

The people were concentrated in front of the main door of the station and again the taxi stop was full of cars. The only activity was from the buses and taxis driving, because of the constant car traffic.

Main problems:

- No signalization of the streets: there are a lot of secondary access that are hide and due to this without use
- No continuation of the streets: most of them end in a point without any sense making everything confusing
- Bad conditions for people with mobility problems: the floor has a lot of irregularities and the walking areas are too small
- There is too much space for cars and little for pedestrians
- Too many bikes in front of the main station building
- No green areas
- Too much noise with the trains
- No difference between pedestrian's space and car space



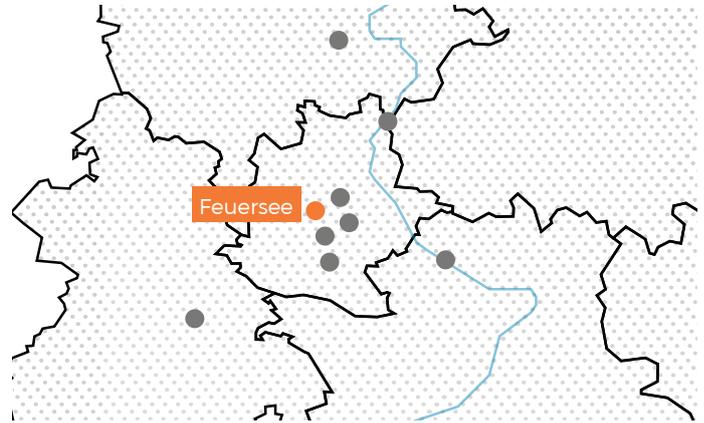
Ludwigsburg Station



Ludwigsburg Station



Ludwigsburg Station



Lage

Feuersee

Feuerseeplatz is determined by the character of the Johanneskirche church, this building is situated in the middle of the square surrounded by a lake.

In front of this building it is located the second object that gave character to the place: the stairs. This stairs goes from the water of the lake to the street level.

This area is surrounded by büros, this means that this space is the resting place for a lot of the people of this neighborhood.

This little vegetation place has everything to become the perfect resting area of Stuttgart, a green lung to disconnect from the city rhythm.

Phase study 1:

During this first part of the study the method of study was to go to the place in different hours of the day, and draw in the map how the place is working, from where do the people come and where do they go, how bigs are the groups of people that are walking and how long it take to them to walk through one street. Also if they sit down, how do they sit: alone, in groups, for five minutes or for more and what are they doing when they sit, eat, talk, read etc.

Walking around the place you found many benches to sit under the big trees, two restaurants that are very important for the use of the place, the stairs that are always in use and a lot of people walking around the lake in the streets that surround them.

Some other important points of the place are the S-Bahn station, with the stairs and the elevator, the bike parking and bike renting, the Jungen Kunst Schule. Rotebühlstrasse and Gutenbergstrasse are the two car lanes that delimitate the space.

Day 1:

Tuesday, 12:00-14:00, sunny.

Both restaurants terraces are full of people, the bike parking that is near the sbahn is completely full of bikes, all the benches were in use and the stairs as well, what is more, the stairs of the church are used also for sitting. It appears two different circulations, one around the lake and the other in Rotebühlstrasse and in Gutenbergstrasse, the circulation in this two last streets is much more faster than in the lanes around the lake.

Day 2:

Friday, 18:00-20:00, sunny.

The space in use is the same as in the first day but the two car lanes that surround the lake, and are only for car parking, began to be in use. At this moment of the evening the main circulations are in Rotebühlstrasse and Gutenbergstrasse and a few people walking around the church.

Day 3:

Monday, 22:00-23:00, Night.

Again both terraces are full of activity, the stairs and half of the benches of the lake, also Rotebühlstrasse has a big circulation of cars during the night. Walk circulation mainly in Rotebühlstrasse and Gutenbergstrasse and around the church.

Audio study:

The most conflictive points of the place are Rotebühlstrasse and Gutenbergstrasse due to the car circulation, and also both terraces in the corners of the square.

Main problems

The main problems described by the first part of the study are:

- S-Bahn elevator, because it suppose an obstacle in the walking circulation area
- The car park lanes, these two lanes are completely without any other use than parking and it is a big area to improve
- The restaurants terraces that occupies a lot of public space and are also very noisy
- Pavements, most of them in very bad condition with a lot of irregularities and changes
- There is no enough bike parking areas, and due to this the bikes are locked near the lake impeding the views
- The square is very dirty
- The water of the lake is also very dirty and sometimes stinks
- There is no place for motorcycle parking, and people leave their motors all around the place
- It is too noisy near Rotebühlstraße, Gutenbergstraße and both terraces of the restaurants



Feuersee



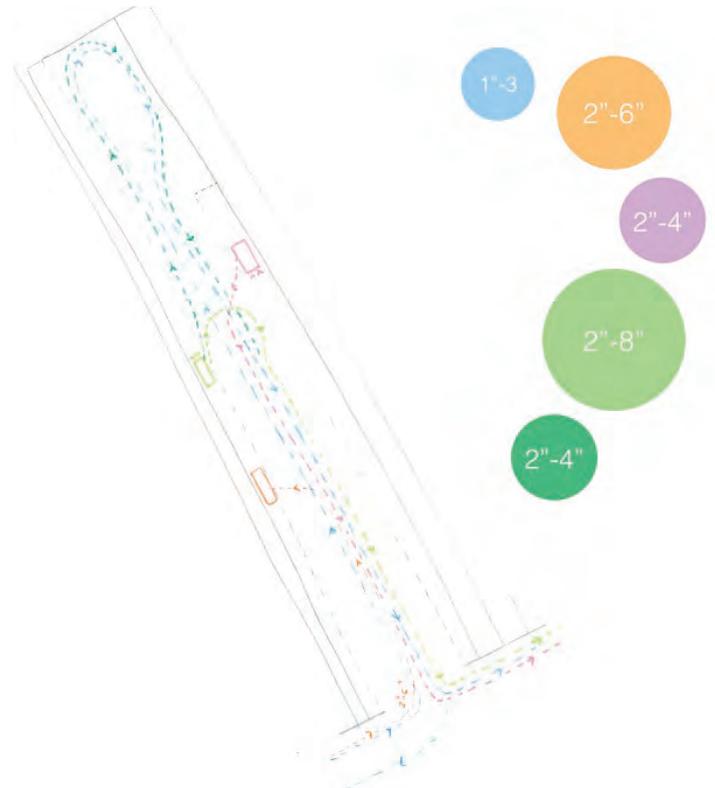
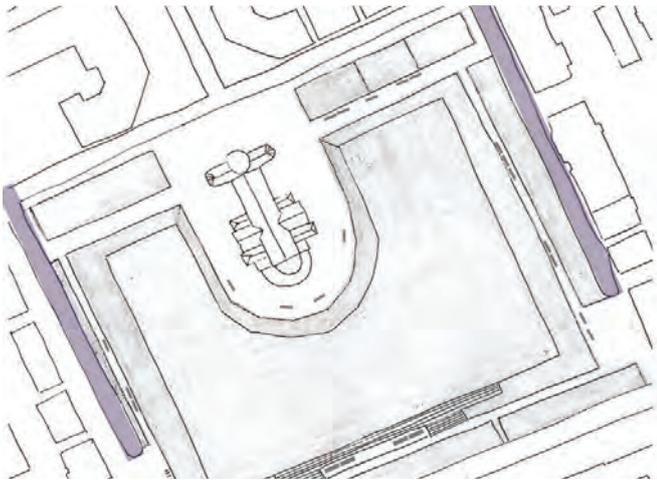
Sitzgelegenheit am Ufer



Sitzbank auf Ebene der Straße



Umgestaltung Uferzone 2016



Another important spot of this square that is not in good use are both streets for car parking in both lateral sides of the lake: These two streets have a big space just for parking, the cars make 5 different moves. The first one: when the car enter and search for a place to park but there is no place, so it turns around at the end of the street and goes away (light blue), this takes between 1 and 3 minutes. The second is when a car finds a place to park, so it enters and make the moves to park the car (orange), in this process the car takes between 2 and 6 minutes to park. The third is when the car is already parked in the direction of going out of the street (purple), between 2 and 4 minutes. The fourth is when the car is parked in the opposite direction and wants to go away, here are two options: To go away and turn in the middle of the street (light green), this is the longest process, between 2 and 8 minutes were the car is blocking the street. Or to continue to the end of the street and there turn around (dark green), 2 and 4 minutes for this move.



Conclusions:

For the interventions it is necessary to cross some more parameters with the ones that we have already study: The activity study is also compared with the amount of people that is doing the activity in that moment, this study is made in all the time slots of the day:

RM: 6:00-9:00
 V: 9:00-12:00
 M: 12:00-16:00

RA: 16:00-19:00
 A: 19:00-22:00
 N: 22:00-6:00



The period of time was there is more activity is from 12:00 to 22:00, here almost all the activities are in process. The most popular activity in this place is walking, but is the one that suppose the less time in the square. Speaking and drinking is the activity which the people stays more time, also there is a lot of people doing it. The next one in time is reading, but have a very small amount of people doing it. The second most popular activity in the square is reading, with this one people stays around 20 minutes. The rest of the activities are more or less equal.



RAUMSTUDIEN

Justine Borsenberger

1. Vorstellung des Ortes

Die Stadt Böblingen wurde um das 6. Jahrhundert gegründet. Um 1960 wurde Böblingen zur Mittelstadt (mehr als 20 000 Einwohner) mit ca. 46000 Menschen, die dort leben. Ab 2013 wird die Unterstadt umgebaut und gegenüber dem Bahnhof entsteht das Einkaufszentrum „Mercaden“, ein neues Merkmal der Stadt, mit der Fertigstellung der Bahnhofstraße 2015 ist diese auch für Fußgänger zugänglich.

Die Erneuerung der Innenstadt soll sich in den nächsten Jahren weiter entwickeln.

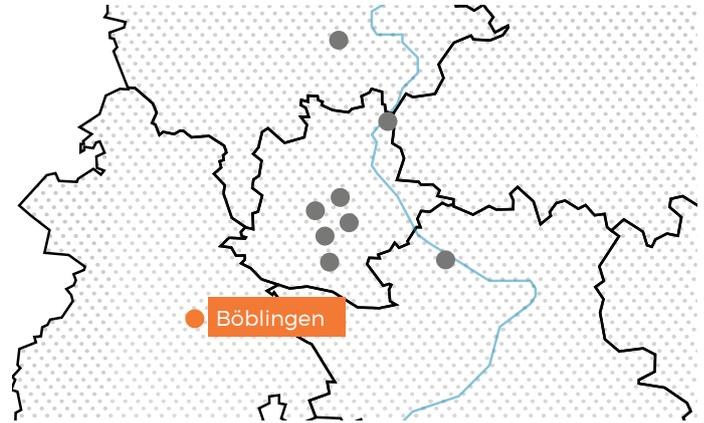
Böblingen ist leicht mit dem Zug zu erreichen und an dem Bahnhof halten zwei S-Bahnen (S 6/60 zwischen Weil der Stadt (W) und Schwabstraße (M) sowie S1 zwischen Kirchheim (SW) und Herrenberg (SO)), zwei Zuglinien (Schönbuchbahn (R72) bis Dettenhausen (im Südosten) und die Gäubahn (740) bis Hattingen (im Süden)) und 19 Buslinien, die fast überall in der Stadt fahren.

Demzufolge können sich die Bürger ungefähr jeden 10 Minuten in einer Richtung fortbewegen.

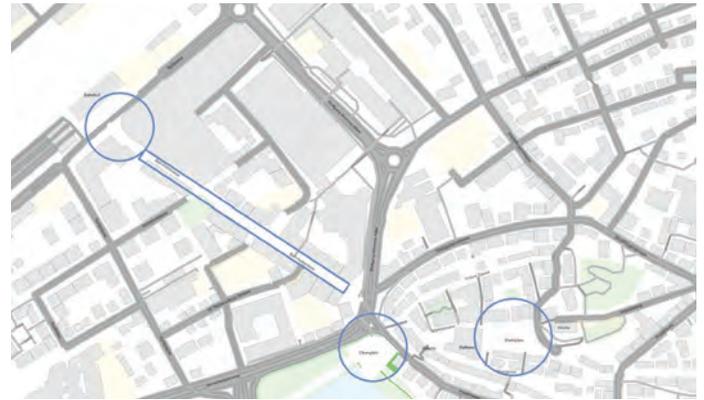
Nach einige Besichtigungen habe ich vier Gebiete in der Stadt gewählt : aBahnhof, Bahnhofstraße, Elbenplatz und Marktplatz

Die drei ersten Orte funktionieren gut im Zusammenspiel und wurden vor kurzem erst saniert. Der Marktplatz ist die Schwäche des Böblinger Zentrums. Er ist schlecht zugänglich, auf dem Hang gelegen und es ist „nichts los“. Deswegen habe ich die Problemstellung als „Wiedervernetzung des Zentrum Böblingens“ umgerissen.

Auf der Nutzungskarte kann man erkennen, dass die Teilung zwischen der Innenstadt und den umliegenden Gebieten auf



Lage



Böblingen: Gebiete der Studie



Bahnhof



Bahnhofstraße



Elbenplatz



Marktplatz



Nutzungen im Zentrum Böblingens

Gewerbeflächen basiert. Am Bahnhof und an der Bahnhofstraße entlang gibt es sehr viele Shops, Läden, Cafés und Restaurants. Im Gegensatz dazu findet man am Elbenplatz und Marktplatz identitätsstiftende Gebäude wie die Kirche und historische Bauwerke und nur weniger Einzelhandel.

2. Statistiken und Aktivitäten

Die Daten, welche ich hier auswerte, habe ich während einer Zeit von 5 Minuten erfasst mit Ausnahme des Marktplatzes, dort hat die Zählung 10 Minuten gedauert.

In grün sind die Fußgänger dargestellt, in blau die Fahrräder, gelb steht für Busse und rot für Autos (Taxis und Kleinlaster sind mit eingerechnet).

Bahnhof:

Der Bahnhofplatz ist sehr gut erreichbar und viele Leute kommen an ihm vorbei, die Bewegungen der Menschen überträgt sich auf die Uhrzeiten der Bahne und Busse. Die Benutzer des Bahnhofs ändern sich mit ihrer Aktivitäten.

Dort laufen sehr viele Jugendlichen und Kinder, welche die ÖPNV und überhaupt Busse benutzen. Kinder rennen oder schlurven. Zudem gehen auch ältere Menschen, welche einkaufen oder spazieren kommen. Sie gehen langsam und sind alleine.

Erwerbstätige, welche die Mittagspause machen, benutzen das Rad und die Züge, laufen schneller, oft allein oder in kleineren Gruppen (weniger als vier).

Am Bahnhof kommen alle 10 Minuten circa 70 bis 80 Personen von der Stadtmitte aus in Richtung Bahnhof, circa 30 bis 40 Personen von dem Busbahnhof aus in Richtung Bahnhof und



circa 10 Personen von dem Busbahnhof aus in Richtung Stadtmitte oder Mercaden. Wenn man diese Wellen aus dem Bahnhof mitzählen, passieren circa 80 bis 120 Personen in beiden Richtungen den Ort.

Die Radfahrer sind weniger und benutzen meistens die Fußwege, es gibt aber viele Parkplätze neben dem Bahnhof und diese wurden alle benutzt. Radfahrer sind Arbeiter oder Senioren um sich schneller zu bewegen zwischen Zuhause und dem Bahnhof oder um bequem zu spazieren.

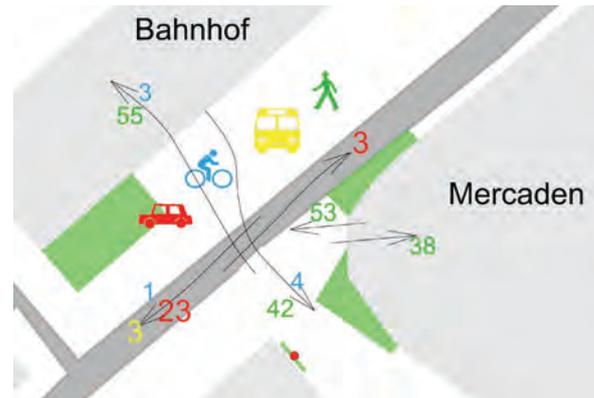
Die Bahnhofstraße ist im Zuge des Umbaus der Unterstadt zur Fußgängerzone geworden. Dort befinden sich viele Laden und Cafés, aber auch einige Bürogebäude. Am Nachmittag teilt sich der Ort zwischen Schatten und Sonne, die Leute haben die Wahl wo sie laufen möchten. Diese Menschen sind am meistens Männer zwischen 40 und 60, welche sich in 2er oder 4er Gruppe bewegen und die Sitzmöglichkeiten benutzen. Man sieht aber auch Familien und Senioren. Es gibt auch viele Bänke und Sitzmöglichkeiten, man bemerkt, dass die neue Planung sich gut mit der Nutzung verbinden lässt.

Fahrräder und Fußgänger benutzen sie leicht weil es eben ist und den gut Bahnhof mit der Innenstadt vernetzt. Die Bahnhofstraße ist die Hauptstraße für Fußgänger in Böblingen.

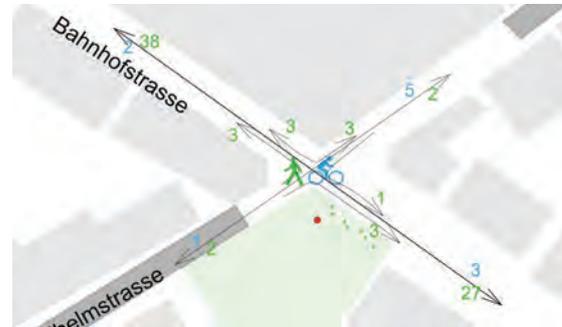
Elbenplatz

Ich verstehe den Elbenplatz als Vernetzungskern zwischen dem Stadtgarten, der Bahnhofstraße, der großen Schule und dem Marktplatz. Dort bewegen sich sehr viele Jugendliche und weniger ältere Menschen. Sie laufen in großen Gruppe. Die Leute, die jünger als 30 aussehen, gehen als Paar oder Alleine.

Die Senioren sind bewegen sich in Gruppen von zwei oder drei



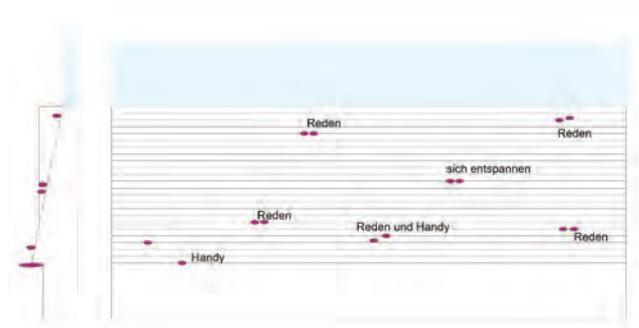
Bewegungen am Bahnhof



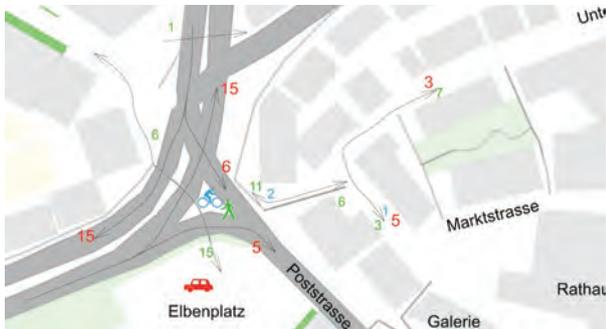
Bewegungen in der Mitte der Bahnhofstraße



Bewegungen am Ende der Bahnhofstraße



Bewegungen am Elbenplatz



Bewegungen an der Kreuzung zwischen Bahnhofstraße und Marktplatz



Nutzungen im Zentrum Böblingens

Personen. Diese benutzten intensiv die Bänke am See. Die Treppen, die sanft in den See abfallen, sind im Gegensatz dazu mehr von Jugendlichen besetzt, vermutlich weil es für Senioren nicht bequem ist. Man sitzt in der Sonne auf dem Boden. Die Kreuzung neben dem Elbenplatz ist stark von Autos befahren, die Verkehrsampeln sind effizient und die Überquerung der Straße ist gemütlich.

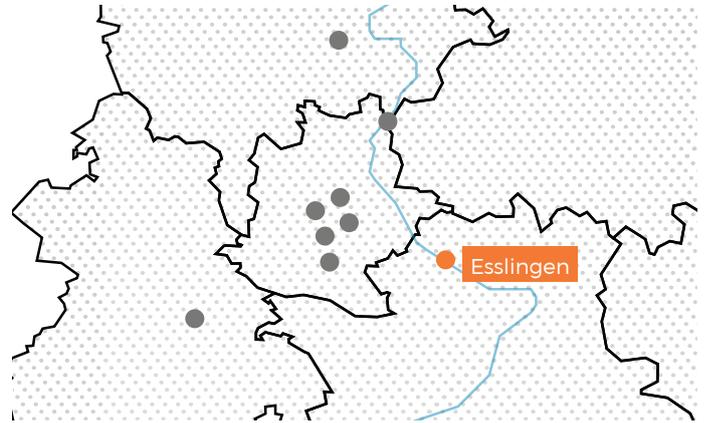
Ich denke, dass die unterschiedlichen Nutzungen und Gestaltungen der Straßen (Pflasterstein / Makadam, Einbahnstraße / in beiden Richtungen, usw.) eine Schwäche des Gebietes darstellt. Sie grenzen den Raum ab und diese Kreuzung wird schwieriger wahrgenommen.

Marktplatz

Der Marktplatz ist die Mitte des historischen Zentrums in Böblingen. Heutzutage aber hat er seinen ganzen Wert verloren. Tatsächlich ist dort „nichts los“. Er befindet sich voll in der Sonne kaum Schatten. Nur wenige Läden und wirtschaftliche Attraktivität werden vorgefunden. Es ist ein Wohnviertel geworden und der Markt findet auf dem Elbenplatz statt. Doch ist diesem Platz schön mit seiner Kirche, seinem Rathaus und kleinem Café. Leider kommen die Bewohner nur noch selten, z.B. wenn sie ins Rathaus gehen müssen oder um im Schlossbergpark zu spazieren. Der Blick auf Böblingen ist von dort wunderbar. Man sieht dort Frauen zwischen 40 und 60 Jahren mit einem Baby oder Hund sowie junge Paare, die dort spazieren. Sie tragen Sonnenbrillen und Kameras.

RAUMSTUDIEN

Meriem Ameziane



Lage

Zu Beginn der Raumstudien in Esslingen habe ich das Gebiet in zwei Analysebereiche unterteilt: Industriegebiet und Stadtmitte

Industriegebiet

Das Esslinger Industriegebiet ist stellenweise unbelebt und vom Autoverkehr dominiert. Große Brachflächen zur Bundesstraße hin unterstreichen den leblosen Charakter dieses Areals. In der Fleischmannstraße sind kaum Fußgänger anzutreffen, bis auf wenige Anwohner, welche die Straße zügig passieren. Deutlich mehr Leben ist in der Martinstraße vorzufinden. Die Anwohner unterhalten sich vereinzelt auf den Gehwegen, andere Blicken aus dem Fenster und Fahrradfahrer ziehen vorbei. Auf dem Platz der Deutschen Einheit sind bei gutem Wetter zahlreiche Menschen zugange. Die Cafés und Bistros sind gut gefüllt und die Sitzplätze im Freien größtenteils besetzt. Auch viele junge und alte Menschen aus verschiedenen sozialen Gruppen setzen sich auf die Freistufen und beobachten das Geschehen.



Mobilitätsformen und Intensität im Industriegebiet



Analysebereich - Esslingen Industrieareal



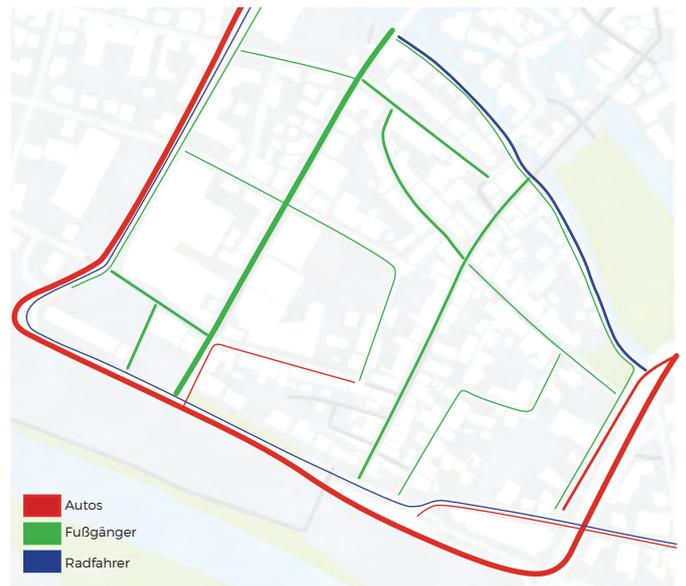
Geschwindigkeitsstudie im Industriegebiet

Stadtmitte

Die Esslinger Innenstadt ist gut belebt. Die Bahnhofstraße, welche vom Bahnhof bis zum Esslinger Turm verläuft, ist die Haupteinkaufsstraße der Stadt. Zahlreiche Fußgänger flanieren an diversen Schaufenstern entlang, nehmen in den Cafés etwas zu sich oder unterhalten sich gelassen am Wegesrand. Innerhalb des Stadtkerns bieten die kleinen Gassen und Wege, die autofrei sind, eine angenehme und entspannte Atmosphäre und laden die Fußgänger zum Flanieren und Verweilen ein. Dementsprechend bewegen sich die Menschen in sehr langsamem und ungehetztem Tempo. Die Ulmer Straße hingegen ist wieder stark vom Auto dominiert. An dieser mehrspurigen Straße entlang zu laufen ist sehr unangenehm. Die Fußgänger bewegen sich zügig und mit geradem Blick Richtung Zielort. Gerade an warmen Tagen ist diese Wegstrecke sehr unattraktiv, da es für den Passanten sehr anstrengend ist bei der schlechten Luft, dem Lärm der Autos und bei permanenter Sonneneinstrahlung voranzukommen.



Analysebereich - Esslingen Stadtmitte



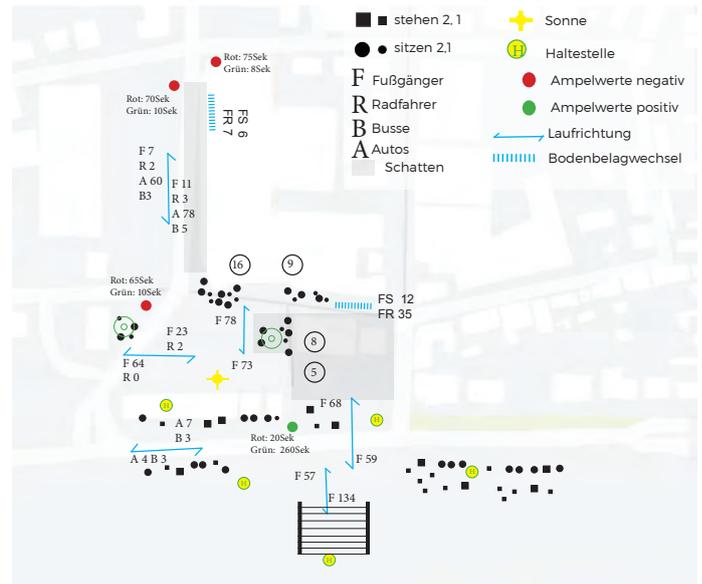
Mobilitätsformen und Intensität im Stadtzentrum



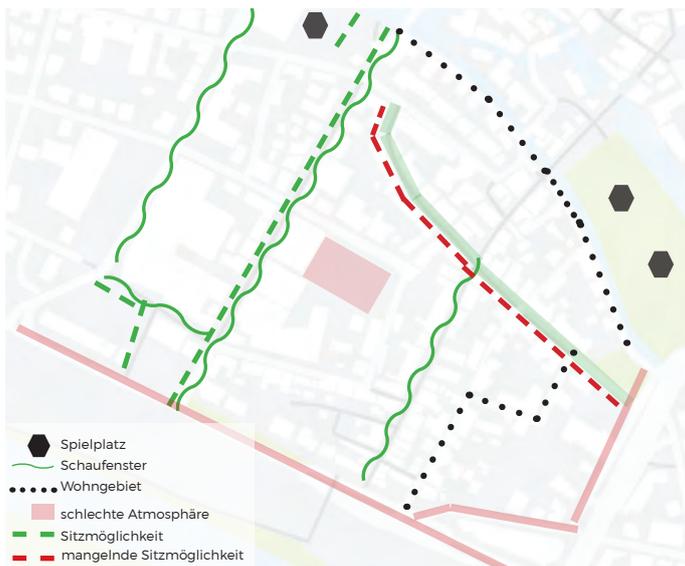
Geschwindigkeitsstudie im Stadtzentrum

Bahnhofsplatz

Am Esslinger Bahnhof ist bei jeder Wetterlage und zu jeder Tageszeit etwas los. Er bildet den Knotenpunkt der Stadt, an dem täglich zahlreiche Menschen abfahren und ankommen. Doch der Busbahnhof ist leider nur teilweise ausgebaut. An zwei von vier Haltestellen steht jeweils lediglich ein Schild, es sind aber keine bzw. zu wenige Sitzmöglichkeiten vorhanden, obwohl täglich viele Menschen die Haltestelle nutzen. Einige der Sitzflächen stehen ungeschützt in der Sonne oder im Regen und mit etwas größerem Abstand zur Haltestelle. Viele bevorzugen daher das lange Stehen und warten unmittelbar an dem Haltepunkt des Busses. Die umliegenden Cafés und Bäckereien sind gut besucht und die Außensitzplätze gut besetzt. Auch die verschatteten Sitzplätze unter den Bäumen werden, vor allem an warmen Tagen, stets genutzt. Der große Bahnhofsweg wird zwar rege überquert, doch er dient nicht in erster Linie als Aufenthaltsort.



Analyse Bahnhofsplatz



Raumanalyse Stadtmitte



Bahnhofsplatz zur Mittagszeit

Die Ampel zur Überquerung der Südtangente ist sehr vorteilhaft. Sie schaltet in kürzester Zeit und bleibt für etwa vier Minuten grün. Innerhalb von nur zehn Minuten überqueren etwa 130 Menschen diese Straße. Die Ampel, welche über die Berliner Straße führt, weist hingegen sehr schlechte Messwerte auf. Nach einer Wartezeit von etwa 64 Sekunden, schaltet die Ampel gerade mal für zehn Sekunden auf grün. Das hat zur Folge, dass viele Passanten die relativ stark befahrene Straße bei rot kreuzen. Die meisten Fußgänger und Radfahrer nehmen die Treppen zur S-Bahn Haltestelle. Der Fahrradparkplatz in der S-Bahnunterführung wird gut genutzt und weist zur Mittagszeit eines Werktages etwa 69 Fahrräder auf. Auch in der Fleischmannstraße stehen unzählige Fahrräder an den vorgesehenen Fahrradständern.



Fahrradparkplatz am Esslinger Bahnhof



Zahlreiche Fahrradstellplätze in der Fleischmannstraße



Neu gestalteter Busbahnhof in Esslingen



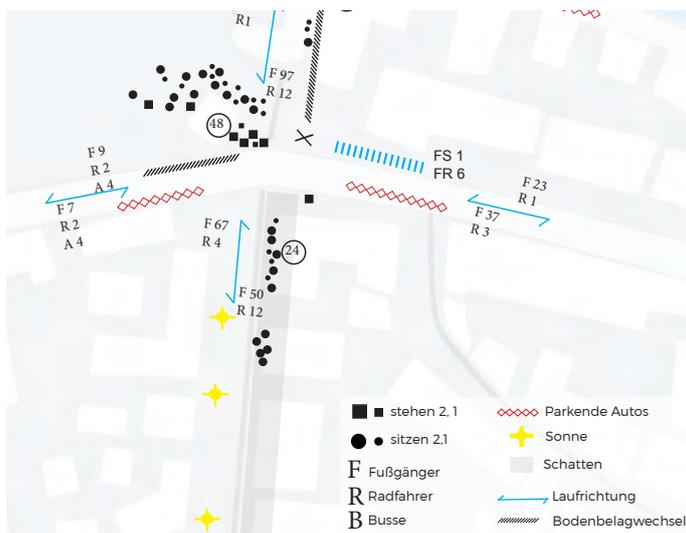
Aufenthalt und Bewegungsart an der Berliner Straße

Stadtmitte

Die Bahnhofstraße ist die Einkaufsmeile der Stadt Esslingen. Dementsprechend reiht sich ein Schaufenster an das Nächste. Entlang des gestreckten und breiten Weges sind zahlreiche Sitzbänke gegeben. Auffällig ist, dass zur Mittagszeit viele Menschen in den Cafés sitzen, welche auf der verschatteten Seite liegen. Am Kreuzpunkt der Bahnhofstraße und der Martinstraße steht der Esslinger Turm. Im Erdgeschoss befindet sich ein kleines Eiscafé mit oftmals langen Warteschlangen. Im Außenbereich befinden sich seitlich mehrere Sitzplätze, welche stets gut besetzt sind. Auch auf dem Spielplatz, der sich hinter dem Turm auf der Wiese befindet, finden sich Kinder und Erwachsene mit Eisbechern.



Cafés und Einkaufsläden in der Bahnhofstraße



Analyse Stadtmitte



Beliebte Eisdielen am Esslinger Turm

Der Bodenbelag der Bahnhofstraße ändert sich an diesem Kreuzungspunkt und wechselt von mittelgroßen Betonplatten an der Einkaufsstraße entlang zu kleinen Pflastersteinen, die sich bis hoch zur Neckarbrücke ziehen. Parkende Autos stehen einige Meter vor dem Stadtkern in der Martinstraße.

An der Martinstraße befindet sich Fahrradständer, an denen etwa sechs bis zehn Fahrräder stehen. Zu bemängeln ist, dass an dieser Kreuzung keine öffentlichen Sitzplätze vorhanden sind, trotz gegebenem Raum und guter Verschattung.



Wechsel des Bodenbelags in der Martinstraße



Fahrradstellplätze in der Martinstraße



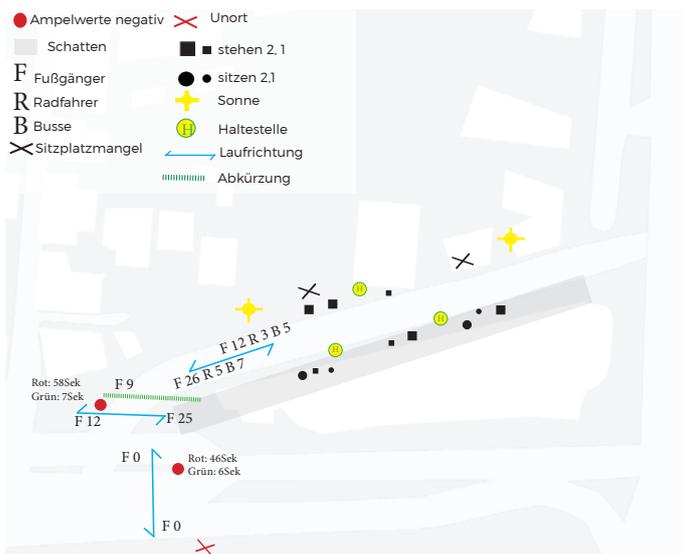
Ruhender Verkehr an der Neckarbrücke

Brücke - Vogelsangstraße

Die Vogelsangstraße ist eine der unattraktivsten Räume im Esslinger Stadtraum. Die Freifläche unterhalb der Brücke wird ausschließlich als Parkfläche genutzt, obwohl unmittelbar nebenan in der Neckarstraße ein großes Parkhaus steht. Trotz guter Verschattungsmöglichkeiten, verkehrsberuhigten Zonen und relativ geringem Lärmpegel wirkt diese Autolandschaft verlassen und leblos. Die Neckarstraße ist ebenfalls stark verkehrsberuhigt. Bis auf einige Busse, wird die Straße kaum befahren. Drei Bushaltestellen sind hier stationiert. Die Haltestellen unmittelbar vor dem Parkhaus sind relativ gut verschattet, bieten aber zu wenige Sitzmöglichkeiten. Die Gehwege sind zu schmal geschnitten, so dass Personen mit Kinderwägen oder Rollstuhlfahrer kaum Platz zum vorbeigehen haben. Wenn der Bus ankommt und die Menschen aussteigen, hat es jeder Passant schwer durch die Menschenmasse zu kommen, ohne dabei lange warten zu müssen oder gar angerempelt zu werden.



Parkplatzfläche unter der Brücke in der Vogelsangstraße



Analyse Neckarstraße



Zahlreiche parkende Autos rauben viel Freiraum

Des Weiteren liegen die Bordsteinhöhen weit über drei Zentimeter und erschweren es jedem älteren Menschen mit Rollator die Straße ohne Strapazen zu kreuzen. Die Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite ist höchst mangelhaft. Keinerlei Sitzflächen, nur halböffentliche Gebäudeaufgänge, können bei den teils langen Wartezeiten für Entspannung sorgen. Ferner ist es im Sommer eine wahre Zumutung in der prallen Sonne auf den Bus zu warten. Ein weiteres Manko ist der Übergang von der Neckarstraße zur Ulmerstraße: Die Ampel benötigt etwa eine Minute um von rot auf grün zu schalten, um dann gerade mal sieben Sekunden grünes Licht zu geben. In Anbetracht der Tatsache, dass in den meisten Fällen in dieser Warteminute kein einziges Auto vorbeifährt, laufen viele Passanten bei Rot über die Straße. Nur Personen mit Kinderwägen und ältere Menschen nehmen diese unangemessene Wartezeit auf sich. Die zweite Ampel an der Neckarstraße schafft es den Passanten nach etwa einer Warteminute in eine Sackgasse zu führen.



Fehlender Sonnenschutz und Sitzplätze an der Bushaltestelle



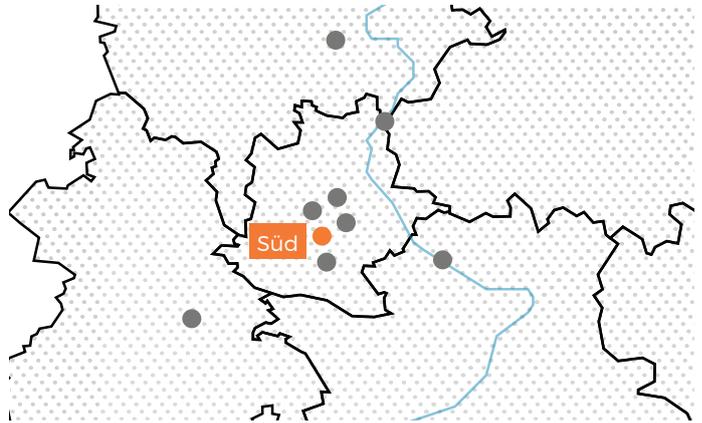
Schlechte Grünphasen fördert Rotverstöße



Die Neckarstraße bietet hohes Gestaltungspotenzial



Sackgasse nach Straßenüberquerung



Lage

Heslach

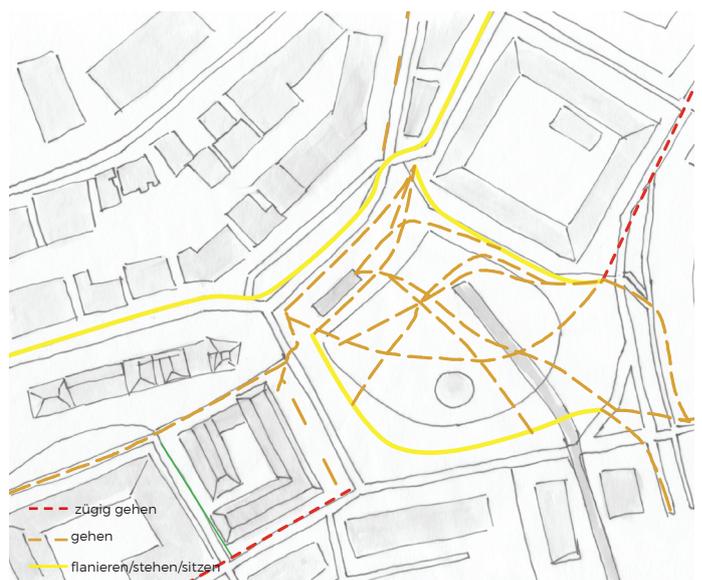
Die Raumanalyse im Stuttgarter Süden gliedert sich in zwei Bereiche. Zum einen analysiere ich einen kurzen Abschnitt der Böblinger Straße und zum anderen den Marienplatz. Der letzte Abschnitt der Böblinger Straße weist einen mittelmäßigen Autoverkehr auf. Doch vor allem parkende Autos dominieren in diesem Straßenabschnitt. Die Böheimstraße und die Hauptstätter Straße hingegen weisen eine sehr hohe Autoanzahl auf. Fahrradfahrer und Fußgänger sind nur in sehr geringer Anzahl vorhanden. Dafür sind der Marienplatz und die Tübinger Straße sehr stark von Fußgängern und Radfahrern geprägt. Die Menschen halten sich gerne und lange auf dem Marienplatz auf und setzen sich auf die Stufen, vor die Cafés oder laufen entspannt die Tübinger Straße entlang. Andere überqueren den Marienplatz zügig, um dann in der U-Bahn Unterführung zu verschwinden



Mobilitätsformen und Intensität in Heslach



Analysebereiche - Heslach

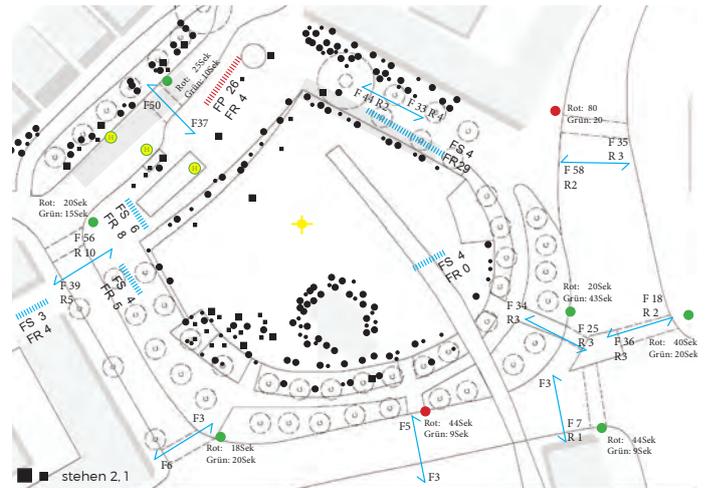


Geschwindigkeitsstudien in Heslach

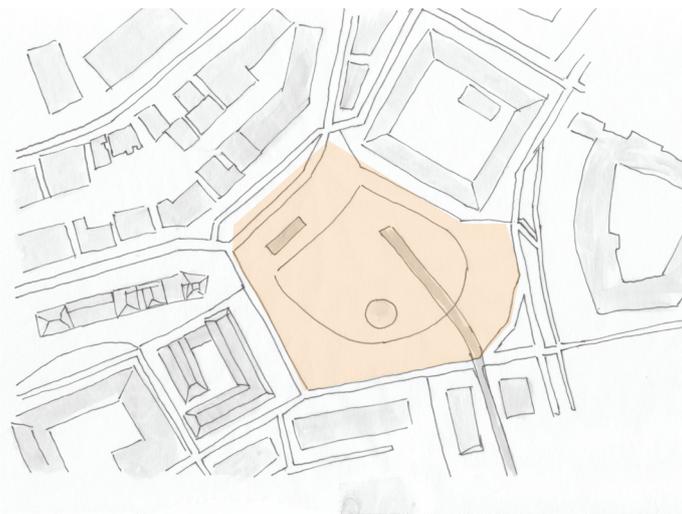
Marienplatz

Im zweiten Abschnitt analysiere ich den Marienplatz. Dieser Platz ist vor allem nachmittags gut besucht. Die Cafés und Eisdielen am Marienplatz sind rund um die Uhr gut besucht. Vor allem bei gutem Wetter sitzen zahlreiche junge Menschen an den Treppentufen. Ältere Leute setzen sich oftmals auf die Betonklötze, welche gegenüber der Zahnradbahnhaltestelle stehen und von wo aus man einen relativ guten Überblick auf den Platz hat. Kinder und Familien halten sich oftmals auf dem Spielplatz oder an dem Wasserspiel auf.

Die meistgenutzten Übergänge sind die Ampel an der Möhringer Straße - Marienplatz, welche nach nur 20 Sekunden auf grün schaltet, die Ampel der Überquerung Tübinger Straße - Marienplatz mit einer Wartezeit von 25 Sekunden und die Überquerung der Hauptstätter Straße, die trotz der hohen Überquerungsfrequenz einen schlechten Messwerten vorweist.



Analyse Marienplatz



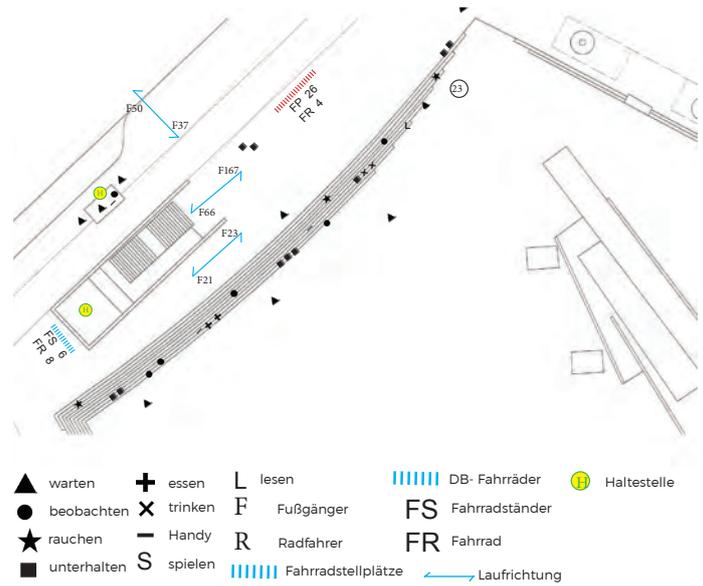
Analysebereich - Marienplatz



Wasserspiele ziehen im Sommer vor allem Kinder an

Marienplatz - Treppe

Die breite Treppenanlage am Marienplatz scheint sehr gut zu funktionieren. Dies liegt vor allen Dingen daran, das man von dort aus einen guten Überblick auf die Umgebung gewinnt und ungestört wartet, sich unterhält oder einfach beobachten kann. Innerhalb zehn Minuten halten sich an einem späten Nachmittag etwa 23 Menschen auf den Stufen auf. Die meisten von ihnen unterhalten sich, viele essen oder trinken etwas. Andere blicken durch die Gegend, rauchen dabei oder benutzen ihr Handy. Etwa ein Fünftel steht auf den Stufen in der unmittelbaren Nähe und warten etwa drei bis sechs Minuten.



Analyse Marienplatz - Treppe



Die Treppe am Marienplatz ist ein beliebter Treffpunkt

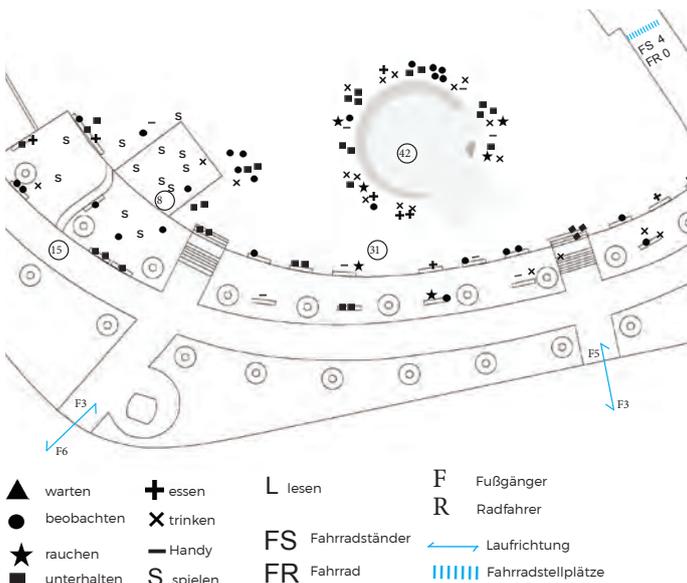


Fahrradständer vor der Unterführung zur U-Bahn Haltestelle

Marienplatz - Filderstraße

Der Freiraum, welcher an der Filderstraße angrenzt, wird sehr stark unterschiedlich genutzt. Das Cafe inmitten des Marienplatzes ist bei Sonnenschein mit etwa 42 Kunden gut besucht. Familien und Kinder halten sich auf dem verschatteten Spielplatz auf. Andere planschen an heißen Sommertagen im Wasserspiel. Die Aufsichtspersonen stehen dabei, machen mit oder setzen sich auf den Boden.

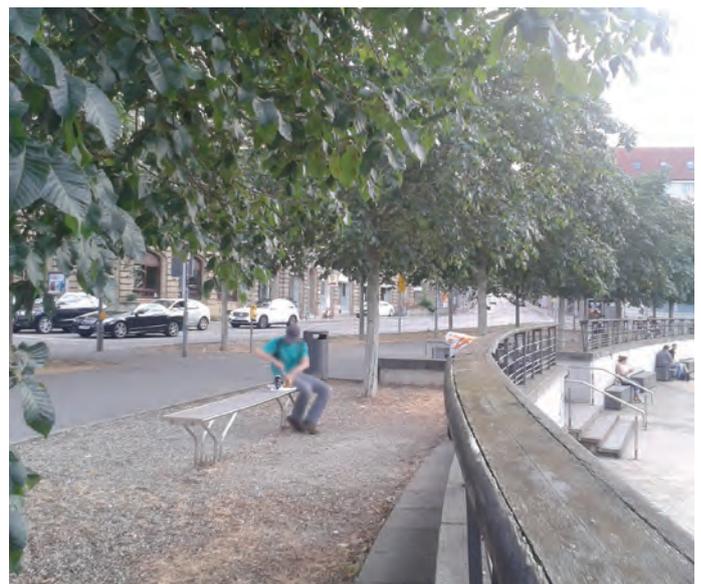
Auch die Sitzplätze am Rande des Platzes bieten guten Überblick und Schatten und sind an sonnigen Tagen heiß begehrt. Anders sieht es eine Ebene darüber aus. Die breite Allee wird kaum von Fußgängern genutzt und auf den vereinzelt Sitzplätzen halten sich überwiegend nur Damen und Herren auf, die ihrem täglichen Alkoholkonsum nachgehen. Trotz der schönen Aufmachung dieses Platz ist er meist verlassen und bleibt ungenutzt.



Analyse - Marienplatz - Filderstraße



Breite und verschattete Baumallee an der Filderstraße



Kaum jemand nutzt sie Sitzflächen

FAZIT RAUMSTUDIEN

Raphael Dietz



Die angewendeten Tools der Public Life Studies haben sich im Praxistest als einfach umzusetzen bewährt. Die Methoden eignen sich hervorragend um die menschliche Mobilität im Raum zu beobachten und liefern schnelle und verlässlich Daten zur Mobilität insbesondere von Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Nicht unterschätzt werden, darf hierbei allerdings der personelle Aufwand, der aus den wiederkehrenden Vorort-Beobachtungen resultiert.

Aus den derart gewonnenen Daten können sehr gut Rückschlüsse auf Missstände und Probleme gezogen werden, es lassen sich aber umgekehrt auch gut gelöste Situationen identifizieren. Die Auswertung der Daten kann die Ursache für solche Missstände aufweisen und daraus folgernd können gezielte Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die teilweise aus großmaßstäblichen Stadtentwicklungsstrategien bestehen können. In den meisten Fällen können diese Probleme aber schon mit kleinteiligen und niederschweligen Maßnahmen wie ein paar besser positionierten Bänken gelöst werden.

INTERVENTIONEN

Raphael Dietz



Im abschließenden Teil des Seminars durften die Studierenden ihrer Kreativität freien Lauf lassen. Auf Basis der Ergebnisse der Raumstudien, sollten sie Ideen entwickeln, wie identifizierte Probleme mit kleinen oder größeren stadträumlichen Interventionen adressiert werden können und der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden könnte. Diese Ideen sollten erste Ansätze aufzeigen, welcher Art die später durchzuführenden Realexperimente des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur sein können und bildeten einen Auftakt für einen Ideenpool aus dem im fortlaufenden Forschungsprozess geschöpft werden konnte.

INTERVENTIONEN

Malte Schweizerhof



Piktogramm "Lastenrad-Intervention"

Durch die Raumstudie des Max-Eyth-Sees konnten zwei herausragende Problemlagen identifiziert werden, aus welchen jeweils eine Intervention entwickelt wurde:

Zum einen der Andrang der Besucher, die mit dem Auto kommen und somit eine Kultur des Autofahrens verfestigen, die nicht nachhaltig ist und auch vor Ort die Bewegungsfreiheit anderer Verkehrsteilnehmer einschränkt, insbesondere von Fußgängern. Daher verfolgt die "Lastenrad-Intervention" den Ansatz, Autofahrern die Vorteile von Lastenrädern vor Augen zu führen um die Kultur des Fahrradfahrens als Alternative zu der des Autofahrens zu stärken.

Zum anderen wurde festgestellt, dass auf dem durch den Park geführten Stuttgarter Haupttradweg der Abschnitt um die Station 5 ein konflikträchtiger Engpass besteht. Um hier Abhilfe zu schaffen, schlägt die Intervention "Radwegverlegung" die Umleitung des (schnellen) Radverkehrs auf eine konkrete Alternativroute vor. Diese wird zwar bereits von einigen Fahrradfahrern genutzt, scheint jedoch von einigen auch noch nicht ausreichend wahrgenommen zu werden. Um die Umleitung umsetzen zu können, wird schließlich eine "Toolbox" mit einigen konkreten Vorschlägen an die Hand gegeben, um die einzelnen Maßnahmen ausprobieren, bewerten und dann selektiv umzusetzen zu können.

Lastenrad-Intervention

Um den Besuchern des Max-Eyth-Sees, die schweres oder umfangreiches Gepäck dorthin und wieder zurück transportieren wollen (zum Grillen, Picknicken etc.) eine Alternative zum Auto zu bieten, soll an zwei Wochenenden (vier Tage) mit schönem Wetter ein kostenloser Shuttle-Service mit dem Lastenrad angeboten werden, welches aus Labormitteln von der Initiative "Lastenrad Stuttgart" (www.lastenrad-stuttgart.de) gemietet werden soll. Studenten oder Hilfswissenschaftler des Städtebauinstituts



Piktogramm "Radwegverlegung"



Bereich am südwestlichen Eingang



Grillfest im Schatten der Bäume

bieten den Service dann für mehrere Stunden am Tag zu den Stoßzeiten an, etwa von 12 bis 16 Uhr. Dabei kann das Gepäck direkt vom Auto auf dem Parkplatz an den Grill- oder Picknick-Ort transportiert werden. Sollte zur Zeit der Intervention eine akute, durch die Behörden verkündete Brandgefahr bestehen, sollte der Service für Besucher mit Grillausrüstung nicht angeboten werden, um auf die Gefahr klar hinzuweisen. Die Standardroute für die Aktion verläuft vom Parkplatz über ein kurzes Stück der L1100 und den südwestlichen Eingang des Parks (U-Bahn-Station "Wagrainstraße") bis zu den Flächen, auf welchen das Gepäck vom Besucher benötigt wird, um es anschließend dort gemeinsam abzuladen. Da vermutlich nur eine einzige Person auf dem Lastenrad fahren kann und diese Person zumindest auf



Darstellung der Route für das Lastenrad-Shuttle

dem Straßenstück kein unerfahrener Parkbesucher sein sollte, empfiehlt es sich, den Park-Eingang an der U-Bahn-Haltestelle "Wagrainstraße" als Zwischentreffpunkt auszumachen, um von dort aus gemeinsam zum Zielort zu gelangen. Bei "freier Bahn" können die Parkbesucher eventuell selbst ein Stück fahren, um sich mit dem Lastenrad vertraut zu machen. Zusätzlich kann der Service für die weniger intensiv genutzte Wiese in der Nähe der Station 3 (Haltestellen "Hofen") angeboten werden, wobei das Grillen dort untersagt ist.

Um zurück zum Auto zu gelangen, sollte den Besuchern ein Rückkehrtermin angeboten werden (Ort auf Karte markieren

und Uhrzeit aufschreiben), oder die Möglichkeit, das Shuttle später per Mobiltelefon anzufordern. Neben dem Fahrer des Lastenrads sollte mindestens eine weitere Person dabei sein, die Passanten über den Service informiert, den Überblick behält und den Fahrer ablösen kann. Die Zeit, in der das Lastenrad nicht beansprucht wird, sollte genutzt werden, um im Park, auf der Strecke oder am Parkplatz nach Interessenten zu suchen und durch Präsenz und eventuell ein einfaches Werbeschild am Lastenrad Aufmerksamkeit zu erzeugen. Zusätzlich kann Werbung für das Lastenrad Stuttgart gemacht werden, z.B. indem kleine Zettel mit den entsprechenden Kontaktdaten verteilt werden.



Nach Osten gewandter Blick vom Max-Eyth-Steg auf den Neckar



Alternative Route: freie Fahrt

Radwegverlegung

Die Verlegung der Hauptradroute soll nicht in erster Linie durch eine neue behördliche Beschilderung erreicht werden, sondern auch durch mehrere kleine Maßnahmen, die einerseits mit der intuitiven Wahrnehmung von Fahrlinien arbeitet und andererseits mit aufklärenden Infotafeln an den Scheidepunkten. Diese Maßnahmen werden nach der Vorstellung der vorgeschlagenen Alternativroute in einer "Toolbox" gesammelt dargestellt, um sie vor einer langfristigen Umsetzung testen und evaluieren zu können.

Beschreibung der Route

Um den beschriebenen Engpass auf der Hauptradroute zu umgehen, bzw. eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahrradfahrer in diesem Bereich umsetzbar zu machen, sollen die Brücken auf beiden Seiten des Engpasses genutzt werden, um den Fahrradverkehr für zumindest diesen Abschnitt auf die andere Seite des Neckars zu verlegen. Jeweils zwei zehninütige Messungen an den Stationen "A" und "B", sowie eigene Beobachtungen und Erfahrungsberichte von regelmäßig dort verkehrenden Passanten weisen darauf hin, dass die vorgeschlagene Route schon zum jetzigen Zeitpunkt als Fahrradstraße anzusehen ist, wie es auch die hier eingefügten Fotoaufnahmen bereits nahelegen.

Ungefähr zwei Drittel der vorgeschlagenen Route weist eine Breite von fast sechs Metern auf und bietet somit neben ausreichend Platz und radfreundlichem Bodenbelag auch eine gute Übersicht über den Verkehr sowie einen schönen Ausblick auf die terrassierten Weinberge und den Neckar. Es handelt sich zwar um eine Anliegerstraße mit entsprechend wenig Kfz-Durchgangsverkehr, jedoch parken in wenigen hundert Metern Abstand immer wieder auf der hangseitigen Straßenseite Autos,



Alternative Route: freie Fahrt trotz parkender Autos



Mündung in die Austraße



Abzweigung nach Hofen



Schmales Verbindungsstück zwischen Station B und Austraße



Schmales Verbindungsstück zwischen Station B und Austraße



Blick auf die Brücke Richtung Hofen und Abbiegung zur Austraße

deren Besitzer vermutlich oft auch Eigentümer der am Hang gelegenen Grundstücke sind. Auf diesem Abschnitt der Alternativroute ist, im Gegensatz zu dem zu umgehenden Engpass, selbst bei hohem Verkehrsaufkommen mit vergleichsweise wenig Verkehrsproblemen und Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern zu rechnen. Allerdings sollte darüber nachgedacht werden, den Autoverkehr noch weiter einzudämmen oder unterzuordnen, da einige Autofahrer sich meinen Beobachtungen zufolge nicht an die Fahrgeschwindigkeit der Fahrradfahrer anpassen zu wollen scheinen. Nach Möglichkeit sollte die Strecke mit zwei Eirichtungswegen versehen oder eine offizielle Fahrradstraße verwandelt werden, auf welcher andere Verkehrsteilnehmer zur Achtsamkeit aufgerufen werden und sich unterordnen sollten.



Südliches Ende der Brücke "Station B)

Auch wenn der Fahrradverkehr auf der Austraße (Station A) bereits beträchtlich ist, passierte jedoch nicht einmal die Hälfte der Brücke bei Station B. Stattdessen wählten sie offensichtlich eine Route durch Mühlhausen. Vermutlich auch aus dem Grund, das deutlich schmalere und weniger intuitiv zu wählende Verbindungsstück zwischen der Austraße und der Brücke bei Station B sowie die Brücke selbst zu meiden. Zwar ist dieser Weg als Route nach Stuttgart-Mitte angeschrieben, wenn man die nordöstliche Unterführung Richtung Max-Eyth-See verlässt, jedoch scheint dieser Weg entweder nicht deutlich genug wahrgenommen zu werden oder zumindest weniger vielversprechend zu sein. Um die intuitiv dem Neckar folgenden Fahrradfahrer über die Brücke auf die andere Seite umzulenken, sind vielerlei Maßnahmen denkbar, von welchen eine kleine Auswahl in der "Toolbox" vorgeschlagen wird.



Blick beim Verlassen der Unterführung in Richtung Max-Eyth-See (Station B)



Blick flussabwärts auf den Max-Eyth-Steg (Austraße)



Auf dem Max-Eyth-Steg

Problematische Stellen und Abschnitte

An der südlichen Auffahrt auf die Brücke bei Station B befindet sich eine sehr enge und unübersichtliche Kurve, die dadurch entstand, dass ein am Rand gepflanzter Baum mit seinem Stamm in den Weg wuchs; über eine Fällung sollte nachgedacht werden. Direkt davor ist der Bodenbelag an der Stelle, an welcher die letzte Möglichkeit zum Wechsel auf die geeignetere Strecke besteht, mit Pflastersteinen so gestaltet, dass die Auffahrt wie ein Fußgängerweg wirkt, während die Strecke durch den Park wie ein konsequent geführter "Hauptweg" erscheint, obwohl auch hier eine Einschränkung der "freien Fahrt" offensichtlich ist. Eine weitere schwierige Stelle befindet sich am Max-Eyth-Steg. Zum einen weist die Auffahrt auf die Brücke eine scharfe Kehrtwende auf und eine relativ große Steigung, bei der viele Fahrradfahrer absteigen müssen. Zum anderen ist der Weg über die Brücke, der die kürzeste Route zwischen Freiberg und dem Max-Eyth-See darstellt, mit ca. 2,37 Metern für eine gemeinsame Nutzung mit Fußgängern sehr schmal. Ein Großteil der sich neckarabwärts bewegenden Fahrradfahrer wird jedoch vermutlich weiter auf der Austraße bleiben. Neben der Intuition, diesem komfortablen Weg weiter zu folgen, ist er an der Gabelung zur Brückenauffahrt auch als Weg nach Esslingen, Bad-Cannstatt, Münster und in das Zentrum ausgeschildert. Ziel sollte es also sein, die auf Seite des Max-Eyth-Sees neckaraufwärts Fahren über die Brück zu lotsen. Dazu muss die aktuelle Gestaltung so verändert werden, dass ein direkter, gut befahrbarer Weg an die Auffahrt heranführt und deutliche Hinweise diese Alternative nahelegen. Die Notwendigkeit einer direkten Auffahrt ist auch an dem augenscheinlich vielgenutzten Trampelpfad in abzulesen. Unsichere und ortsunkundige Fahrradfahrer werden diese Route vermutlich nicht wählen. Die vorgesehene Auffahrt wirkt umständlich und anstrengend und aufgrund fehlender Beschilderung kann sie noch nicht einmal



Parkseitige Auffahrt auf den Max-Eyth-Steg

eine Belohnung für die Überquerung aufzeigen. Wie Fahrradfahrer mit Anreizen und Raumwahrnehmung leiten kann, soll abschließend mit der Toolbox ausprobiert werden. Abgesehen von der hier vorgeschlagenen Intervention, die eher ein "Ausweichmanöver" auf den letzten Metern darstellt, sollte auch darüber nachgedacht werden, wie man die Fahrradrouten vor und nach diesem Abschnitt so verlegen und umgestalten kann, dass öfter bereits an früherer Stelle auf die vorzuziehende Seite des Neckars gewechselt wird und dabei sinnvolle Verkehrsachsen für Fahrradfahrer entstehen, die zur häufigen Benutzung einladen.

Toolbox

Folgende Maßnahmen scheinen vor dem Hintergrund der Studie und im Rahmen des Reallabor-Projekts sinnvoll, um die Umlenkung des Fahrradverkehrs über die beiden Brücken umzusetzen.

Die Kurve zum Abbiegen so gestalten, dass man ihr intuitiv folgt, z.B. durch:



Skizze einer möglichen Umgestaltung der Unterführung bei Station B

- aufgemalte (vorgetäuschte) oder massive (physisch vorhandene) Ausbuchtungen, die zum Geradeausfahren umfahren werden müssen, während sie auf der Alternativroute den Fahrbahnrand bilden; eine aufgemalte Ausbuchtung (Warnstreifen, Glasscherben, Blumenbeet etc.) hätte den Vorteil, dass sich Fußgänger wahrscheinlich weniger davon abschrecken/täuschen lassen, diesen Bereich zu nutzen
- die Hervorhebung der zu nehmenden Kurve durch das Aufmalen von Fahrbahnbegrenzungen, "Beschleunigungspfeilen", linienhaften oder sequentiellen Kunstwerken, die Neugierde und Sympathie für die alternative Route wecken oder einfach das Retuschieren des "Fußgängerzonen"-Pflasters, das die Abzweigung zur Alternativroute prägt (Station B)
- Den Geradeausweg für Fahrradfahrer unattraktiver gestalten, z.B. durch das Aufmalen/Aufstellen von:
 - Kopfsteinpflaster
 - Hindernissen (Poller, Schranken etc.)
 - spielenden Kindern

Eine Wegweiser-Tafel an den Scheidepunkten aufstellen und darauf z.B.:

- leicht verständliche und charakterisierende Namen für beide Routen angeben (z.B. "Dunkler Bummer!" und "Helle schnelle")
- für beide Routen eine repräsentativen Fotoaufnahme einer häufigen Situationen abbilden (zur Veranschaulichung, keine plumpe Werbung!)
- einen Text für Interessierte verfassen, der die Unterschiede zwischen den beiden Routen knapp darstellt und eventuell auf das Reallabor-Projekt verweist
- ein Karte abbilden, auch welcher die sinnvolle Radwege- und Routen eingezeichnet sind, sodass der persönliche Zielort zuverlässig auf anderer Route erreicht werden kann
- den eventuellen durchschnittlichen Zeitvorteil der Alternativroute angeben (unter realen Bedingungen gemessen)

INTERVENTIONEN

Lucia Pedrosa

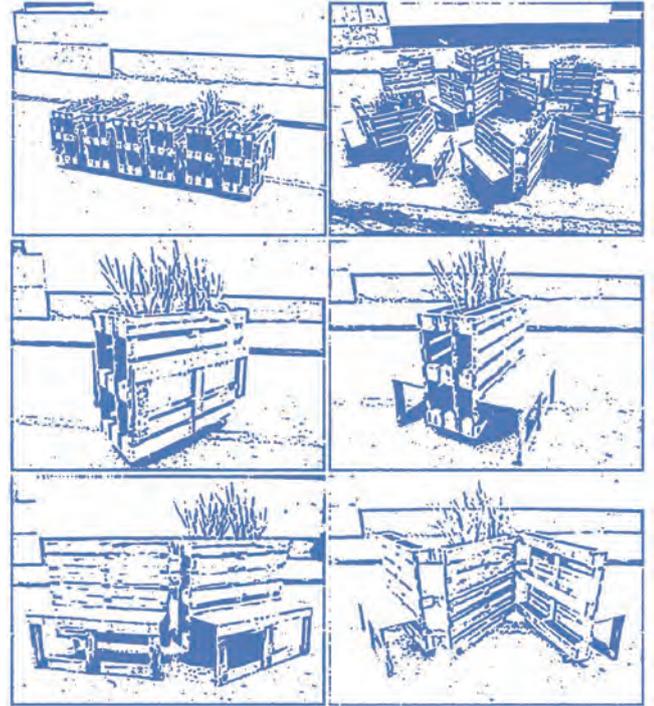
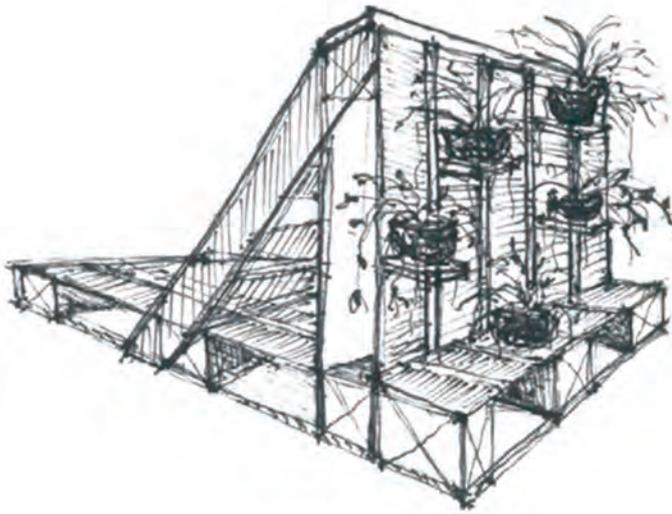


Konzept

The first intervention is to improve the space in use, there is not enough in the place, also is a intervention in water of the lake, against the bad smell and dirty water. To achieve this, the idea is to impulse the activity of reading, were people stays in the place more than 30 minutes, with places for reading and sitting on the lake.

The second intervention is to reactivate the two car parking streets of the lateral sides of the square. For this the car parking will be restricted during the day and weekends. Cars will be able to park from 22:00 to 8:00, during the day; a system of mobile benches is distributed in the street as the people need. These benches have two positions, closed and opened, when they are closed, they occupy a small place in the street.





INTERVENTIONEN

Justine Borsenberger

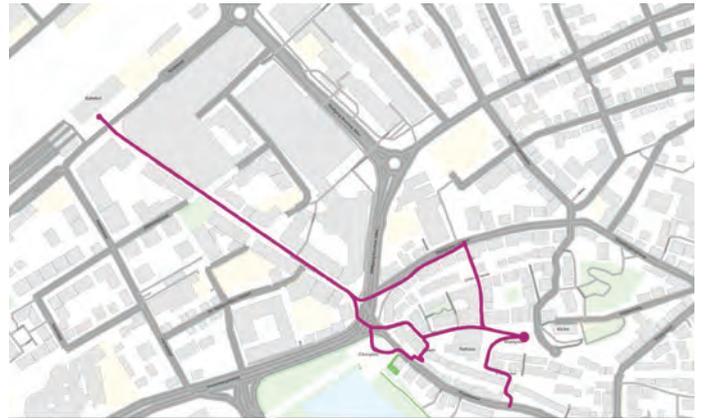
„Die Wiedervernetzungsaktion“

Das Ziel dieser Aktion ist es den Menschen, die in Böblingen leben oder die die Stadt besichtigen, neue Blicke auf die Stadtmitte zu geben. Der Elbenplatz ist heute einen neuen Treffpunkt im Zentrum. Dort liegt ein See, man kann sich am Ufer oder auf Bänken entspannen. Am Marktplatz und in seiner Umgebung herrscht allerdings kein Mangel an Schönheit. Es ist nämlich gemütlich sich dort zu hinzusetzen. Es ist ruhig und es gibt nur weniger Verkehr. Der Zweck ist also die Bürger wieder mit diesem Viertel in Verbindung zu bringen.

Wie? Man muss die Leuten neugierig machen z.B. mit künstlichen Einrichtungen um in ihnen die Lust am Partizipieren zu wecken. Die Lösung könnte sein ab dem Bahnhof kleine temporäre Holzstrukturen aufzustellen, da sich dort die Mehrheit der Passanten bewegt. Die Pendler werden sich darüber wundern und zum Umdenken angeregt werden.

Die Holzstrukturen können punktuell auf der Bahnhofstraße aufgestellt werden, um einen Werdegang der Kunst zu begründen. Am Ende des Weges kommt man auf dem Marktplatz an.

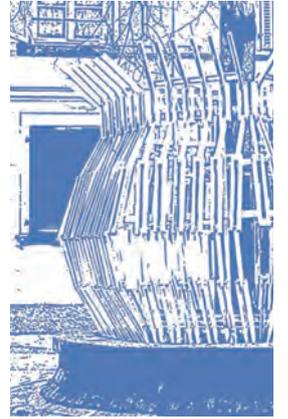
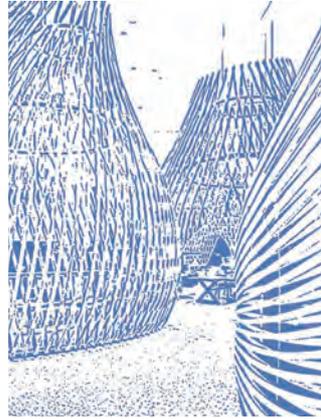
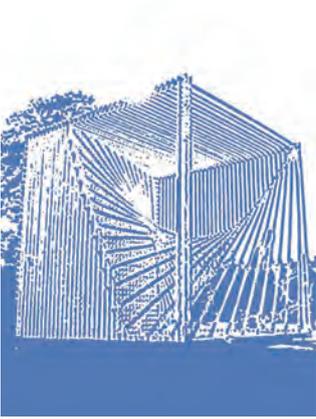
Dort findet sich Pavillons zum Ideen sammeln, wo Bürger teilnehmen können. Es könnte die Möglichkeit bestehen sich mit verschiedene Medien auszudrücken: Malen, Schreiben oder Tonbandaufnahmen. Ziel ist die Diskussion mit die Bürger über das Thema Mobilität zu öffnen. Die Nähe des Rathauses kann ein Vorteil sein und Personen aus der Stadt könnten zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen.



Konzeptpiktogramm : die Wege zu den Einrichtungen



Blick auf die Holzstruktur auf den Treppen



Referenzen



Skizze zur Platzgestaltung

INTERVENTIONEN

Meriem Ameziane



Veranstaltungen am Marienplatz



Marienplatz

Der Marienplatz ist ein hochattraktiver Stadtraum. Jeden Mittwoch findet auf diesem großen Platz ein Wochenmarkt statt. An Wochenenden können verschiedene Vereine und Parteien auf dem Platz Infostände und ähnliches aufstellen.

Auch für Protestaktionen, wie der getanzte Protest gegen die weltweite Gewalt an Frauen, und weitere öffentliche Versammlungen finden am Marienplatz regelmäßig statt. Jährlich findet im Sommer das drei- bis viertägige Marienplatzfest statt. Doch all diese Veranstaltungen sind zeitlich begrenzt. An anderen Tagen bleibt der Marienplatz leer und ungenutzt.



Ungenutzte Freifläche abseits der temporären Veranstaltungszeiten



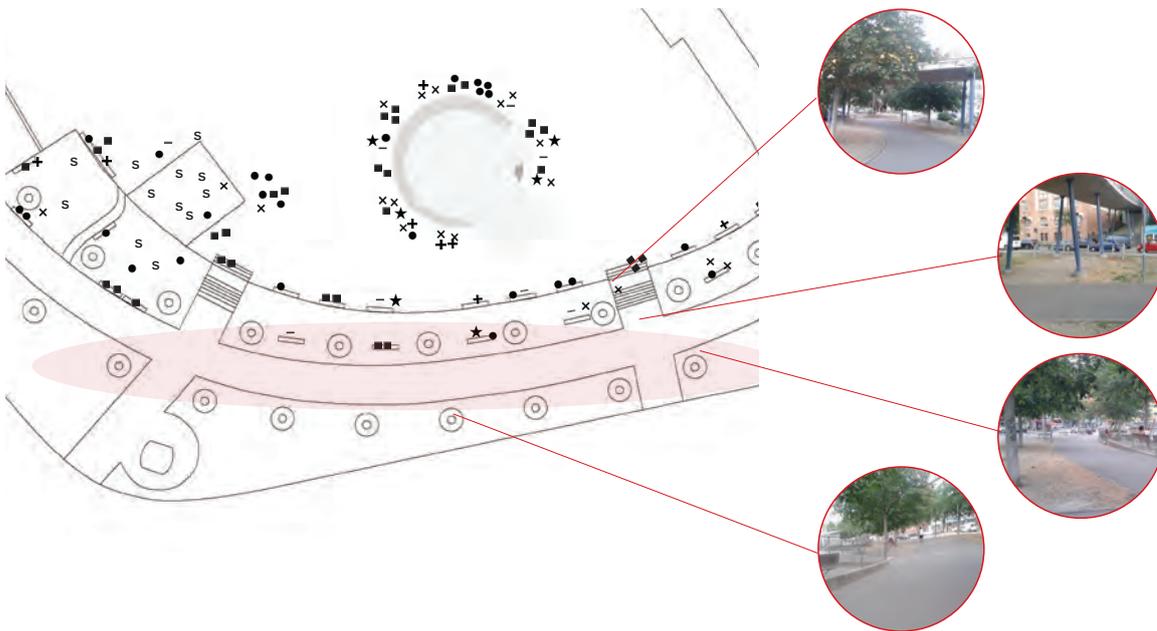
Nutzungsmöglichkeiten des Marienplatzes

Um diesen Zustand zu ändern, ist es denkbar eine temporäre Alternative zu bieten. Es wäre möglich eine begrenzte Anzahl verstellbarer Stühle auf den Platz zu stellen. Diese könnten, je nach Bedarf, von den Menschen umgestellt und verschoben werden. Aufgrund der starken direkten Sonneneinstrahlung auf den Platz, kann ein zusätzlicher Sonnenschutz, in Form von "mobilen Bäumen", dazu gestellt werden. Alternativ werden statt der Pflanzen kleine Sonnenschirme an den Stühlen befestigt.

Am Ende des Tages werden die Stühle dann zusammengelegt an den Rand gestellt und können dann am Folgetag wieder eingesetzt werden. Diese Idee lehnt sich an die Berliner Kunstinstallation "Ein Ort zum Leben" an. Die Bücherei und weitere Akteure haben eintausend Bücher zur Verfügung gestellt, die in

das offenen Bücherregal gestellt wurden. Zusätzlich wurden dreißig Stühle auf den Platz gestellt, so dass die Menschen sich jederzeit ein Buch nehmen und auf einen der Stühle zum Lesen setzen konnten. Somit entstand eine öffentliche Bibliothek, die an die Buchverbrennung von 1933 erinnerte und die Bücher der betroffenen Autoren ausstellte.

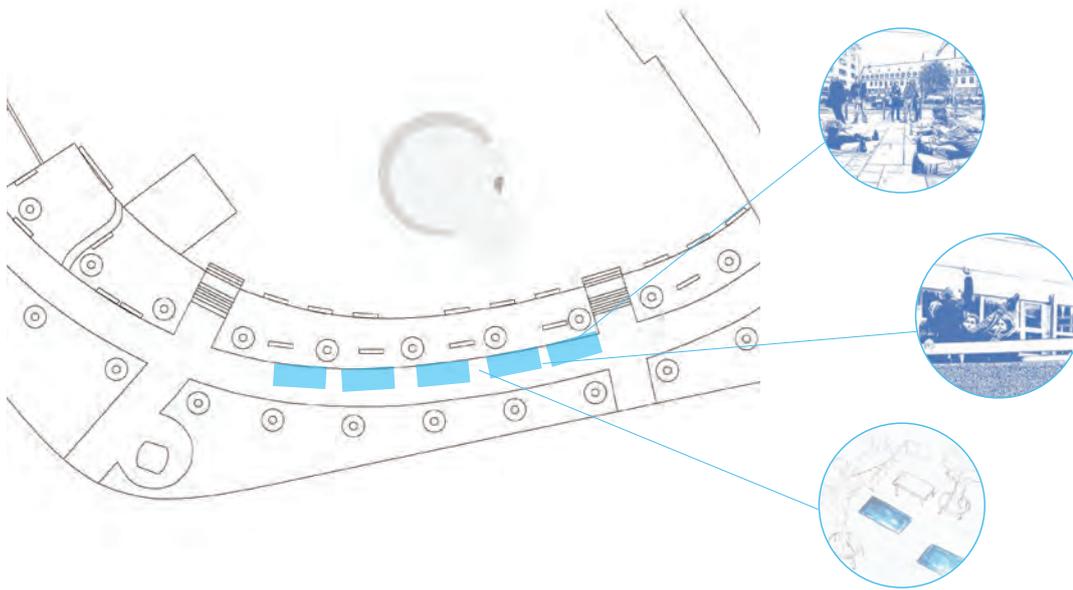
Auch das Projekt "mobiles Wohnzimmer" der Züricher Kunststudenten hat mich stark inspiriert. Als Pendant zur Hektik und dem Alltagsstress der heutigen Gesellschaft, wollten sie einen Ruhepol im öffentlichen Raum schaffen. Ein Sessel, ein Teppich, eine Stehlampe und ein Tisch mit Zeitschriften und Büchern wurde in den Freiraum gestellt und waren für jeden Passanten nutzbar.



Zustand der Baumallee an der Filderstraße

Marienplatz - Filderstraße

Der höher gelegene Bereich des Marienplatzes, welcher an der Filderstraße angrenzt, bleibt die meiste Zeit ungenutzt. Breite Wege, die seitlich von Bäumen geziert werden und somit einen, vom umliegenden Verkehr geschützten und relativ entspannten Raum bilden, werden kaum begangen und genutzt. Die Sitzflächen stehen inmitten eines Steinbettes. Dieser macht jedoch eine unsaubere Erscheinung, da darin teilweise Zigarettentümel und kleiner Abfälle zu finden sind.



Nutzungsvorschlag des verlassenen Freiraums

In erster Linie ist es sinnvoll die Bänke aus den Steinbetten zu nehmen und auf den nackten Boden zu stellen, um einladender zu wirken. Des Weiteren ist die Position der Bänke unvorteilhaft. Setzt man sich mit dem Blick zum Marienplatz, so hat man die Leere im Rücken, andersrum blickt man auf den unschönen Autoverkehr.

Da der Weg eine sehr umständliche Wegführung vorweist und die Passanten die Abkürzung durch den Platz bevorzugen, muss etwas Attraktives auf diesem Platz geschehen, um die Passanten anzulocken.

Die Idee ist es, temporär angelegte Jogamatten entlang eines Wegeabschnittes anzubringen. Jeder ist folglich in der Lage seine Übungen, Dehnungen und ähnliches nach außen zu verlegen. Interessenten können nach Belieben zuschauen oder gar mitmachen.

Diese Idee orientiert sich an der Aktion einer Frankfurter Künstlergruppe, welche den öffentlichen Raum für Gymnastikübungen genutzt hat, um die Fußgänger-mobilität in der Stadt zu fördern.



Vorschlag zur temporären Umnutzung der Parkflächen

Einzelne Parkplätze können als Aufenthaltsorte genutzt werden. Umgesetzt wird das Ganze, indem kleine mobile Flächen auf vereinzelt Parkplätzen aufgestellt werden, die verschiedene Konzeptthemen abdecken. Grüne Flächen, ein Sandkasten oder ein Wasserbecken können beispielhafte Themen sein und an warmen Tagen zur Abkühlung und Entspannung einladen. Nach Ablauf des Projektes, können die Wagen einfach weggefahren werden. Diese Idee leitet sich von dem Projekt Kölner Architekten ab. Diese haben eine "grüne Oase" auf Rädern geplant und auf einen öffentlichen Parkplatz gestellt.

Im Rahmen des Arbeitspakets 1.2 "Experimentelle Kartierungen ausgewählter Mobilitätsräume" beschäftigten sich Studierende der Architektur und Stadtplanung, sowie der Geographie gemeinsam mit Wissenschaftler*innen des Forschungsprojekts mit ihrer eigenen Mobilität und wie "Public Life Studies" dazu verwendet werden können die Wechselwirkungen von gebauter Umwelt und Mobilität zu analysieren und sichtbar zu machen. Hierfür beobachteten die Studierenden in Mobilitätstagebüchern ihr eigenes Mobilitätsverhalten, um dieses zu reflektieren, sowie die bewusste Wahrnehmung zu trainieren. Mittels Beobachtungen, Zählungen und Fotografien untersuchten sie zehn zuvor identifizierte Mobilitätsräume und arbeiten die Ergebnisse graphisch auf. Ergänzt wurde dies durch einen Stadtspaziergang mit Vertretern des Seniorenbeirates durch den Stuttgarter Süden, in welchem sich die Senioren anhand der realen Gegebenheiten mit den Studierenden über ihre Anforderungen an eine fußgänger*innenfreundliche Stadtgestaltung austauschen konnten. In einer Fahrradtour über die Hauptradroute 1 mit Aktiven der Stuttgarter Fahrradszene, wurde zudem die Perspektive der Fahrradfahrenden eingenommen und auf Video festgehalten. Die Auswertung der gesammelten Informationen bildete schließlich die Inspiration für Interventions- und Umgestaltungsideen, welche die Studierenden zum Abschluss des Seminars ausarbeiteten.

Die methodische Beobachtung des öffentlichen Raums hat sich dabei als wirkungsvolles Werkzeug herausgestellt. Mit technischem geringem Aufwand können wertvolle Erkenntnisse über Bewegungsmuster und Nutzung von öffentlichen Räumen gewonnen werden. Wird die Methode konsequent angewandt, können die Erkenntnisse Grundlage für Umgestaltungsmaßnahmen bilden, welche dem Menschen gerecht werden und somit Fehlpla-

nungen reduzieren. Sie sollte daher fester Bestandteil von Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen werden.

Es hat sich zudem gezeigt, dass viele Mobilitätsräume in Stadt und Region von baulichen und verkehrstechnischen Kompromissen geprägt sind, die auf engem Raum zwischen allen Verkehrsteilnehmenden vermitteln wollen. Dies stellt zwar einen demokratisch gerechten Ansatz dar, hat jedoch leider oft zur Folge, dass sich bei Zufußgehenden, Autofahrenden und Fahrradfahrenden gleichermaßen ein Gefühl der Benachteiligung einstellt. Dies führt an vielen Stellen zu Unzufriedenheit. Sehr ausgeprägt ist diese Benachteiligung für die Stuttgarter Radfahrenden. Das Rad ist in Stuttgart flächen- und budgetmäßig noch deutlich unterrepräsentiert. Fahrradfahrende werden im Verkehr oft rücksichtslos behandelt und müssen selbst auf der kaum sichtbaren Hauptradroute 1 mit zahlreichen Provisorien und Situationswechseln zurechtkommen. Zudem werden sie immer wieder zu unbewusstem Fehlverhalten angeleitet. Neben diesen negativen Punkten, konnten aber auch zahlreiche positive Lösungen beobachtet werden und in den letzten Jahren gab es einige bauliche Verbesserungen. Es ist also ein Wandel der kleinen Schritte, aber immerhin geht er in die richtige Richtung.

In diesem Sinne trägt diese Publikation hoffentlich dazu bei, dass sich die Beobachtung des öffentlichen Raumes etabliert und der Flickenteppich etwas mehr Struktur bekommt. Und vielleicht werden, basierend auf systematischen Beobachtungen, weiterhin experimentelle Interventionen entwickelt, die zu einem gegenseitigen Verständnis und einer stärkeren Anerkennung anderer Verkehrsteilnehmenden im Mobilitätsraum beitragen.

LITERATUR + DANKSAGUNG

LITERATUR

Bernhardsgrütter A. (2005). Augenschein Fussverkehr. Zürich: Eigenverlag.

Forderer W., & Leyva N. (2013). Fördermaßnahme ZukunftsWerk-Stadt. Teilvorhaben Stuttgart: Besser zu Fuß unterwegs in Stuttgart. Schlussbericht. Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart. <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/500844/110146.pdf>
Zugegriffen: 20.01.2018

Gehl J., & Svarre B. (2013). How to study public life. Washington, Covelo, London: Island Press.

Heydcamp C. (2014). »Mich nervt ganz besonders...«: Wie man Mobilitätskomfort messbar macht und bewertet. Stuttgart: Fraunhofer IAO. <https://blog.iao.fraunhofer.de/mich-nervt-ganz-besonders-wie-man-mobilitaetskomfort-messbar-macht-und-bewertet/>
Zugegriffen: 20.01.2018

Stuttgart 2010: <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/210632/112697.pdf>
und
<http://www.stuttgart.de/item/show/210632/1>
Zugegriffen: 20.12.2017

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2012). Daten zum Verkehr. Dessau: Umweltbundesamt.

Verband Region Stuttgart (Hrsg.) (2009). Regionalplan. Stuttgart: Verband Region Stuttgart. [https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=](https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=682&token=5d584afc521d2491a202126da5d2d600e8192c77)

[682&token=5d584afc521d2491a202126da5d2d600e8192c77](https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=1951&token=fe36d21eb0f6e141e53f5a1d8b443cf96c699fd3)
Zugegriffen: 20.01.2018

Verband Region Stuttgart (Hrsg.) (2011). Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010. Regionale Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten. Stuttgart: Verband Region Stuttgart. <https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=1951&token=fe36d21eb0f6e141e53f5a1d8b443cf96c699fd3>
Zugegriffen: 20.01.2018

VVS (2015). Verbund-Schiennetz. Stuttgart: VVS. http://www.vvs.de/download/Verbund_Schiennetz.pdf
Zugegriffen: 22.04.2015

DANKSAGUNG

Wir danken Christine Lehmann, Jan Lutz, Gerd Lüer, Rainer Wißler und Christoph Schmid für die freundliche Unterstützung während des Seminars und der Teilnahme an den darin durchgeführten Aktivitäten.

Abb.1: Nachhaltige Mobilität S.7: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Raphael Dietz

Abb.2: Mobilitätsdaten S.9: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber

Abb.3: Diagramm Pendlerroute und Stimmung S.10: Student*in A

Abb.4: Mobilitätsdaten S.11: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber

Abb.5: Diagramm Pendlerroute und Stimmung S.12: Student*in B

Abb.6: Mobilitätsdaten S.13: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber

Abb.7: Diagramm Pendlerroute und Stimmung S.14: Student*in C: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/0f/Stuttgart_Hauptbahnhof_2010-09-06.jpg/220px-Stuttgart_Hauptbahnhof_2010-09-06.jpg

Abb.8: Mobilitätsdaten S.15: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber

Abb.9: Diagramm Pendlerroute und Stimmung S.16: Student*in D: https://bineckartor.files.wordpress.com/2011/10/img_2488_1.jpg; <https://www.youtube.com/watch?v=AhUKYvZ1VNw>; <https://www.cordulamaier.de/wp-content/uploads/2010/04/UniStuttgart00035.jpg>

Abb.10: Mobilitätsdaten S.17: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber

Abb.11: Diagramm Pendlerroute und Stimmung S.18: Student*in E: Nina Ayerle <https://www.youtube.com/watch?v=AhUKYvZ1VNw>; ParkMe

Abb.12: Diagramm Mobilitäts-Tops und -Flops S.21-22: Lea Aichele; <http://www.gablenberger-klaus.de/2010/08/08/>

Abb.13: Diagramm Mobilitäts-Tops und -Flops S.23-24: Malte Schweizerhof

Abb.14: Diagramm Mobilitäts-Tops und -Flops S.25-26: Lucia Pedrosa; <https://www.flickr.com/photos/ceaabe/4557304956/>; google street view; www.7aktuell.de/Eyb

Abb.15: Diagramm Mobilitäts-Tops und -Flops S.27-28: Justine Borsenberger; Lichtgut/Achim Zweggarth; <https://mks.antville.org/tags/Stuttgart?page=4>; Michael Steinert

Abb.16: Diagramm Mobilitäts-Tops und -Flops S.29-30: Meriem Ameziane; Dirk Müller; Wagner; <https://rail.cc/de/stuttgart/eugensplatz/1225>; https://de.wikipedia.org/wiki/Hauptst%C3%A4tter_Stra%C3%9Fen#/media/File:Stuttgart_Hauptstaetter_Strasse.jpg

Abb.17: Persönliche Zukunftsvision Mobilität in Stuttgart 2030: Innenstadt S.34: Lea Aichel

Abb.18: Persönliche Zukunftsvision Mobilität in Stuttgart 2030: Innenstadt S.36: Malte Schweizerhof

Abb.19: Persönliche Zukunftsvision Mobilität in Stuttgart 2030: Innenstadt S.38: Justine Borsenberger

Abb.20: Persönliche Zukunftsvision Mobilität in Stuttgart 2030: Innenstadt S.40: Meriem Ameziane

Abb.21: Mobilitätsräume S.41: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Raphael Dietz

Abb.22: Walking Audit Tour durch den Stuttgarter Süden S.43-44: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber

Abb.23: Erwin Schöttle Platz S.45: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.24: Parken auf dem Gehweg S.45: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.25: Baustellen auf Gehweg S.45: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.26: U-Bahn Übergang S.45: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.27: Automaten und Schilder S.46: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.28: Sackgassen S.46: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.29: Treppenanlagen S.46: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.30: Bodenwellen S.46: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.31: Verschmutzung der Treppenanlagen S.47: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.32: Nachbarschaftsplatz S.47: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.33: Übersichtskarte Radtour S.50: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.34: Ausschnittskarte Radtour S.51: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.35: Startpunkt Bhf Vaihingen S.52: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.36: Schillerplatz S.52: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.37: Ausschnittskarte Radtour S.53: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.38: Engstelle Seilbahn S.53: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.39: Verkehrsberuhigter Bereich Südeimer Platz S.53: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.40: Ausschnittskarte Radtour S.54: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.41: Fußgänger*innenzone S.54: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.42: Ampel für Radfahrer*innen S.54: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.43: Ausschnittskarte Radtour S.55: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.44: Fußgänger*innenzone S.55: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.45: Ausschnittskarte Radtour S.56: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.46: Fußgänger*innenzone Möhringer Str. S.56: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.47: Marienplatz S.56: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.48: Ausschnittskarte Radtour S.57: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.49: Kreuzung S.58: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.50: Shared Space / 20er Zone S.58: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.51: Ausschnittskarte Radtour S.59: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.52: Fahrradstraße S.60: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.53: Einbahnstraße S.60: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.54: Ausschnittskarte Radtour S.61: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.55: Ampelanlage Neckartor S.61: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz

Abb.56: Auswahl und Kategorisierung der Untersuchungsräume S.67: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.57: Mindmap Charlottenplatz S.69: Lea Aichele

Abb.58: Bestandsaufnahme räumliche Situation S. 69: Lea Aichele

Abb.59: Tracing S.69: Lea Aichele

Abb.60: Fotodokumentation S.70: Lea Aichele

Abb.61: Zählung S.70: Lea Aichele

Abb.62: Zusammenfügung in Übersichtsplan S.70: Lea Aichele

Abb.63: Lage S.71: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.64: Zahnradbahn und neue Weinsteige, Degerloch Historische Abbildung S.71: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/57/Degerloch-zahrad-dampf-1897.jpg/140px-Degerloch-zahrad-dampf-1897.jpg>

Abb.65: Zahnradbahn und neue Weinsteige, Degerloch Lageplan S.71: Lea Aichele

Abb.66: Degerloch um die neue Weinsteige herum in Bildern. Überquerungszeiten S.72: Lea Aichele

Abb.67: Fahrrad- und Fußgängerfreundliches Degerloch S.72: Lea Aichele

Abb.68: Lage S. 73: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.69: Verkehrsknoten Charlotteplatz mit Überquerungs-

zeiten S.73: Lea Aichele
Abb.70: Zählung Charlottenplatz unterirdisch S.74: Lea Aichele
Abb.71: Wartende Menschen am Charlottenplatz (U-Bahn) S.74: Lea Aichele
Abb.72: Langweilige Fassade Planiestrasse S.74: Lea Aichele
Abb.73: Lange Fussgängerüberquerung, Charlottenplatz S.74: Lea Aichele
Abb.74: Neue Vernetzung vom Untergeschoss in den oberirdischen Aussenraum S.75: Lea Aichele
Abb.75: Bessere Vernetzung im oberirdischen Aussenraum S.75: Lea Aichele
Abb.76: Schaufensterballet im Breuinger Stuttgart S.75: <http://cdn1.stuttgarter-zeitung.de/media/media.513bacb0-0b01-4eb5-a7f8-40ce37c532fb.normalized.jpeg>
Abb.77: Kreuzung S.76: <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/346223/42359.pdf>
Abb.78: Konzeptpikto S.76: Lea Aichele
Abb.79: Lichtkunst an Fassaden 1 S. 76 https://fotoclubunna.files.wordpress.com/2012/09/lichtkunst_07092012_0030_b_900.jpg
Abb.80: Lichtkunst an Fassaden 2 S.76 <http://immagine.youropi.com/glow-international-lichtkunst-festival-07-19-2012-event-57919629%28c0%29.jpg>
Abb.81: Konzept Kunst-Intervention am Charlottenplatz S. 76: <http://reise-weblog.com/wp-content/uploads/2011/05/3d-street-art-pflastermalereien.jpg>
Abb.82: Lage S.77: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber, Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Abb.83: Lage im Schwarzplan S.77: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Abb.84: Radroutenführung auf dem Bahnhofsvorplatz S.78: Malte Schweizerhof
Abb.85: Ein haltendes Taxi blockiert den Radweg S.78: Malte Schweizerhof
Abb.86: Wartende taxis auf dem Bahnhofsvorplatz S.78: Malte Schweizerhof
Abb.87: Mitnutzung des linken, eigentlich für Fahrradfahrer vorgesehenen Ampelstreifens S.78: Malte Schweizerhof
Abb.88: Menschen vor dem Haupteingang S.78: Malte Schweizerhof
Abb.89: Exemplarische Passantenzählung am Arnulf-Klett-Platz S.79-80: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.90: Kartierung der Passanten am 12. Mai 2015 S.81-82: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.91: Kartierung der Passanten am 6. Juni 2015 S.81-82: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.92: Benutzung der Betonklötze S.82: Malte Schweizerhof
Abb.93: Aufenthaltsspuren S.82: Malte Schweizerhof
Abb.94: Kartierung der Passanten am 23. Juni 2015 S.83-84:

Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.95: Lage S.85: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber, Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Abb.96: Beliebte Badestelle S.85: Malte Schweizerhof
Abb.97: Parkeingang an der Haltestelle "Wagrainstraße" (Station 1) S.86: Malte Schweizerhof
Abb.98: Blockierter Parkeingang an der Haltestelle "Wagrainstraße" (Station 1) S.86: Malte Schweizerhof
Abb.99: Verkehr an der kleinen Brücke zwischen Station 5 und 6 S.86: Malte Schweizerhof
Abb.100: Einzugesgebiet des Max-Eyth-Sees S.87-88: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.101: Verkehrsaufkommen in jeweils zehn Minuten S.89-90: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.102: Brücke zwischen Station 5 und 6 S.91: Malte Schweizerhof
Abb.103: Fußgänger warten tendenziell S.91: Malte Schweizerhof
Abb.104: Ein Fahrradfahrer fährt auf eine Menschengruppe zu... S.91: Malte Schweizerhof
Abb.105: ... sucht eine Lücke, ohne dabei abzubremesen... S.91: Malte Schweizerhof
Abb.106: ... und schlängelt sich so hindurch S.91: Malte Schweizerhof
Abb.107: Situation an einer der beiden Geschwindigkeitsstrahlen S.92: Malte Schweizerhof
Abb.108: Auch hier haben Fahrradfahrer häufig Vorfahrt S.92: Malte Schweizerhof
Abb.109: Friedliches Miteinander auf der kleinen Brücke zwischen Station 5 und 6 S.92: Malte Schweizerhof
Abb.110: Lage S. 93: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber, Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Abb.111: Ludwigsburg Station oben S.94: Lucia Pedrosa
Abb.112: Ludwigsburg Station mitte S.94: Lucia Pedrosa
Abb.113: Ludwigsburg Station unten S.94: Lucia Pedrosa
Abb.114: Lage S.95: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber, Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Abb.115: Sitzbank am auf Ebene Straße S.96: Lucia Pedrosa
Abb.116: Feuerseeplatz S.96: Lucia Pedrosa
Abb.117: Sitzgelegenheit S.96: Lucia Pedrosa
Abb.118: Umgestaltung Uferzone 2016 S.96: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber
Abb.119: Piktogramme und Pläne S.97: Lucia Pedrosa
Abb.120: Piktogramme, Pläne und Fotografien S.98: Lucia Pedrosa
Abb.121: Piktogramme S.99: Lucia Pedrosa
Abb.122: Piktogramm S.100: Lucia Pedrosa
Abb.123: Lage S.101: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber, Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.124: Böblingen: Gebiete der Studie S.101: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.125: Bahnhof S.101: Justine Borsenberger
Abb.126: Bahnhofstraße S.101: Justine Borsenberger
Abb.127: Elbenplatz S.102: Justine Borsenberger
Abb.128: Marktplatz S.102: Justine Borsenberger
Abb.129: Nutzungen in dem Zentrums Böblingen S.102: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.130: Fotografien oben S.103: Justine Borsenberger
Abb.131: Bewegungen am Bahnhof S.103: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.132: Bewegungen in der Mitte der Bahnhofstraße S.103: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.133: die Bewegungen am Ende der Bahnhofstraße S.103: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.134: Fotografie oben S.104: Justine Borsenberger
Abb.135: Grundriss oben S.104: Justine Borsenberger
Abb.136: die Bewegungen am Elbenplatz S.104: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.137: die Bewegungen an der Kreuzung zwischen der Bahnhofstraße und dem Marktplatz S.104: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.138: die Nutzungen in dem Zentrums Böblingen S.104: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.139: Lage S.105: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber, Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Abb.140: Mobilitätsformen und Intensität im Industriegebiet S.105: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.141: Analysebereich - Esslingen Industrieareal S.105: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.142: Geschwindigkeitsstudie im Industriegebiet S.105: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.143: Mobilitätsformen und Intensität im Stadtzentrum S.106: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.144: Analysebereich - Esslingen Stadtmitte S.106: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.145: Geschwindigkeitsstudie im Stadtzentrum S.106: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.146: Analyse Bahnhofplatz S.107: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.147: Raumanalyse Stadtmitte S.107: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map
Abb.148: Bahnhofplatz zur Mittagszeit S.107: Meriem Ameziane
Abb.149: Neu gestalteter Busbahnhof in Esslingen S.108: Meriem Ameziane
Abb.150: Fahrradparkplatz am Esslinger Bahnhof S.108: Meriem Ameziane
Abb.151: Zahlreiche Fahrradstellplätze in der Fleischmannstraße S.108: Meriem Ameziane
Abb.152: Aufenthalt und Bewegungsart an der Berliner Straße S.108: Meriem Ameziane

Abb.153: Analyse Stadtmittle S.109: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.154: Cafés und Einkaufsläden in der Bahnhofstraße S.109: Meriem Ameziane

Abb.155: Beliebte Eisdiele am Esslinger Turm S.109: Meriem Ameziane

Abb.156: Fahrradstellplätze in der Martinstraße S.110: Meriem Ameziane

Abb.157: Wechsel des Bodenbelags in der Martinstraße S.110: Meriem Ameziane

Abb.158: ruhender Verkehr an der Nackarbrücke S.110: Meriem Ameziane

Abb.159: Analyse Neckarstraße S.111: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.160: Parkplatzfläche unter der Brücke in der Vogel-sangstraße S.111: Meriem Ameziane

Abb.161: Zahlreiche parkende Autos rauben viel Freiraum S.111: Meriem Ameziane

Abb.162: Die Neckarstraße bietet hohes Gestaltungspotenzial S.112: Meriem Ameziane

Abb.163: fehlender Sonnenschutz und Sitzplätze an der Bushaltestelle S.112: Meriem Ameziane

Abb.164: negative Messwerte der Ampel fördert die Rotgänger S.112: Meriem Ameziane

Abb.165: Sackgasse nach Straßenüberquerung S.112: Meriem Ameziane

Abb.166: Lage S.113: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - Jana Melber; Raphael Dietz; Kartengrundlage © Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

Abb.167: Mobilitätsformen und Intensität in Heslach S.113: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.168: Analysebereiche - Heslach S.113: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.169: Geschwindigkeitsstudien in Heslach S.113: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.170: Analysebereich - Böblingerstraße S.114: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.171: Analyse Böblingerstraße S.114: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.172: Analyse Marienplatz S.115: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.173: Analysebereich - Marienplatz S.115: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.174: Wasserspiele ziehen im Sommer vor allem Kinder an S.115: Meriem Ameziane

Abb.175: Analyse Marienplatz - Treppe S.116: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.176: Die Treppe am Marienplatz ist ein beliebter Treffpunkt Treppe S.116: Meriem Ameziane

Abb.177: Fahrradständer vor der Unterführung zur U-Bahn Haltestelle Treppe S.116: Meriem Ameziane

Abb.178: Analyse - Marienplatz - Filderstraße S.117: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.179: Breite und verschattete Baumallee an der Filderstraße S.117: Meriem Ameziane

Abb.180: Kaum jemand nutzt sie Sitzflächen S.117: Meriem Ameziane

Abb.181: Piktogramm "Lastenrad-Intervention" S.121: Malte Schweizerhof

Abb.182: Piktogramm "Radwegverlegung" S.121: Malte Schweizerhof

Abb.183: Bereich am südwestlichen Eingang S.121: Malte Schweizerhof

Abb.184: Grillfest im Schatten der Bäume S.121: Malte Schweizerhof

Abb.185: Darstellung der Route für das Lastenrad-Shuttle S.122: Malte Schweizerhof; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.186: Nach Osten gewandter Blick vom Max-Eyth-Steg auf den Neckar S.123: Malte Schweizerhof

Abb.187: Alternative Route: freie Fahrt S.123: Malte Schweizerhof

Abb.188: Alternative Route: freie Fahrt trotz parkender Autos S.123: Malte Schweizerhof

Abb.189: Mündung in die Austraße S.123: Malte Schweizerhof

Abb.190: Abzweigung nach Hofen S.123: Malte Schweizerhof

Abb.191: Schmales Verbindungsstück zwischen Station B und Austraße S.124: Malte Schweizerhof

Abb.192: Blick auf die Brücke Richtung Hofen und Abbiegung zur Austraße S.124: Malte Schweizerhof

Abb.193: Südliches Ende der Brücke "Station B" S.124: Malte Schweizerhof

Abb.194: Blick beim Verlassen der Unterführung in Richtung Max-Eyth-See (Station B) S.124: Malte Schweizerhof

Abb.195: Schmales Verbindungsstück zwischen Station B und Austraße S.124: Malte Schweizerhof

Abb.196: Blick flussabwärts auf den Max-Eyth-Steg (Austraße) S.125: Malte Schweizerhof

Abb.197: Auf dem Max-Eyth-Steg S.125: Malte Schweizerhof

Abb.198: Parkseitige Auffahrt auf den Max-Eyth-Steg S.125: Malte Schweizerhof

Abb.199: Skizze einer möglichen Umgestaltung der Unterführung bei Station B S.126: Malte Schweizerhof

Abb.200: Konzept und Visualisierung S.127: Lucia Pedrosa

Abb.201: Skizze und Visualisierung unten S.128: Lucia Pedrosa

Abb.202: Referenzen rechts S.128: <http://newworks.ru/dvor-i-uchastok/sadovaya-mebel-iz-derevannyx-poddonov-i-pallet-poshagovaya-instrukciya-s-foto-i-chertezhami/>

Abb.203: Konzeptpiktogramm : die Wege der Einrichtungen S.129: Justine Borsenberger; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.204: Blick auf der Holzstruktur auf die Treppen, sie ist 140 m lang S.129: Justine Borsenberger

Abb.205: Referenz links S.130: <http://design-milk.com/organic-cube-by-s%C3%BBren-korsgaard/organic-cube-1/>

Abb.206: Referenz mitte links S.130: <http://www.saint-cirqla->

[popie.co.uk/preparer-votre-sejour/visiter/artistes-et-artisans-dart/263599-maison-des-arts-georges-pompidou---centre-dart-contemporain-et-re](http://www.popie.co.uk/preparer-votre-sejour/visiter/artistes-et-artisans-dart/263599-maison-des-arts-georges-pompidou---centre-dart-contemporain-et-re)

Abb.207: Referenz mitte rechts S.130: <http://www.saint-cirqla-popie.co.uk/preparer-votre-sejour/visiter/artistes-et-artisans-dart/263599-maison-des-arts-georges-pompidou---centre-dart-contemporain-et-re>

Abb.208: Referenz rechts S.130: <http://www.vogue.de/mode/mode-news/eroeffnung-hermes#galerie/4>

Abb.209: Skizze zur Platzgestaltung S.130: Justine Borsenberger

Abb.210: Veranstaltungen am Marienplatz S.131: Meriem Ameziane

Abb.211: Foto oben S.131: http://www.stuttgarter-wochenmaerkte.de/tl_files/impressionen/WoMa02-07-11090-w%20Kopie.JPG

Abb.212: zweites Foto von oben S.131: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/thema/Marienplatzfest>

Abb.213: drittes Foto von oben S.131: <https://www.spd-stuttgart.de/meldungen/aktiv-im-sueden-stand-auf-dem-marienplatz/>

Abb.214: viertes Foto von oben S.131: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/gallery.tanzdemo-auf-dem-marienplatz-beschwingter-protest-gegen-die-weltweite-gewalt-an-frauen.8f9df74a-18b8-47a1-aa78-535065b0042f.html>

Abb.215: Ungenutzte Freifläche abseits der temporären Veranstaltungenzeiten S.131: Meriem Ameziane

Abb.216: Nutzungsmöglichkeit des Marienplatztes S.132: Meriem Ameziane

Abb.217: Foto oben S.132: <http://buechertisch.org/10-5-ein-ort-zum-lesen/>

Abb.218: zweites Foto von oben S.132: <http://www.rosalux.de/event/48274/ein-ort-zum-lesen.html>

Abb.219: drittes Foto von oben S.132: <https://culturalhacking.files.wordpress.com/2013/09/wohnen-a.png>

Abb.220: viertes Foto von oben S.132: Meriem Ameziane

Abb.221: Zustand der Baumallee an der Filderstraße inklusive Fotos S.133: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.222: Nutzungsvorschlag des verlassenen Freiraums S.134: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.223: Foto oben S.134: <https://www.bundesstiftung-baukultur.de/presse/was-bewegte-den-stadtraum-frankfurt>

Abb.224: zweites Foto von oben S.134: <https://www.bundesstiftung-baukultur.de/presse/was-bewegte-den-stadtraum-frankfurt>

Abb.225: drittes Foto von oben S.134: Meriem Ameziane

Abb.226: Vorschlag zur temporären Umnutzung der Parkflächen S.135: Meriem Ameziane; Kartengrundlage © Open Street Map

Abb.227: Foto links S.135: http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-BAUNETZWOCHE_146_838720.html

Abb.228: Foto Mitte S.135: <https://www.euref.de/de/community-besucher/sport-erholung/>

Abb.229: Foto rechts S.135: unbekannt

IMPRESSUM



HERAUSGEBER

Städtebau Institut
Universität Stuttgart

Lehrstuhl Internationaler Städtebau
Prof. Dr. Astrid Ley
Keplerstr. 11
70174 Stuttgart

Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen
Prof. Dr. Helmut Bott
Keplerstr. 11
70174 Stuttgart

Ansprechpartner*in: Raphael Dietz, Wei Jiang

REDAKTION & ORGANISATION

Dipl.-Ing. Raphael Dietz

SATZ / LAYOUT

Dipl.-Ing. Raphael Dietz
Dr.-Ing. Wei Jiang
Jana Melber M.SC.

VERLAG

Städtebau-Institut
Universität Stuttgart
Lehrstuhl Internationaler Städtebau
Prof. Dr. Astrid Ley
Keplerstr. 11
70174 Stuttgart
Tel.: 0711 685 -83372
E-Mail: international@si.uni-stuttgart.de

Diese Publikation entstand im Rahmen des Reallabors
für nachhaltige Mobilitätskultur

Januar 2018

