



autofrei?

**potentiale und
herausforderungen
für stuttgart**

Markus Thabiso Schiemann & Niels-Jakob Lorenz

Markus Thabiso Schiemann & Niels-Jakob Lorenz

Staatliche Akademie der bildenden Künste
betreut von Prof.in Dipl.-Arch. Fabienne Hoelzel

Abgabe 5. August 2021

autofrei?

**potentiale und
herausforderungen
für stuttgart**

INHALT

VORWORT	10
EINLEITUNG	12
EINBLICK	
STADTENTWICKLUNG	18
STADTKLIMA	28
MOBILITÄT	42
ÖFFENTLICHER RAUM	52
DIALOG	
STUDIENDESIGN	62
SZENARIO	66
REFLEKTION	86
AUSBLICK	
STADTKLIMA +	92
MOBILITÄT +	98
ÖFFENTLICHER RAUM +	108
SZENARIO +	120
FAZIT	128
LITERATURVERZEICHNIS	132
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	138
TRANSKRIPTION	142

Unser Dank gilt Prof.in Dipl.-Arch. Fabienne Hoelzel für ihre Anleitung und Unterstützung während dieses Prozesses. Auch möchten wir uns bei allen Bürger*innen Stuttgarts bedanken, die an unserer Befragung teilnahmen und durch ihre individuellen Perspektiven auf ein autofreies Stuttgart, dieses Projekt ermöglichten.

VORWORT

Seit 2015 leben wir selbst in Stuttgart und studieren Architektur. Mit der Zeit haben wir uns zunehmend daran gestört, dass Autos die Lebensqualität im Kessel beeinträchtigen. Ein Großteil der Stuttgarter Straßen (von den mehrspurigen Hauptverkehrsadern abgesehen), sind so breit, dass zwei Autos aneinander vorbeifahren können. Flankiert von Parkstreifen wird der Fußgänger an den Rand gedrängt. Fußgänger sind Hitze, Lärm und Abgasen ausgesetzt. Beim Umstieg auf das Fahrrad ist man sowohl auf der Straße als auch auf dem Gehweg unerwünscht. Mit der Unzufriedenheit über den gegenwärtigen Zustand begannen wir Ideen zu entwickeln, wie ein anderes Stuttgarter Stadtbild aussehen könnte. Es wäre eine Stadt, in den Straßen zum Ort der Begegnung und des Austauschs werden und die Viertel als ein Ort der Nachbarschaft und Identifikation. Ermöglicht durch eine nachhaltige und autofreie Mobilität.

Warum aber haben es andere Städte geschafft dem Auto Parole zu bieten und Stuttgart nicht. Ist alles auf die wirtschaftliche Macht der Autoindustrie und der davon beeinflussten Politik zurückzuführen? Wir fragten uns, was die Stuttgarter*innen selbst von ihrer Stadt und ihrem

öffentlichen Raum halten. Wissen Sie, welches Potential zwischen ihren Häusern liegt? Auf der Suche nach den Herausforderungen eines autofreien Stuttgarts und der Frage nach Wünschen und Ideen der Stuttgarter*innen für ihren Stadtraum sind wir in den Dialog getreten. Vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung wollen wir Wege aufzeigen, wie Stuttgart nun die Möglichkeit zu einer Trendwende einleiten könnte. Das als „Autostadt“ bekannte Stuttgart könnte dann aufzeigen, wie eine autofreie, gesunde und zukunftsfähige Stadt das Leben der Menschen positiv verändern könnte.

Markus Thabiso Schiemann & Niels-Jakob Lorenz
Staatliche Akademie der bildenden Künste Stuttgart
August 2021

EINLEITUNG

Statistisch betrachtet besitzt nahezu jede*r Zweite Stuttgarter, inklusive Kinder und Rentner*innen ein Auto.¹ Es wird als selbstverständlich betrachtet, dass Autos den größten Teil des urbanen öffentlichen Raums einnehmen. Dabei ist die Fläche in der Stadt ein wertvolles Gut und es ist lohnenswert zu überlegen, wie der Raum besser genutzt werden kann.

Städte gewinnen zunehmend an ökologischer und ökonomischer Bedeutung. Sie sind Zentrum der Wirtschaft, Kultur, Politik und des Wachstums. Daher ist die Stadt für viele Menschen ein Anziehungspunkt. Im Jahr 2007 verzeichneten die Vereinten Nationen, dass mehr als die Hälfte der Bevölkerung in Städten lebt, Tendenz steigend. Auch wenn für Deutschland kein Bevölkerungswachstum anzunehmen ist, werden zunehmend mehr Menschen vom Land in die Stadt ziehen. Daher ist es wichtig über städtisches Leben nachzudenken und die Stadt hinsichtlich der Veränderungen anzupassen. Vor dem Hintergrund der globalen Erwärmung bildet die Stadt sowohl als Treiber, als auch als Betroffene, ein wichtiges Handlungsfeld im Kampf gegen den Klimawandel. Eine Stadt ohne Menschen gibt es nicht. Daher ist es wichtig bei der Planung von Architektur und Stadt einen menschlichen

¹ vgl. LhS Statistisches Jahrbuch 2018/2019 2020, S.21.

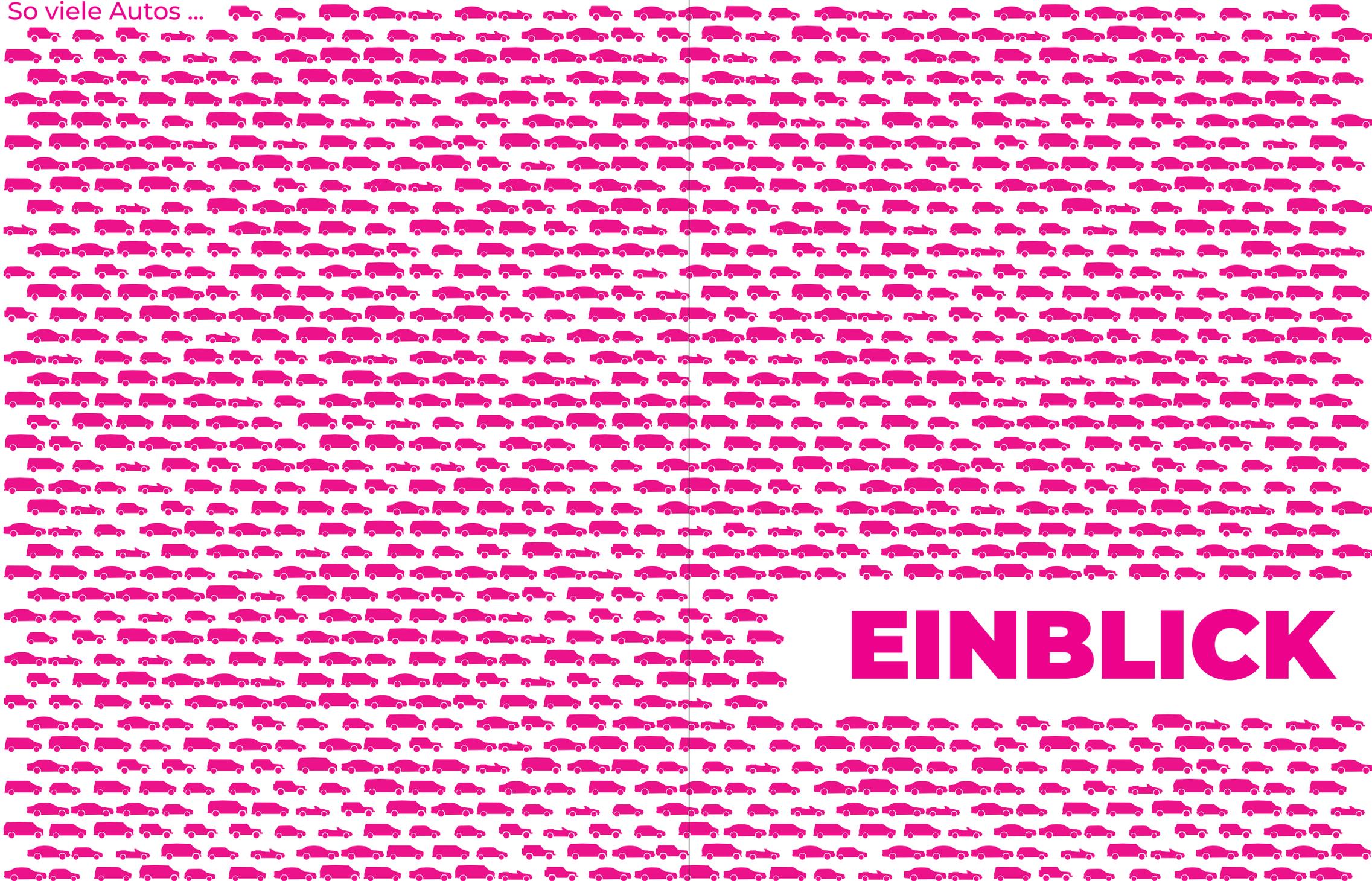
Maßstab anzusetzen. Wir sind überzeugt, dass der öffentliche Raum maßgeblich für die Lebensqualität einer Stadt verantwortlich ist.

Wie können wir zukünftig, in einer nachhaltigen und resilienten Stadt leben? Wie kann ein Zusammenleben verschiedener sozio-ökonomischer und kultureller Hintergründe in der anonymen Großstadt aussehen? Wer und vor allem wie bewegen sich die Menschen durch die Stadt? In dieser Arbeit soll der Frage nach dem größten städtebaulichen Flächenpotential nachgegangen werden. Wir sehen in der Abkehr des motorisierten Individualverkehrs eine sehr, vielleicht sogar die größte Chance, um den Herausforderungen der zunehmenden Urbanisierung und des Klimawandel zu begegnen.

Die Arbeit ist in drei Kapitel gegliedert, deren Struktur und die Arbeitsweise im Folgenden erläutert wird. Im ersten Kapitel Einblick wird zunächst ein kurzer Abriss über die Geschichte von Stuttgart gegeben. Die Arbeit fokussiert sich auf drei Handlungsfelder: Stadtklima, Mobilität und öffentlicher Raum. Die aktuelle Situation in Stuttgart wird hinsichtlich der drei Felder eingeordnet. Das zweite Kapitel widmet sich dem Dialog mit der Stuttgarter Bevölkerung. Um herauszufinden, welche Bedeutung das Auto

und der öffentliche Raum für die Stuttgarter*innen hat, wird eine Pilotstudie in Form von qualitativen Umfragen vorgestellt. Einerseits werden grundlegende Fragen, wie die entstehenden Probleme eines Autoverzichts eruiert, andererseits wird ein autofreies Szenario vorgestellt und zur Bewertung und Kritik frei gegeben. Ziel ist es, ein erstes differenziertes Bild von den Herausforderungen, Ideen und Wünschen der Stuttgarter*innen abzubilden. Unter Einbezug der Studienergebnisse erfolgt im dritten Kapitel ein Ausblick eine Bewertung Stuttgarts, hinsichtlich der drei Handlungsfelder über die Möglichkeiten einer autofreien Stadt. Abschließend wird ein überarbeitetes Szenario vorgestellt, dass die Ideen der Stuttgarter Bevölkerung integriert.

So viele Autos ...



EINBLICK

STADTENTWICKLUNG

Geschichte bis zum Zweiten Weltkrieg

Am Neckarufer errichteten die Römer bereits 90 n. Chr. das „Kastell Cannstatt“, in dessen Folge das Gebiet an der strategisch günstigen Lage besiedelt wurde. Ungefähr 860 Jahre später legte Herzog Liudolf von Schwaben ein Pferdegestüt an, von dem Stuttgart, zunächst Stuttkarcon genannt, Name und Wappen erhielt. Die Kessellage wurde bezüglich der Einzäunung und der Überwachung der Pferde gegen Diebe als besonders günstig eingestuft.¹ Die Markgrafschaft von Baden erhob 1219 das Gestüt mit der sich seitdem entwickelnden Siedlung zur Stadt.

Meilenstein in der Stadtgeschichte war die Verlegung des Herrschaftssitzes der Grafen von Württemberg nach Stuttgart, gefolgt von der Erhebung Württembergs zum Herzogtum im Jahre 1495. Der damit einhergehende wirtschaftliche Aufschwung ließ die Stadt wachsen. Platzprobleme der Innenstadt (12 ha) führten zunächst zur Ausbildung der Esslinger Vorstadt (12 ha) im Süden und später als Pendant zur Errichtung der oberen Vorstadt (25 ha) im Norden. Die bis Ende des 18. Jahrhunderts auf ca. 19.000 Einwohner*innen wachsende Stadt setzte in Form von Steuerentlastungen, erste Nachverdichtungsanreize für die Aufstockung in ein dreigeschossiges Haus.

¹ vgl. Hirling 2019.

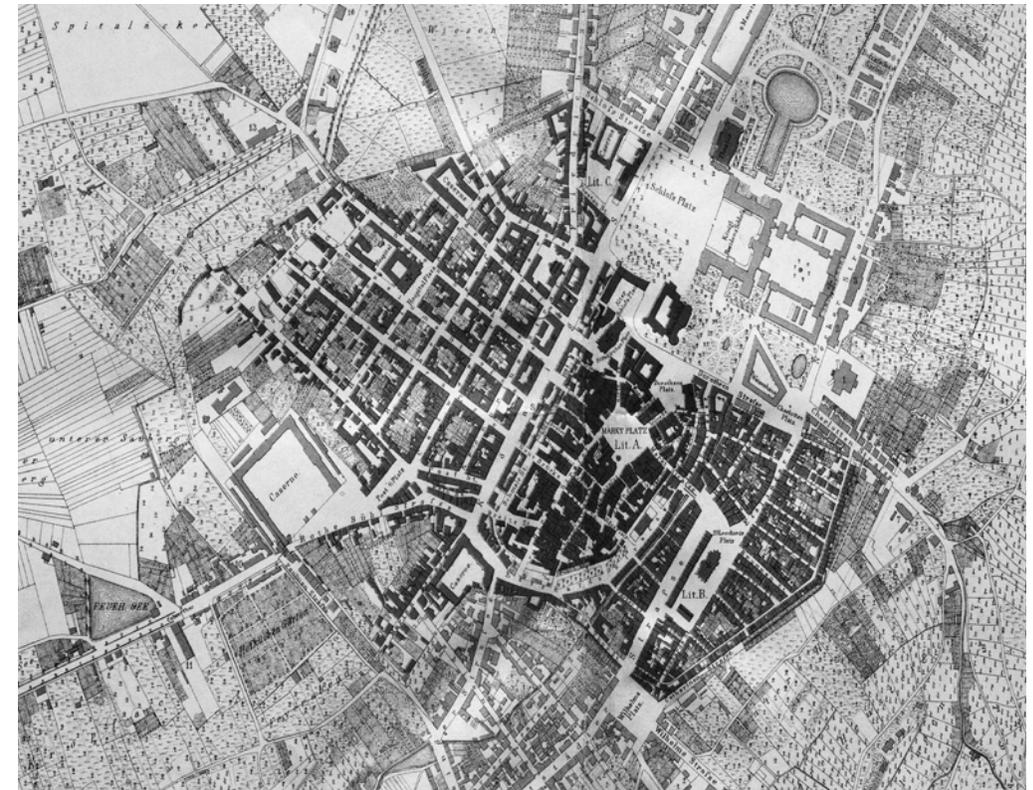


Abb. 1 Stuttgart 1831



Abb. 2 Königstraße Stuttgart 1889

Unterbrechungen des wirtschaftlichen Aufschwungs erfolgten jeweils mit Verlegung der Residenz nach Ludwigsburg in den Jahren 1724-1733 und 1764-1775.² Die Hälfte der landwirtschaftlichen Fläche von 832 ha wurde zum Weinanbau genutzt und bildete damit einen stadtprägenden Wirtschaftszweig, der noch bis heute sichtbar ist. Hofbaumeister Nikolaus Friedrich von Thouret legte 1818 einen Generalbauplan vor, in dem die Stadt noch als eine geschlossene Einheit verstanden wurde. Er sah eine Erweiterung der Esslinger Vorstadt im Bereich des heutigen Österreichischen Platzes vor. Die Straßennamen Gerber- oder Schlosserstraße erinnern heute noch an die Tübinger bzw. Handwerkervorstadt.³

Als Folge eines Grenzausgleiches gehörte der Teilort Berg 1836 komplett zu Stuttgart und zählte etwas über 32.000 Einwohner*innen. Berg war zwar wie Heslach noch ein Weiler, hatte aber eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung, die aus diversen Mühlen und einer Lederfabrik bestanden. Einige Jahre später wurde hier die erste Schwerindustrie, die Maschinenfabrik Kuhn, eröffnet. Das enorme Bevölkerungswachstum ließ Stuttgart 1875, inklusive des

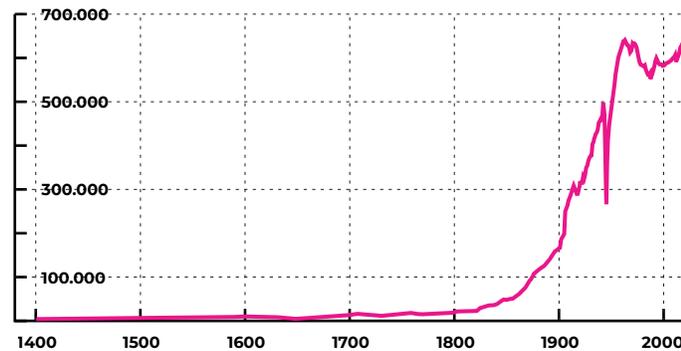


Abb. 3 Bevölkerungsentwicklung Stuttgart



Abb. 4 Rotebühlstraße (um 1900)

isoliert gelegenen Gablenberg, mit fast 100.000 Einwohner*innen zu einer Großstadt heranwachsen. Die damit einhergehende Wohnungsknappheit hatte eine Verdoppelung der Gebäudewerte und eine Explosion der Bauplatzpreise von über 300% innerhalb weniger Jahre zur Folge. Die Stadt wuchs zunächst stärker durch die Verdichtung größerer Wohnhäuser und Schließung der Baulücken als durch Ausdehnung in unbebaute Gebiete. So blieb beispielsweise der Feuersee bis Mitte des Jahrhunderts von nur einzelnen Häusern umgeben und bildete den Rand der Stadt. Dennoch wurde die Talsohle bis zum Ende des Jahrhunderts fast komplett bebaut. Auf der Ostseite der Stadt wurde die Fläche zwischen Stuttgart und Berg geschlossen. Im Norden begann 1879 der Bau der Gäubahn und des neuen Güterbahnhofes. Das dort entstandene Industrieviertel schloss sich der Eisenbahnwohnsiedlung auf dem Prag an. Aus Platzgründen musste der Bau des Nordbahnhofes auf Cannstatter Gemarkung erfolgen.⁴ Nicht zuletzt trugen steuerliche Nachteile dazu bei, eine Vereinigung von Stuttgart und Cannstatt beim Innenministerium zu beantragen. Nach einem achtjährigen

- ² vgl. Borst 1986, S. 142–151.
³ vgl. Kuno 1972, S. 1–10.
⁴ vgl. Kuno 1972, S. 5–9.



Abb. 5 Esslingerstr. um 1900

Prozess trat diese 1905 in Kraft, gefolgt von Wangen, Untertürkheim und Degerloch im Jahr 1908. Bei der Einweihung des neuen Rathauses im selben Jahr wurde sich besorgt geäußert, dass die Reize der Stadtumgebung in den Hanglagen durch die zunehmende Bebauung gefährdet seien. Über Bauvorschriften, wie Abstände und Geschosshöhen wurde versucht dem entgegenzuwirken. Vor dem ersten Weltkrieg wurden einige städtebauliche Maßnahmen und Altstadtsanierungen getätigt, sowie der Bau des Bahnhofs begonnen und des Staatstheaters 1912. Nach Kriegsende erholte sich Stuttgart rasch und erlebte eine kulturelle Blüte, wie beispielsweise mit der Weißenhofsiedlung 1927 am Killesberg im Rahmen der Werkbund Ausstellung.⁵ Bis ins Jahr 1942 waren alle Orte, die zum heutigen Stuttgart mit knapp 20.726 ha gehören, eingemeindet und Stuttgart zählte über eine halbe Millionen Einwohner*innen. Hervorzuheben sind die Industriestandorte Zuffenhausen (1931) und Feuerbach (1933), wobei letztere unter anderem in der Ära der Nationalsozialisten zwangseingemeindet wurden.⁶ Die Bautätigkeit der Vorkriegszeit war geprägt von Aufmarsch- und Versammlungsplätzen und Kolossalbauten.⁷

Die autogerechte Stadt

In Folge schwerer Luftangriffe durch die Alliierten im Zweiten Weltkrieg wurden 57% des Baubestands zerstört. Nach Rückkehr der evakuierten Bevölkerung stieg die Einwohner*innenzahl zwischen 1945 und 1949 um 112.000 auf 488.000. Wohnungsnot führte zu großen Wohnbauprojekten und Stadterweiterungen, die bis Mitte der Achtziger Jahre anhielten. Die Planung von Wohnvierteln des Gartenstadttypus der Vorkriegszeit wichen überwiegend Trabantenstädten inklusive Hochhausbauten, wie bei-

⁵ vgl. Borst 1986, S. 386–389.

⁶ vgl. Kuno 1972, S. 7–13.

⁷ vgl. Künne 1996, S. 7–61.

⁸ vgl. Kuno 1972, S. 10–11.

⁹ vgl. Borst 1986, S. 444–447.

spielsweise die Romeo und Julia Wohnhochhäuser von Hans Scharoun in Zuffenhausen Rot.⁸

Das bereits 1883 von Carl Benz gegründete Maschinenbau- und Automobilunternehmen Benz & Cie. legte einen Grundstein für die heutige Autostadt Stuttgart. Das Unternehmen fusionierte 1927 mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Unter dem von den Alliierten eingesetzten Oberbürgermeister Arnulf Klett, zog die autogerechte Stadt in Stuttgart ein. Der Generalbebauungsplan aus dem Jahr 1948 sah neben der Planung des weiteren Wiederaufbaus, der Erschließung von Industrieflächen und dem Bau des Hafens, eine grundlegende Verkehrsreform vor. Verkehrsadern im Talbett wurden ausgebaut und mit zwei Hauptverkehrsachsen sowie mit mehreren Querungen wurde ein Verkehrsrechteck, der heutige Cityring, im Innenstadtbereich gebildet. Die Fortführungen der Straßen, sollte die angrenzenden Bereiche besser erschließen. Die Kreuzung der beiden Hauptverkehrsbändern bei Cannstatt ermöglichte die Anbindung an den Fernverkehr. Bereits damals gab es Pläne nahe der Kreuzung einen Durchgangsbahnhof zu etablieren.⁹ „Die

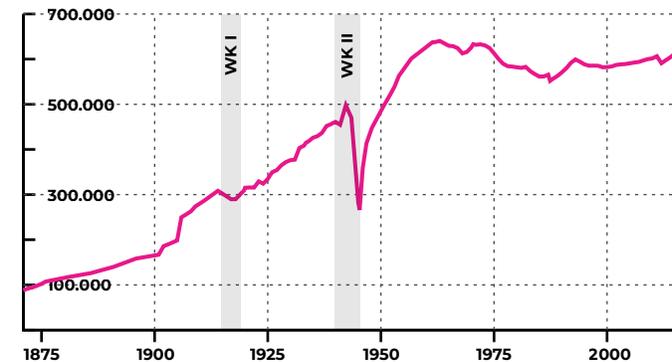


Abb. 8 Bevölkerungsentwicklung Stuttgart



Abb. 6 Schillerplatz nach Luftangriffen



Abb. 7 Fertigungsstraße um 1950

Idealforderung des neuzeitlichen Städtebaus', so Klett, die in einen Kern und zahlreiche Trabantenstädte aufgelöste Großstadt, ist hier durch die Natur bereits vorgezeichnet.¹⁰ Trotz der großen Zerstörung durch die Luftangriffe wurden bestehende Gebäude und Plätze abgerissen, um Raum für den innerstädtischen Verkehrsring zu schaffen. In diesem Zuge musste neben dem scharf diskutierten Abbruch des Kronprinzenpalais zur Anbindung des Westens unter internationalem Protest auch das Kaufhaus Schocken weichen.^{11,12}

In dieser Zeit wurde dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs keine große Aufmerksamkeit geschenkt. Zwar wurde schon früher mit dem Bau des U-Straßenbahnnetzes der Nahverkehr gefördert, doch Fahrgastzahlen stagnierten lange Zeit. Erst in den Siebzigern wurde eine umfangreiche Investition getätigt, sodass in Stuttgart im Oktober 1978, als vierte Stadt in Westdeutschland, die S-Bahn ihren Betrieb aufnehmen konnte.¹³

Doch es gibt auch andere Gegenbewegungen zum Autoverkehr zu verzeichnen. 1978 entstanden vom Hauptbahnhof bis zur Marienstraße und in der gerade fertiggestellten Calwer Passage die ersten größeren Fußgängerzonen.¹⁴

Bestandsaufnahme und Ausblick

Historisch bedingt spielte Kultur und Kunst in Stuttgart immer eine große Rolle. Wie beispielsweise durch das Schloss, das Landesmuseum, die Staatsgalerie und das Staatstheater, mit Oper, Ballett und Schauspiel wird der Status einer Kulturstadt untermauert und verhilft ihr zu internationaler Bekanntheit. Nicht zuletzt haben auch die beiden großen Automobilkonzerne mit dem Porsche- und dem Mercedes-Benz-Museum einen Beitrag zum Tourismus geleistet.¹⁵

¹⁰ Borst 1986, S. 447.

¹¹ vgl. Breuer 2019.

¹² vgl. Bogen 2015.

¹³ vgl. Müller 2021.

¹⁴ vgl. Borst 1986, S. 479.

¹⁵ vgl. Müller 2021.

Einwohner je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche
Stuttgart insgesamt: 5706

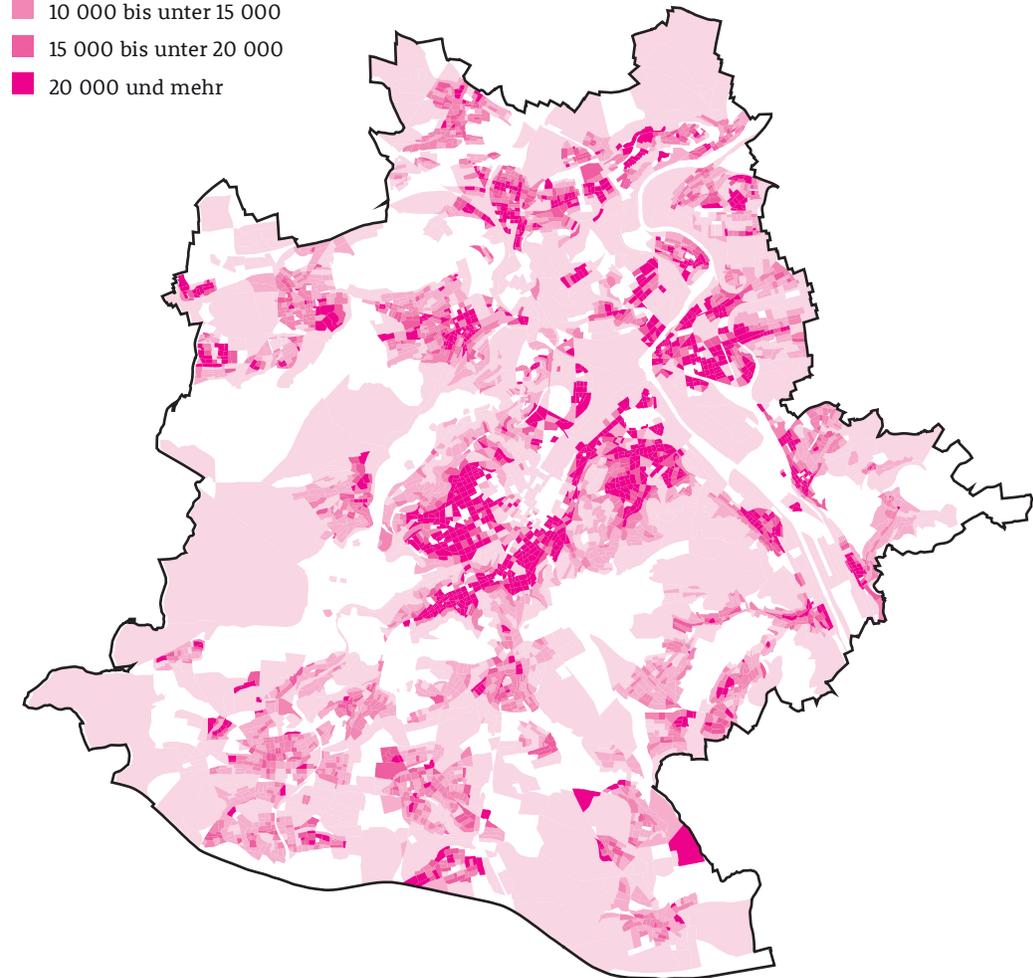
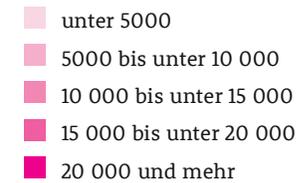
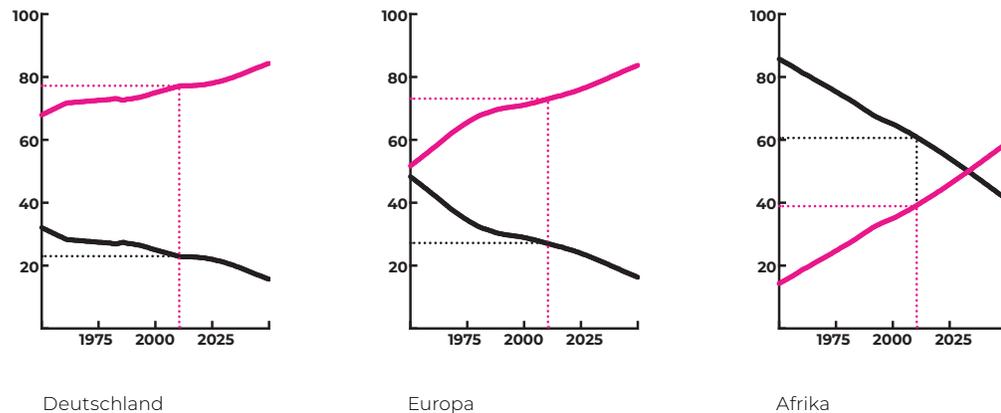


Abb. 9 Einwohnerdichte Stuttgart

Mit dem umstrittenen Infrastrukturprojekt Stuttgart 21 wird der Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut und die Gleisfläche wird zur Stadterweiterung freigegeben. Die damit verbundenen neuen Streckenführungen ließen Stuttgart zu einer Großbaustelle werden. Die geplante IBA 2027, hundert Jahre nach der Werkbundausstellung 1927 mit der Weißenhofsiedlung, zeigt ebenso, dass sich Stuttgart in einer Phase der Neustrukturierung und der Umgestaltung befindet. Erst im Laufe der Zeit werden sich die Erfolge und Veränderungen zeigen. Viele der Gastarbeiter*innen aus der Zeit des Arbeitskräftemangels infolge des Wirtschaftswunders sind in Stuttgart geblieben, sodass heute über 180 Nationen in Stuttgart vertreten sind.¹⁶ Der Anteil nichtdeutscher Staatsangehörigkeiten liegt bei über 25 Prozent.¹⁷

Die Bevölkerungsentwicklung der letzten dreißig Jahre zeigt einen Zuwachs, nachdem sie zuvor auf Grund von Abwanderung ins Umland und einem Rückgang der Geburtenrate sank.¹⁸ Die zunehmende Urbanisierung der Stadt und Region entspricht sowohl rückwirkend als auch voraussehend dem gesamtdeutschen Trend (Abb. X). Die

Abb. 10 Entwicklung und Prognose der in urbaner und ruraler lebender Menschen in Deutschland, Europa und Afrika [%]. Im Gegensatz zu Europa wird Afrika zusätzlich von einem starken Bevölkerungswachstum begleitet



urbane Stadtbevölkerung in Deutschland lag 1950 noch bei 68% und ist bis heute auf 77,5% angestiegen. Die Vereinten Nationen prognostizieren einen Anstieg auf knapp 85% bis 2050.¹⁹ Jüngste Entwicklungen zeigen eine Verlangsamung des Wachstums.²⁰ Aufgrund der Coronapandemie ist sogar ein Rückgang der Bevölkerungszahl zu verzeichnen.^{21,22} Hervorzuheben ist Stuttgart-Mitte mit einem Rückgang von 3,3%, was auch auf den hohen Anteil an Einpersonenhaushalten zurückzuführen ist, die mit dem abrupten Zusammenbruch des öffentlichen Lebens isoliert von Sozialkontakten waren. Generell haben sich die Haushaltsgrößen vor allem im vergangenen Jahrhundert stark verkleinert. Heute ist der Anteil an Einpersonenhaushalten in Stuttgart bei knapp 52 % und liegt damit im typischen Bereich für Städte. Das ist gegenüber dem ländlicheren Bereich der Region deutlichen höher.²³

Trotz der starken Überbauung der Weinberge ist der Charakter der Stadt zwischen Wald und Reben noch zu erkennen. Mit über 609.000 Einwohner*innen ist Stuttgart immer noch ein Industriestandort, der aber auch in Bereichen der Bildung, Forschung und Kultur mit führenden Positionen ausgestattet ist. Es zeigt sich, dass in Bezug auf die kritische Betrachtung des Autos politisch noch einiges an Überzeugungsarbeit zu leisten ist.²⁴ So sorgten erst die jüngst vorgestellten städtebaulichen Rahmenpläne des Rosensteinviertels, in Teilen des Gemeinderats für Bestürzung, aufgrund der auf ein Minimum angesetzten Parkplatzanzahl. Einige Bürgerinitiativen, wie der Fuss e.V. oder die Wanderbaumallee sind Reaktionen auf die verhaltenen und zögerlichen Maßnahmen der Autopolitik in Stuttgart.

- ¹⁶ vgl. Müller 2021.
¹⁷ vgl. Borst 1986, S. 464.
¹⁸ vgl. United Nations Population Division 2021.
¹⁹ vgl. LhS Statistisches Jahrbuch 2018/2019 2020, S. 24
²⁰ vgl. LhS Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart seit 1990 2021.
²¹ vgl. LhS Aktuelle Informationen zur Einwohnerentwicklung 2021.
²² vgl. Hochstetter 2015, S. 15.
²³ vgl. LhS Aktuelle Informationen zur Einwohnerentwicklung 2021.
²⁴ vgl. Schunder 2021.

STADTKLIMA

- 1 vgl. Pachauri und Meyer 2015, S. 2–8.
- 2 vgl. Bundesamt für Naturschutz 2021.
- 3 Reich 2018.
- 4 vgl. Cleugh und Grimmond 2012, S. 47.
- 5 vgl. Duren und Miller 2012, S. 560–562.

Im folgenden Kapitel soll zunächst die Bedeutung der Stadt für die Erreichung der globalen Klimaziele dargestellt werden, gefolgt von den stadtklimatischen Faktoren und deren Einfluss auf den urbanen Außenraumkomfort. Im Vergleich mit anderen Städten und generellen stadtklimatischen Phänomenen soll das Klima in Stuttgart verstanden und differenzierter bewertet werden. Die Abkehr des motorisierten Individualverkehrs fokussiert den Themenkomplex auf den öffentlichen Raum.

Die Stadt im Klimawandel

Die Erwärmung des Klimasystems ab den 1950er Jahren ist eindeutig auf den Menschen zurückzuführen. Die Ursache dafür ist die Zunahme der Konzentration von Treibhausgasen Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) in der Atmosphäre, die im Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum ihren Ursprung haben. Die Auswirkungen sind bereits alarmierend. Die Atmosphäre und Ozeane haben sich erwärmt. Polkappen und Gletscher sind signifikant zurückgegangen, was zu einer Erhöhung des Meeresspiegels führte. Seitdem lässt sich auch eine Zunahme der Extremwetterereignisse, wie Hitzewellen und Starkniederschläge, in Anzahl und Intensität ver-

zeichnen. Die Risiken abrupter oder irreversibler Veränderungen nehmen für Menschen, Tiere und Pflanzen mit zunehmendem Ausmaß der Erwärmung zu.¹

Für Flora und Fauna bedeutet das eine Verschiebung von Verbreitungsgebieten, sowie eine massive Veränderung z.B. der Artenzusammensetzung ganzer Ökosysteme. Die Veränderungen des Klimas haben einen erheblichen Einfluss auf Jahresrhythmus, Verhalten, Fortpflanzung, Konkurrenzfähigkeit und Nahrungsbeziehungen vieler Arten. Die Anzahl aussterbender und vom Aussterben bedrohter Arten nimmt zu.²

Der Klimawandel ist besorgniserregend, doch der Generalsekretär der World Meteorological Organization (WMO) erklärte, „dass wir die erste Generation sind, die den Klimawandel vollauf versteht, und die letzte Generation, die in der Lage ist, etwas dagegen zu tun“.³ Unabhängig, ob bereits alles in ganzer Tiefe bereits verstanden ist, ist es längst unabdingbar, Gegenmaßnahmen einzuleiten. Wie bereits im Kapitel zur Stadtentwicklung beschrieben wurde, nimmt zum einen die Bevölkerung zu und zum anderen leben immer mehr Menschen in Städten. Obwohl die Stadtfläche global betrachtet, verschwindend gering ist, kommen aktuelle Studien zu dem Ergebnis, dass 78% des globalen Energieverbrauchs⁴ und mehr als 70% der CO₂ Emission auf Städte zurückzuführen sind.⁵ Städte sind nicht nur eine signifikante Quelle für die Entstehung von Treibhausgasen, sondern auch massiv von den Folgen des Klimawandels betroffen. Eine Vielzahl der Städte liegt in Gebieten, die von den massiven Folgen des Klimawandels betroffen sind. 59% aller Städte von mindestens einer halben Millionen Einwohner wurden 2018 als hoch gefährdet eingestuft, von einer oder mehreren Naturkatastrophen wie Wirbelstürmen, Überschwemmungen,

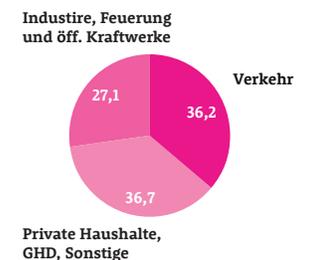


Abb. 1 Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen in Stuttgart 2016 nach Sektoren

6 vlg. United Nations Population Division 2018.

7 vlg. Henninger und Weber 2020, S. 35.

8 Henninger und Weber 2020, S. 15.

9 vlg. Kuttler 2013, S. 329.

10 vlg. Lowry 1977, S. 129–135.

11 vlg. Kuttler 2013, S. 306.

Dürren, Erdbeben, Erdbeben oder Vulkanausbrüchen betroffen zu sein.⁶

Die starken städtischen Treibhausgasemissionen bieten daher für Städte großes Potential eine Trendwende hin zu einer gesunden, nachhaltigeren, effizienteren und weitestgehend kohlenstoffneutralen Lebens- und Wirtschaftsform einzuleiten.⁷

Stadtklima

Seit der Mensch sesshaft geworden ist und Städte gebaut hat, gibt es das Phänomen des Stadtklimas. Es „ist eine anthropogene Klimamodifikation der atmosphärischen Grenzschicht, die durch Wechselwirkung mit der Bebauung sowie durch anthropogene Emissionen von Wärme und Spurenstoffen hervorgerufen wird.“⁸

Ursprünglich lässt sich das Feld der Umweltmeteorologie zuordnen. Die Entwicklung von deskriptiver Betrachtung hin zu zunehmenden physikalisch-energetischen und prozessbasierten Aspekten beinhaltet den Bereich der Meteorologie. Obwohl die Untersuchungszeiträume weit aus kürzer sein können als die immanenten 30 Jahre des Wortes Klima, hat sich der Begriff durchgesetzt.

Im Vergleich zum Umland ist eine Stadt geprägt von einer dichteren Bebauung, starken Versiegelungsgraden, höheren Verkehrsdichten, starken Luftverunreinigungen, sowie veränderten Strahlungs- und Wärmeflussdichten.⁹

Lowry verfasste 1977 eine Formel für den Nachweis des stadtklimatischen Effekts:

$$M_{i,t,x} = C_{i,t,x} + L_{i,t,x} + E_{i,t,x}$$

Die Summe M steht für den gemessenen Wert eines Klimaelements, der sich aus dem großräumigen Hinter-

grundklima C, der lokalen Klimateffekte aus Oberflächen-gestaltung und Flächennutzung L und den auf den Urbanisierungsgrad zurückzuführenden Einfluss E ermitteln lässt. Diese Indexgrößen Wetterlage i, Standort x, und Zeitpunkt t ermöglichen einen direkten Vergleich zweier Szenarien.¹⁰ Aufgrund des Mangels an Daten aus der Zeit vor der Gründung oder vor dem intensiven Wachstum einer Stadt sind vergleichende Methoden zwischen Standorten der Stadt und des Umlands, sowie Ansätze der statistischen oder numerischen Modellierung heranzuziehen, um stadtklimatische Effekte nachzuweisen. Grundsätzlich wird zwischen makroskaligen und meso-/mikroskaligen Aspekten unterschieden, die als wesentliche Parameter eines Stadtklimas betrachtet werden können.¹¹

Makroskalige Aspekte <100-200 km:

- Geographische Breitenlage bzw. Klimazone
- Oberflächenform und -Beschaffenheit
- Entfernung zu großen Wasserkörpern

Meso-/Mikroskalige Aspekte > 50 km:

- Stadtgröße
- Einwohnerzahl
- Art und Anteil urbaner sowie ruraler Flächennutzungen (Versiegelungsgrade, Anteil grüner und blauer Infrastruktur)
- Struktur des Stadtkörpers (Dreidimensionalität, Oberflächenvergrößerung, Materialien)
- Stärke der Emissionen anthropogener Wärme und Spurenstoffe)

Obwohl die Wirkungszusammenhänge in ihrer Intensität sehr divers sind, lassen sich einige generelle Unterschiede zum Umland beobachten. Grundsätzlich ist die Lufttemperatur in Städten höher als im Umland. Besonders

- ¹² vlg. Henninger und Weber 2020, S. 18.
¹³ vlg. Baumüller 2013, S. 59–60.
¹⁴ vlg. climate-data.org 2021.
¹⁵ vlg. Baumüller 2008, S. 25.
¹⁶ vlg. Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e. V. 2005, S. 1.
¹⁷ vlg. Baumüller 2008, S. 27.

in klaren Nächten können die Temperaturdifferenzen über 10 Grad betragen. Man spricht von einem Wärmeinseleffekt. Folglich fallen die Frostperioden bis zu 25% kürzer aus. Die Stadt zeichnet sich gegenüber dem Umland durch eine erhöhte aerodynamische Rauigkeit aus, deren Bebauungen die Strömungsrichtung des Windes beeinflussen und durch Reibung an der Oberfläche die bodennahe Windgeschwindigkeit reduzieren. Andererseits nehmen Böen und Turbulenzen zu. Sowohl die hohe Emission anthropogener Aktivitäten als auch die ungünstigen Windverhältnisse erhöhen die Konzentration gasförmigen Spurenstoffe und Partikel in der Luft. Die Luftfeuchtigkeit ist im Winter leicht reduziert, wohingegen Sie im Sommer bis zu 10% geringer ausfallen kann. Globalstrahlung, kurzwellige Reflexstrahlung und Albedo sind reduziert, während die langwellige Ausstrahlung deutlich erhöht ist. Letzteres ist auf die Oberflächenvergrößerung und die Materialität der Stadt zurückzuführen.^{12,13}

Stuttgart

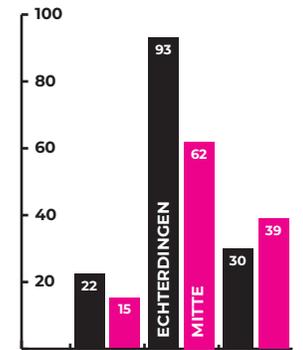
Die Landeshauptstadt Stuttgart (N48°46“ E 9°10“) liegt im Südwesten Deutschlands und wird nach der Klimazonensystematik von Köppen und Geiger als warm und gemäßigt klassifiziert.¹⁴ Die Region wird maßgeblich durch das Relief mit starken Höhenunterschieden beeinflusst. Luv-Lee Effekte des Mittelgebirges Schwarzwald im Südwesten und die Schwäbische Alb im Süd-Osten beeinflussen alle Klimatelemente. Das Neckartal und die Kessellage Stuttgarts mit einem Höhenunterschied von ca. 260m zwischen Tal und Höhenkranz bilden mit dem hohen Urbanisierungsgrad ein eigenes Stadtklima.¹⁵ Klimaveränderungen haben sich bereits in den letzten

Jahrzehnten bemerkbar gemacht. Ergebnisse des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung zeigen, dass im Zeitraum von 1951-2000 die Temperaturen je nach Region bereits um 0,6 -1,5°C angestiegen sind. Der Niederschlag hat sich sowohl im Mittel um 90 mm also auch in der Anzahl der Starkniederschlagstagen erhöht. Eine Zunahme der Sommertage und eine Abnahme der Frosttage ist zu verzeichnen.¹⁶

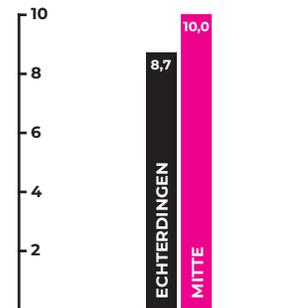
Dieser Trend wird durch stadtklimatische Effekte verstärkt. In der Gegenüberstellung der Temperaturverhältnisse in Stuttgart Mitte und Stuttgart Echterdingen, wird deutlich das die Stadt Stuttgart im Mittel wärmer ist und die Anzahl der Eis-, und Frosttage rückläufig ist, bzw. die Sommertage zugenommen haben.

Die vielfältigen Eigenschaften einzelner Elemente, wie die Ausgestaltung der Oberfläche, die Realnutzung, die Materialität der Bebauung, die Permeabilität bei Niederschlag und Verdunstung sowie die Porosität gegenüber Wind erfordert eine Klassifizierung und Verallgemeinerung der Stadtmorphologie bestimmter Gebiete. Dadurch lässt sich das Auftreten und die Intensität stadtklimatischer Effekte aufzeigen. Betrachtet werden hierbei Zwei- und Dreidimensionale Indizien, sowie auch integrierende Klassifikation.¹⁷

Ein wesentlicher zweidimensionaler Indikator ist die Versiegelung der Fläche. Der Wandel von Landwirtschaft zur Agrarindustrie unter Einsatz schwerer Maschinen verdichtet die Böden. Um dem Druck der Urbanisierung entgegenzuwirken, werden Vegetationsflächen in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewidmet und bestehende Flächen nachverdichtet. Die damit einhergehende Zunahme der Versiegelung und Bodenverdichtung, durch die Ersetzung ursprünglicher Böden mit ortsfremden



Eis-, Frost-, Sommertage



Jahresdurchschnittstemperatur [C°]

Abb. 2 Klimavergleich zwischen Stuttgart-Mitte und Echterdingen 1951-1980 (deutscher Wetterdeinst)

Oben: Anzahl Eistage, Tmax<0; Frosttage Tmin<0; Sommertage Tmax>25.

Unten: Jahresdurchschnittstemperatur [C°]

- 18 vlg. Sukopp und Blume 1998.
 19 vlg. Stokman 2013, S. 63.
 20 LhS Flächennutzung 2021.

industriellen Bodenbelägen, belastet den Wasserkreislauf aus Regenversickerung, Schadstofffilterung und Pflanzenwachstum.^{18,19} Bei Betrachtung der Stuttgarter Flächenverteilung lässt sich feststellen, dass in den letzten 25 Jahren 530 ha Vegetationsfläche in Verkehrs- und Siedlungsfläche umgewidmet wurde.²⁰

Der Grad der Versiegelung lässt sich anhand von Luftbildkarten bestimmen. Aufgrund der Wald- und Agrarflächen liegt der mittlere Versiegelungsgrad für Stuttgart nur bei 33 Prozent, wohingegen für Feuersee, Vogelsang, Rosenberg und Rotebühl des Stadtbezirks West der Versiegelungsgrad zwischen 92 und 96 Prozent liegt. „Insgesamt sind die fünf Stadtbezirke des Inneren Stadtgebiets (Stuttgart-Mitte, -Nord, -Ost, Süd und -West) zu 47 Prozent versiegelt“.

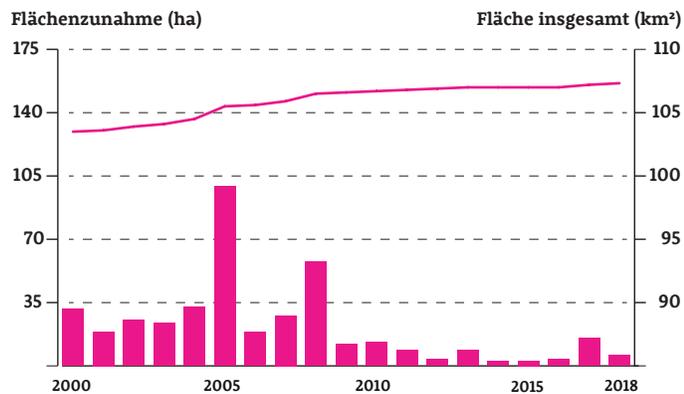


Abb. 3 Flächenzunahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche

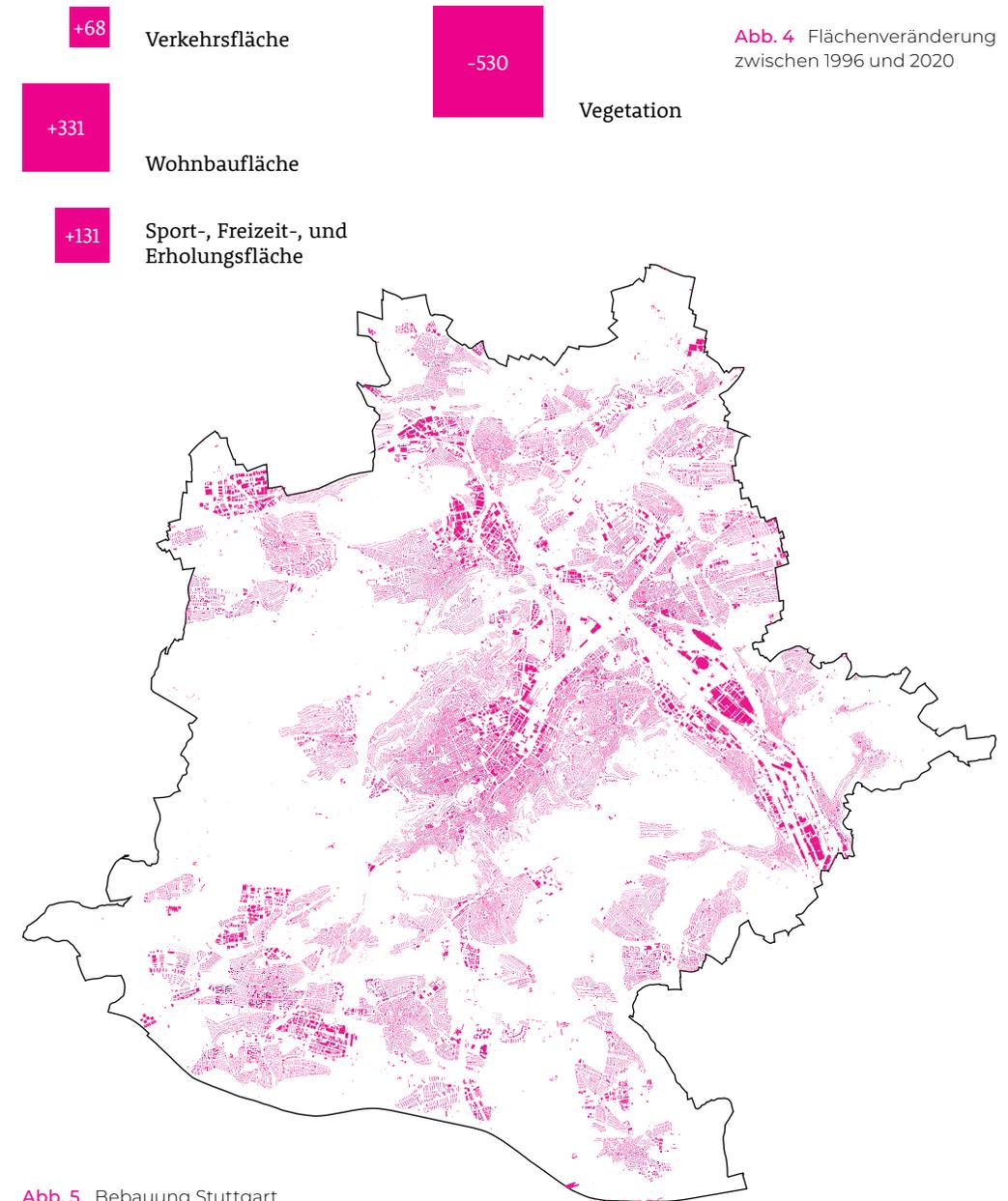


Abb. 4 Flächenveränderung zwischen 1996 und 2020

Abb. 5 Bebauung Stuttgart

21 LhS Flächenversiegelung in Stuttgart 2013.

Inversionswetterlagen in Stuttgart, besonders in Tallagen und im Neckarbecken, hemmen den vertikalen Luftaustausch und die Luftschadstoffe verbleiben in bodennahen Luftschichten. Normalerweise nimmt die Temperatur mit der Höhe ab, bei Inversionen ist das Gegenteil der Fall. Im Winter ist dies aufgrund der niedrigstehenden Sonne verstärkt zu beobachten. Die Windverhältnisse in Stuttgart sind topographiebedingt sehr komplex, sodass eine lokale Betrachtung notwendig ist. Für die Talsohle ist die nächtliche Kalt- und Frischluftzufuhr von großer Bedeutung. Nächtliche Kaltluftproduktionsflächen zeichnen sich

Städtische Bebauung ■
Verkehrswege,
öff.-,industr.,
gewerb.- Nutzung ■

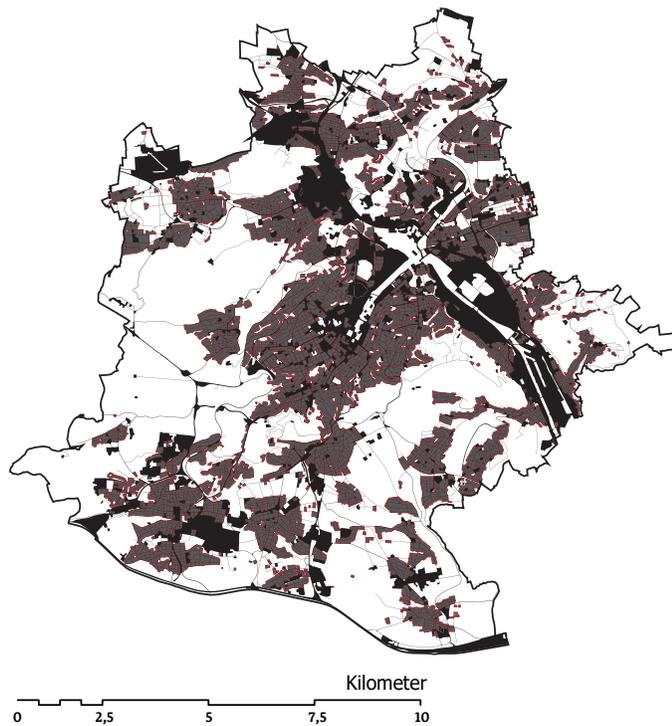


Abb. 6 Starke Versiegelung

durch starke negative Strahlungsbilanzen aus, wie sie vor allem auf umliegenden Wiesen und Ackerflächen vorkommen. Nachts fließt die kalte Luft hangabwärts, auch Bergwind genannt. Sie bündelt sich in Hangeinschnitten, wie im Nesenbachtal, und bildet einen Kaltluftstrom. Hindernisse wie Bebauungen hemmen die Geschwindigkeit, werden aber häufig im Laufe der Nacht überströmt. Das Phänomen des Talwindes nach schneller Erwärmung der Hänge in den Morgenstunden führt zu einem Luftstrom hangaufwärts.²¹

Städtisches Grün ■
Landwirtschaftl. Nutzungen ■
Wald- und
Vegetationsflächen ■
Wasser ■

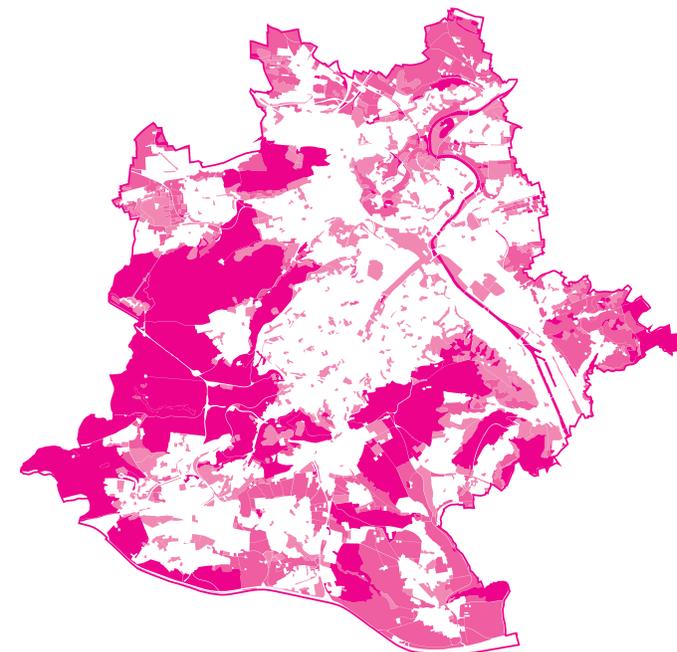


Abb. 7 Geringe Versiegelung

„Aber wir machen es in dem Fall verkehrt. Alles wird zubetoniert. Versiegelt. Und wenn es paar Tage regnet, dann gibt es eine Überschwemmung. Kein Wunder, denn es sickert nicht ab.“¹⁴

²² vlg. Baumüller 2008, S. 88–103.

²³ Henninger und Weber 2020, S. 45.

²⁴ vlg. Henninger und Weber 2020, S. 45.

²⁵ vlg. Henninger und Weber 2020, S. 120–126.

²⁶ vlg. Umweltbun-

Als weiteres dreidimensionales Indiz ist das Höhen (H) zu Breiten (W) Verhältnis einer Straßenschlucht zu benennen. „Je größer das H/W-Verhältnis ist, also je schmaler die Straßenschlucht, desto weniger kurzweilige Strahlung kann je nach Tagesstand und Exposition der Straßenschlucht in den Canyon einfallen.“²² Der Strahlungsaustausch mit dem Himmel und der Luftaustausch werden reduziert.²³ Der Luftaustausch ist von hoher Bedeutung, um Emissionen von Verkehr, Industrie und Anlagen aus der Stadt zu transportieren.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich, durch Regularien und Vorschriften zur Reinhaltung der Luft, die Schadstoffbelastung merklich reduziert, was maßgeblich auf die Einführung von Filtertechniken zurückzuführen ist. Über die Einführung von Grenzwerten wird geregelt, wie oft und wie hoch die Konzentration der einzelnen Stoffe pro Kubikmeter sein darf. Unterscheiden wird zwischen den Überschreitungen von Tages- und Jahresgrenzwerten.²⁴ Grundsätzlich wird auch die Partikelkonzentration nach deren Größe unterschieden, da mit abnehmender Größe die Eindringtiefe in den Körper zunimmt und damit gesundheitsschädlicher sind. PM10 Partikel erreichen beispielsweise nur die Nasenhöhlen, wohingegen die PM2.5 bereits in die Bronchien und Lungenbläschen vordringt.²⁵ Die höchsten Messwerte sind in der Regel an verkehrsreichen, innerstädtischen Straßen anzutreffen. Erhöhte Rauigkeit der Gebäude gegenüber dem Wind verhindern den Luftaustausch, sodass Spurenstoffe sich in Bodennähe anreichern. Trotz spürbarer Verbesserungen überschreitet Stuttgart die Grenzwerte deutlich.

Um alle Faktoren abzubilden ist die Einteilung des Stadtklimas in Klimatope eine hilfreiche Übersicht. Durch die Versiegelungsgrade und Bebauungsdichte maßgeblich

beeinflusst, unterscheidet sich die Talsohle und das Neckartal von den Hanglagen. Mit Ausnahme des Grünflächenzugs, der sich vom Innenstadtbereich durch den Schlossgarten, über den Rosensteinpark hinauf zum Killesberg zieht. Solche Flächen wie der Neckar zählen zur grünen bzw. blauen Infrastruktur der Stadt und bilden ein wichtiges Gegengewicht zur Bebauung und Versiegelung. Zukünftig werden sich die bereits benannten Klimaveränderungen weiter fortsetzen. Für den Zeitraum 2071-2100, werden sich die Tage mit Wärmebelastung bei einer globalen Erwärmung von 2 Grad Celsius verdoppeln. In großen Teilen der Neckarbuchung werden sich diese durch hohe Speicherkapazität der dichten Bebauung zu über 60 Tagen im Jahr aufsummieren.²⁶ Folglich werden auch Anzahl und Intensität der Tropennächte zunehmen. Hitzebelastung beansprucht den menschlichen Organismus

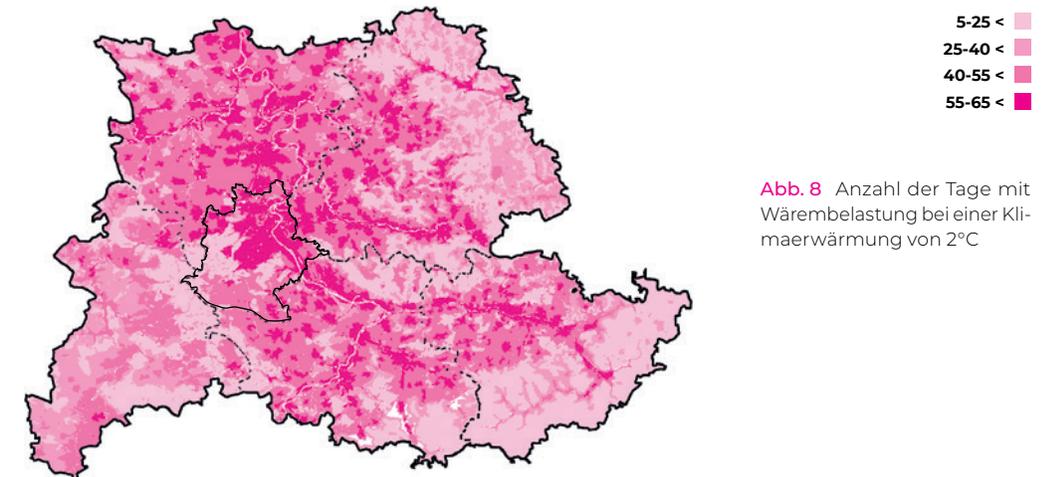


Abb. 8 Anzahl der Tage mit Wärmebelastung bei einer Klimaerwärmung von 2°C

gesamt 2021b.
27 vlg. Baumüller
2008, S. 128–135.
28 vlg. Umweltbun-
desamt 2021a.

und kann zu Herz-Kreislaufproblem, Kopfschmerzen, Erschöpfung und Benommenheit führen. Verstärkt betroffen sind ältere Menschen und solche mit chronischen Vorerkrankungen. Die Mortalität durch Hitze wird auf 1- 6 Prozent pro Grad Temperaturanstieg prognostiziert.^{27,28}

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Städte wie Stuttgart versuchen sollten, die aufgezählten aktuellen Entwicklungen zu bremsen und aktiv Gegenmaßnahmen zur globalen Erwärmung zu unternehmen. Städte dieses Typus sind maßgeblich für den Klimawandel verantwortlich und durch das Stadtklima auch verstärkt von ihm deutlich betroffen. Mit Blick auf den ist eine Reduzierung der Partikel- und Lärmemissionen durch den Autoverkehr von großer Bedeutung.

MOBILITÄT



Abb. 1 Das Auto ist das Hauptverkehrsmittel der Stuttgarter*innen

Hauptverkehrsmittel

Seit den 60er Jahren füllten sich die Städte des globalisierten Westens immer mehr mit Automobilen. Um dem zunehmenden, motorisierten Individualverkehr (MIV) gerecht zu werden, musste diesem viel Platz eingeräumt werden, worunter der öffentliche Raum stark litt. „Die „autogerecht“ geplante Stadt machte es den Bewohnern unmöglich“, so Jan Gehl, „- die öffentlichen Räume frei und in Sicherheit zu nutzen und so die Stadt zu beleben. Die Ein- und Übergriffe des Automobils waren so zahlreich und so gravierend, dass es fast unmöglich zu ermitteln ist, wie sehr die Invasion des Automobils die urbane Lebensqualität geschädigt hat.“¹ Die Wachstumsrate des PKW-Bestands in Deutschland ist nach der Jahrtausendwende deutlich zurück gegangen, bleibt aber konstant positiv. Während 1960 noch rund 4,5 Millionen PKWs in Deutschland unterwegs waren, sind es 2021 bereits 48,3 Millionen.² Vor dem Hintergrund der immer wichtiger werdenden Klimadebatte sind die Zahlen alarmierend. In den vergangenen 10 Jahren ist die PKW-Dichte in Deutschland um 12% gestiegen.³ In Stuttgart kommen auf 1000 Einwohner 485 PKWs.⁴ Das liegt zwar unter dem Landesdurchschnitt von 569 PKWs, allerdings bieten Großstädte ein vielseitigeres und dichteres Angebot an alternativen Fortbewegungsmitteln, sodass die Wege innerhalb der Stadt kürzer sind und die Notwendigkeit eines PKW geringer ist als in Kleinstädten oder auf dem Land.⁵ Unter den sechs größten Städten Deutschlands kommen in Stuttgart am meisten PKWs auf eine Person. Hier sind es 0,56 Autos/ Einwohner. Dahinter liegt München mit 0,48, dicht gefolgt von Frankfurt Hamburg und Köln mit Werten zwischen 0,42 und 0,44. Den letzten Platz belegt Berlin mit 0,34 PKWs/Einwohner*in.⁶ Der ÖPNV in Stuttgart ist mit 16 Stadtbahnlinien, 65 Buslinien und sechs S-Bahnlinien ausgestattet und verfügt insgesamt über eine Streckenlänge von 1.162 km und 897 Haltestellen.⁷ Momentan stehen den Radfahrer*innen 190 km Radwege zur Verfügung. Das entspricht doppelt so vielen Kilometern wie vor 20 Jahren.⁸ Verglichen mit ähnlich großen Städten ist diese Zahl jedoch gering. So verfügt Düsseldorf beispielsweise über ein Radnetz von insgesamt 650 km.^{9,10} Neben ÖPNV- und Radnetzen gibt es in Stuttgart seit 2019 insgesamt 32 Carsharing-Stellplätze in verschiedenen Stadtbezirken.¹¹ Im selben Jahr wurde die Erlaubnis erteilt, mit E-Scoo-

geres und dichteres Angebot an alternativen Fortbewegungsmitteln, sodass die Wege innerhalb der Stadt kürzer sind und die Notwendigkeit eines PKW geringer ist als in Kleinstädten oder auf dem Land.⁵ Unter den sechs größten Städten Deutschlands kommen in Stuttgart am meisten PKWs auf eine Person. Hier sind es 0,56 Autos/ Einwohner. Dahinter liegt München mit 0,48, dicht gefolgt von Frankfurt Hamburg und Köln mit Werten zwischen 0,42 und 0,44. Den letzten Platz belegt Berlin mit 0,34 PKWs/Einwohner*in.⁶ Der ÖPNV in Stuttgart ist mit 16 Stadtbahnlinien, 65 Buslinien und sechs S-Bahnlinien ausgestattet und verfügt insgesamt über eine Streckenlänge von 1.162 km und 897 Haltestellen.⁷ Momentan stehen den Radfahrer*innen 190 km Radwege zur Verfügung. Das entspricht doppelt so vielen Kilometern wie vor 20 Jahren.⁸ Verglichen mit ähnlich großen Städten ist diese Zahl jedoch gering. So verfügt Düsseldorf beispielsweise über ein Radnetz von insgesamt 650 km.^{9,10} Neben ÖPNV- und Radnetzen gibt es in Stuttgart seit 2019 insgesamt 32 Carsharing-Stellplätze in verschiedenen Stadtbezirken.¹¹ Im selben Jahr wurde die Erlaubnis erteilt, mit E-Scoo-

- 1 Gehl 2015, S. 17.
- 2 vgl. Kords 2021.
- 3 vgl. Statistisches Bundesamt 15.09.2020.
- 4 vgl. Ludwigsburger Kreiszeitung 2021.
- 5 vgl. Statistisches Bundesamt 15.09.2020.
- 6 vgl. Statista Research Department 2015.
- 7 vgl. LhS 2014, S. 13.
- 8 vgl. LhS 2021b.
- 9 vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2021a.
- 10 vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2021b.
- 11 vgl. LhS 2021a.

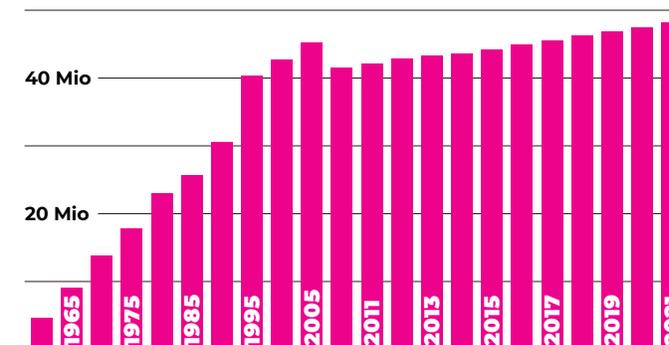


Abb. 2 PKW Bestand Deutschland*

*Ab 2008: Ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge



Abb. 3 Verschiedene Mobilitäten

tern am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen.¹² Laut einer Umfrage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nutzen in der Landeshauptstadt Stuttgart 40% das Auto als Hauptverkehrsmittel, nur 23% nutzen ÖPNV und lediglich 8% das Fahrrad. Ein großer Teil des Verkehrs kommt allerdings auch aus der umliegenden Region. Durch die zunehmende Urbanisierung steigen die Mietpreise und immer mehr Menschen sind gezwungen an den Rand oder in das Umland Stuttgarts zu ziehen. Die Folge ist ein erhöhter Pendelverkehr, der wegen schlechten ÖPNV-Verbindungen hauptsächlich mit dem Auto bewältigt wird. In der gesamten Region Stuttgart nutzen nur noch 12% den ÖPNV, während 58% das Auto bevorzugen.¹³

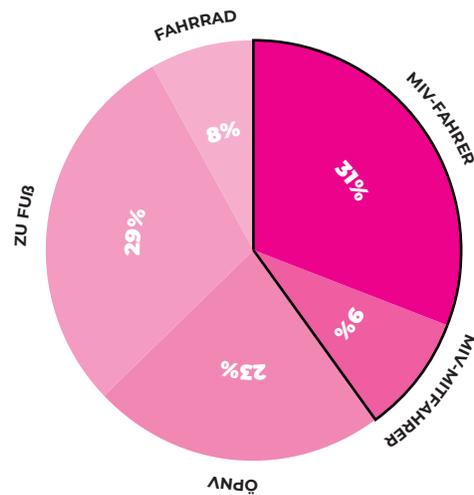


Abb. 4 Modalsplit Stuttgart

Lärm- und Luftbelastung

Diese Art der Mobilität wirkt sich stark auf das Leben im Stadtkern aus. Die Höhe des Autoverkehrsaufkommen ist maßgeblich für die Lärm- und Luftbelastung einer Stadt verantwortlich. Sowohl die schlechte Luftqualität als auch Lärmbelastungen reduzieren die Lebensqualität in Baden-Württembergs Hauptstadt. In deutschen Städten darf eine festgelegte Feinstaubgrenze an nicht mehr als 35 Tagen überschritten werden. Zwischen 2003 und 2017 hat sich die Luftbelastung in anderen Städten deutlich verbessert, während Stuttgart jährlich die Grenzwerte weiterhin überschritten hat.¹⁴ Grund dafür ist einerseits die schlechte Durchlüftung durch die Kessellage und zum anderen das vergleichsweise hohe und von PKWs dominierte Verkehrsaufkommen.

- ¹² vgl. LhS 2021c.
¹³ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2019, S. 9.
¹⁴ vgl. Henninger und Weber 2020, S. 129.

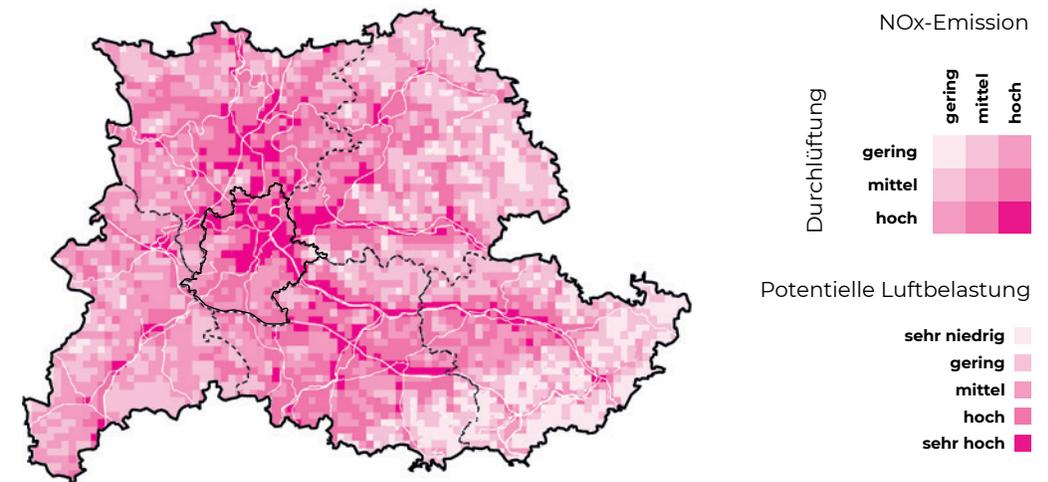


Abb. 5 Potenzielle Luftbelastung Stuttgart

„Ich bin hier hergekommen wegen Job einfach, aber ich habe in vielen anderen Städten gewohnt und für mich ist halt viel zu wenig Natur hier. Es gibt zu wenig Möglichkeiten zum Verweilen auch mal zu entspannen und gerade der Geräuschpegel ist halt extrem. Also mein Stresslevel ist auch ziemlich hoch, ja. Und wenn ich nicht müsste, würde ich auch nicht hier wohnen.“²³

Auch hinsichtlich der Lärmbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zeigen Lärmgutachten bemerkenswerte Ergebnisse. Tagsüber sind Dezibel Werte unter 50 die Ausnahme. 55 bis 70 dB sind in Stuttgart üblich und an den Straßen steigt der Wert auf bis zu 80 dB. Bei längerer Einwirkung von 60 dB können bereits erste Hörschäden auftreten. Nachts ist der Mensch weitaus sensibler gegenüber Lärm, sodass typische Werte von 45-60 dB in der Stuttgarter Innenstadt folgeschwer sind.¹⁵

Flächen gleicher Pegel
dB (A)

- < 35
- > 35-40
- > 40-45
- > 45-50
- > 50-55
- > 55-65
- > 65-75
- > 75-80

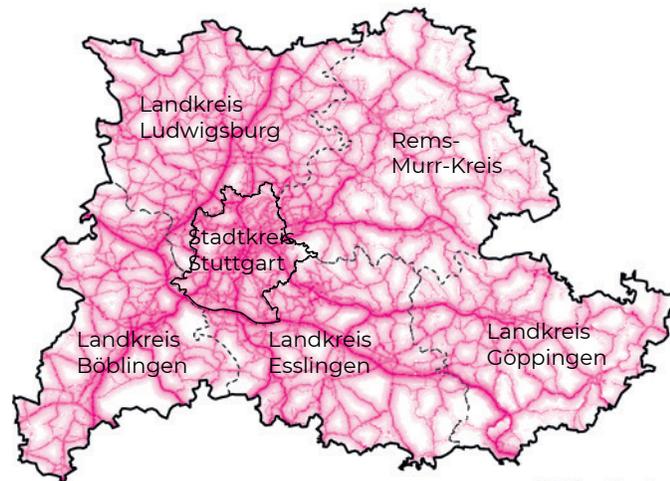


Abb. 6 Lärmbelastung bei Tag

Sicherheit

Durch das in den letzten 60 Jahren massiv gestiegene Verkehrsaufkommen sind auch die Unfallzahlen stark gestiegen. Die zunehmende Priorisierung des Autos verschlechterte die Bedingungen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen deutlich. Bürgersteige wurden zunehmend verkleinert und mit Infrastrukturen für Autos, wie Verkehrsschilder, Poller, Parkautomaten und anderen Hindernissen, gefüllt. Das Resultat sind zu enge, überfüllte Gehwege, die von Straßen unterbrochen werden, um so den motorisierten Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen. Für Fahrradfahrer*innen wurde die Situation noch prekärer, da sie weder auf den Gehwegen Platz finden, noch sich sicher auf den Straßen fortbewegen konnten.¹⁶ Während es 1950 noch 260.761 Unfälle auf den deutschen Straßen gab, hatte sich die Zahl bis in die Mitte der 60er Jahre mit 1.099.346 Unfällen, mehr als vervierfacht. 2020 zählte das statistische Bundesamt 2.245.245 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle.¹⁷ Die Tendenz ist weiterhin steigend. Bei den Unfällen mit Personenschaden zählten mehr als die Hälfte der Hauptverursacher zu den PKW-Fahrer*innen während insgesamt weniger als ein Viertel der Unfälle von Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen verursacht wurden.¹⁸ Die Zahl der dabei getöteten Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen betrug insgesamt 802 und die der PKW-Nutzer*innen 1.170.¹⁹ Als sicherstes Fortbewegungsmittel gelten dagegen Straßenbahnen. Im Jahr 2019 kam es in Deutschland nur zu 1.218 Unfällen mit Personenschaden im Straßenbahnverkehr. Unter den Bahnbediensteten und Fahrgästen kam es zu keinen Toden.²⁰ Grund dafür ist die häufig klare Trennung der Straßenbahn zu anderen Mobilitäten, sowie eine starke Regulation, was zu seltenen Fehlern aufgrund menschlichen

- ¹⁵ vgl. Baumüller 2008, S. 67–68.
- ¹⁶ vgl. Gehl 2015, S. 110–112.
- ¹⁷ vgl. Statistisches Bundesamt 2019.
- ¹⁸ vgl. Statistisches Bundesamt 2021b.
- ¹⁹ vgl. Statistisches Bundesamt 2021a.
- ²⁰ vgl. Statistisches Bundesamt 2021c.



Abb. 7 Poller auf dem Gehweg



Abb. 8 Radweg zwischen parkenden und fahrenden Autos

Versagens führt. Nutzen verschiedene Fortbewegungsformen denselben Raum, kommt es oft zu Problemen, weil schnell und langsam, Groß und Klein, stark und schwach aufeinandertreffen. Durch diese Differenzen ist auch die Sichtweise und somit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen unterschiedlich.

Für Autofahrer*innen stellt das Fahrrad oft ein lästiges Hindernis dar, welches zu langsam für die eigene Geschwindigkeit ist. Aus Sicht der Fahrradfahrer*innen sind Autos beängstigend und unnachsichtig. Fußgänger*innen sind zwar auf den Gehsteigen sicher und können gegebenenfalls auch abrupt stoppen, allerdings sind sie auch gezwungen, sich dem fließenden Verkehr unterzuordnen, da sie das schwächste Glied in der Reihe der Fortbewegungsmittel bilden.

„Die Mischung verschiedener Verkehrsarten ist sicher möglich, aber nicht auf Basis der Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmer, wie es das shared-space-Konzept impliziert.“ Dabei verweist Gehl auf die britischen „home zones“, die niederländischen „woonerfs“ und die skandinavischen „sivegader“. Diese entsprechen in etwa den deutschen Spielstraßen, beziehungsweise den verkehrsberuhigten Zonen. In diesen Gebieten ist klar, dass der oder die Fußgänger*in als schwächste/r Verkehrsteilnehmer*in Priorität genießt. Verkehrslösungen sollten entweder diese Priorisierung besitzen oder für eine akzeptable Trennung von Fußgänger*innen und Kfz-Verkehr sorgen.²¹

Konträr zur Korrelation von Autos und Unfällen, zeigen Zahlen aus Kopenhagen, dass sich sowohl das Unfallrisiko als auch die Zahl der Unfälle stark reduzieren, sobald mehr Menschen das Fahrrad nutzen.²²

²¹ vgl. Gehl 2015, S. 114–115.

²² vgl. Gehl 2015, S. 216.



Abb. 9 Radweg unterbrechung für Autospur

Die erhöhten Unfallzahlen im Kfz-Verkehr sind maßgeblich mit der Geschwindigkeit zu erklären. Der Mensch ist zum Gehen und Laufen gemacht. Unsere Wahrnehmung funktioniert perfekt bei einem Tempo von bis zu fünf Stundenkilometer. Wir können alles aufnehmen und verarbeiten. Auch bei etwas höheren Geschwindigkeiten von 10 bis 20 Stundenkilometer, wie etwa beim Joggen oder Radfahren, haben wir noch eine realistische Wahrnehmung und behalten die Kontrolle. Erhöht sich aller-

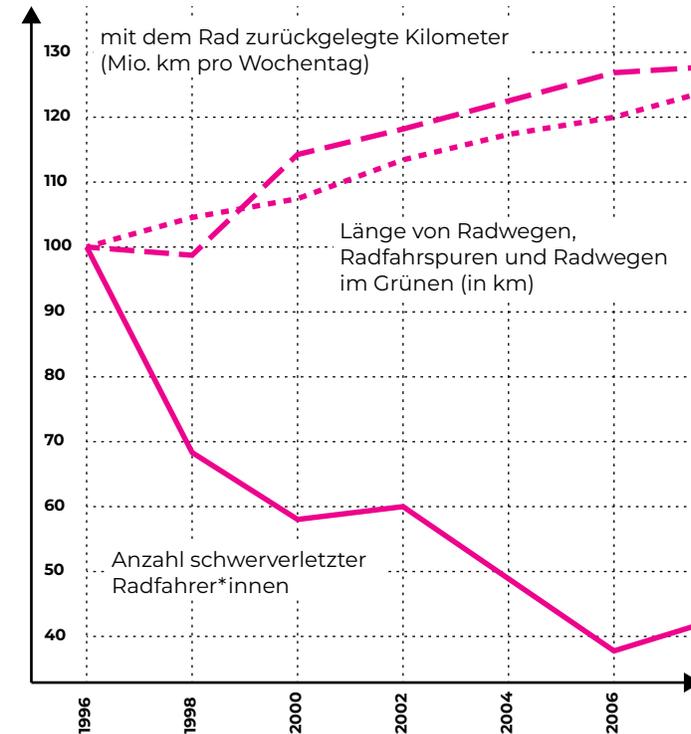


Abb. 10 Kopenhagen 1996-2008; Anzahl Radverkehr und Unfallrisiko*

*Unfallrisiko und die Anzahl der Unfälle sinkt drastisch, je mehr Radfahrer*innen unterwegs sind, da sie mehr Beachtung bekommen.



Abb. 11 Kontakt zwischen Fahrrädern und Autos

²³ vgl. Gehl 2015, S. 60.

²⁴ vgl. Statistisches Bundesamt 2021d.

²⁵ vgl. Gehl 2015, S. 112.

dings die Anzahl der Hindernisse muss das Tempo reduziert werden, um den Überblick zu behalten.²³ In Städten konzentrieren sich Hindernisse, was die Notwendigkeit betont sich in ihnen langsam fortzubewegen, um sich selbst und vor allem andere nicht zu gefährden. Die Zahlen der Straßenverkehrsunfälle nach Ortslage belegen, dass sich Städte allein aus Sicht der Sicherheit nicht für das Fahren und besonders nicht für das schnelle Fahren mit dem Auto eignen. Im Jahr 2020 traten mehr als zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden Innerorts auf.²⁴ Durch die verschlechterten Bedingungen ist nicht nur das Unfallrisiko in den letzten Jahrzehnten gestiegen, sondern auch die Angst vor Unfällen selbst.²⁵



Abb. 12 Radweg zwischen Autospuren

ÖFFENTLICHER RAUM



Abb. 1 Straßen unterbrechen den Verkehrsfluss der Fußgänger*innen

Bedeutung des öffentlichen Raums

Eine allgemein gültige Definition für den öffentlichen Raum zu finden ist nicht leicht, da die Vorstellungen zu vielfältig und die Ansprüche an ihn zu unterschiedlich sind. Auf jeden Fall lässt sich aber sagen, dass der öffentliche Raum wichtige Funktionen übernimmt. Seine Vielfältigkeit macht ihn für jede Stadt unverzichtbar, sei es Verkehr, Einkauf oder schlicht als Treffpunkt für die Bevölkerung. Ihm gegenüber steht der private Raum, der uns Schutz bietet und den wir allein gestalten können. Guido Brendgens beschreibt den öffentlichen Raum wie folgt:

„Der öffentliche Raum zeichnet sich aus durch Zugänglichkeit. Der öffentliche Raum kann verstanden werden als ein allgemein zugänglicher Bereich, in dem Menschen ohne Beschränkungen ein und aus gehen. Die Menschen bewegen sich in diesem Bereich frei. Zufällig oder geplant begegnen wir uns hier. Der öffentliche Raum ist offen und wird begrenzt von dessen Gegensatz, dem nicht allgemein zugänglichen Bereich. Daher verlangt der öffentliche Raum, um als solcher wahrgenommen zu werden, auch ein Gegenstück, das Private.“¹

Die Zugänglichkeit von der Brendgens spricht, ist also ein Charakteristikum, dass jeder öffentliche Raum besitzt, beziehungsweise ihn zu dem macht, was er eigentlich ist.

„Der städtische Raum ist erst ein öffentlicher, wenn sich in ihm die Gesellschaft selbst »in aller Öffentlichkeit« darstellt.“² Durch die zunehmende Urbanisierung müssen sich allerdings immer mehr Menschen immer weniger Platz teilen. Gleichzeitig steht der städtische Raum permanent im Wandel, um den Anforderungen aus Mobilität, Tourismus, Arbeitswelt und Freizeit gerecht zu werden.³ Der öffentliche Raum steht also vor vielen Herausforderungen und die Frage, wie man mit der ohnehin schon knappen Fläche umgeht, gewinnt immer mehr an Bedeutung.

Eine mögliche Antwort auf diese Frage bietet uns Jan Gehl in seinen vielen Schriften, die sich mit dem städtischen Raum, dessen Qualitäten und seinen Missständen befassen. Wie der Titel: „Städte für Menschen“ bereits sagt, fordert Jan Gehl eine Städteplanung, die den Menschen in den Vordergrund stellt und nicht die Autos, wie es seit der Moderne in autogerechten Städten der Fall ist. Stark verkürzt gibt es für ihn vier maßgebliche Punkte, die eine Stadt für den Menschen lebenswert machen: Lebendigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Gesundheit. Diese müssen sich vor allem in den öffentlichen Bereichen einer Stadt wiederfinden. Gleichzeitig ist es der Mensch selbst, der vor allem Lebendigkeit und Sicherheit in einer Stadt gewährleisten kann. In seinem Kapitel: „Leben in der Stadt – Ein Prozess mit Selbstverstärker“ schreibt er:

„Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielseitiger, häufiger und längerer

- ¹ Brendgens 2005, S. 1089.
- ² Brendgens 2005, S. 1089.
- ³ vgl. Kwiatkowski et al. 2018, S. 2.



Abb. 2 Radweg zwischen parkenden und fahrenden Autos

Nutzung einladen. Die Planung solcher Räume sollte davon ausgehen, dass die Entwicklung des Stadtlebens ein Prozess mit Selbstverstärker ist. In Skandinavien sagt man oft: „Menschen gehen dorthin, wo andere Menschen sind.“ Menschen fühlen sich hingezogen zu buntem Treiben und zu Orten, die von anderen Menschen belebt werden. Wenn beispielsweise Kinder vom Fenster aus andere Kinder beim Spielen sehen, laufen sie aus dem Haus, um mitzuspielen.“⁴

Ähnlich verhält sich dieses Prinzip beim Thema der Sicherheit. Menschen fühlen sich sicherer, wenn viele Menschen in ihrer Umgebung sind. Viele Augen sehen viel. Die gefühlte sowie die tatsächliche Sicherheit und die Lebendigkeit in einer Stadt werden also von den Menschen selbst erzeugt.⁵ Die Zugänglichkeit mit der Brendgens den öffentlichen Raum definiert, nimmt für Gehl eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Nachhaltigkeit beziehungsweise, die soziale Nachhaltigkeit einer städtischen Gesellschaft ein.

„Soziale Nachhaltigkeit ist ein umfassendes und anspruchsvolles Konzept. Zum Teil besteht die Herausforderung darin, den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen den gleichen Zugang zum öffentlichen Raum und zur Mobilität in der Stadt zu bieten. [...] Das Prinzip der sozialen Nachhaltigkeit besitzt eine wichtige demokratische Dimension, da es für alle den gleichen Zugang zum öffentlichen Raum fordert und so auch den potenziellen Kontakt unter den Bürgern fördert.“⁶

Die vielfältigen Dimensionen und die Wichtigkeit des öffentlichen Raums für ein gesundes, gleichberechtigtes und erfülltes städtisches Leben werden einem noch

klarer vor Augen geführt, wenn man einen Blick in die Streitschrift „Tod und Leben großer amerikanische Städte“ der Stadt- und Architekturkritikerin Jane Jacobs aus den 60er Jahren wirft. Auch für sie bildet ein Stadtraum, der den Menschen im Vordergrund sieht, die Grundlage für eine belebte Stadt und somit die Voraussetzung für Sicherheit und die Möglichkeit Kontakte zu fördern. Ein wichtiger Aspekt dabei spielt die Straße.

„Die Straßen und ihre Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Räume einer Stadt, sind ihre lebenskräftigsten Organe. Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.“⁷

Die Straßen besitzen also, laut Jacobs, viele weitere Funktionen als nur den Fahrzeugen möglichst viel Platz einzuräumen. Genauso haben Bürgersteige noch andere Qualitäten als nur Platz für Fußgänger*innen zu bieten.

Öffentlicher Raum in Stuttgart

Es wird aber deutlich, dass der öffentliche Raum ein viel diskutiertes Thema ist und dies auch sein sollte, da er immense Auswirkungen auf das Leben einer Stadt hat beziehungsweise eine Stadt erst zu dem macht, was sie ist. Das macht die Entscheidungen, wie mit ihm umgegangen wird, äußerst sensibel, da jeder Quadratmeter wertvolles Potential beinhaltet. Betrachtet man vor diesem Hintergrund Statistiken aus Stuttgart, die das Auto in Bezug zum öffentlichen Raum setzen, wird klar, dass die Debatte über ein autofreies Stuttgart mehr als gerechtfertigt ist. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt auch die Flä-

- 4 Gehl 2015, 83.
- 5 vgl. Gehl 2015, 110.
- 6 Gehl 2015, 128.
- 7 Jacobs 2015, S. 27.



Abb. 3 unlebendige Straße



Abb. 4 Parkende Autos beanspruchen große Flächen des öffentlichen Raums



Abb. 5 Bis zu zehn Fahrräder passen auf einen Stellplatz

cheninanspruchnahme eines Fortbewegungsmittels, da sich auch die Fläche von Bremsweg und Reaktionsweg erhöhen. So nimmt ein Auto, das im Schnitt mit nur 1,4 Personen besetzt ist, bei 30 km/h 65,2 m² pro Person ein, während es bei 50 km/h bereits 140 m²/Person sind. Im Vergleich dazu liegt der Flächenverbrauch bei Bussen, wenn sie zu 20% besetzt sind, nur bei 15,9 m²/Person und bei Stadtbahnen bei 8,7 m²/Person. Am platzeffizientesten sind Fußgänger*innen.⁸ Autos beanspruchen also mit Abstand am meisten Platz in einer Stadt.

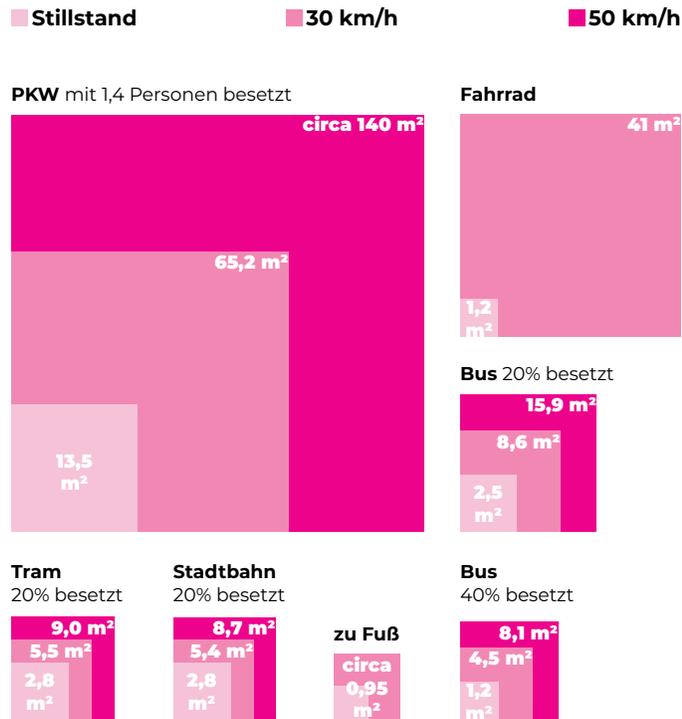


Abb. 6 Flächenverbrauch von Fortbewegungsmitteln

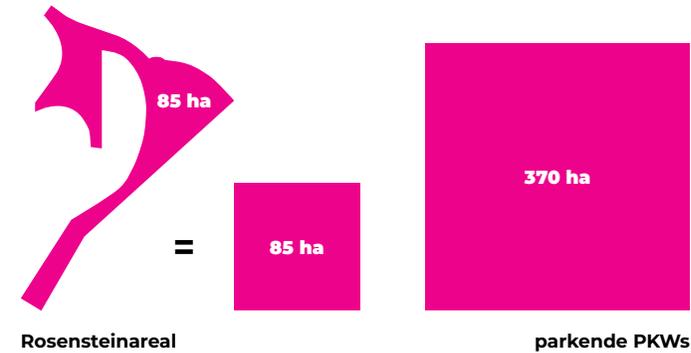


Abb. 7 Flächenverbrauch Rosensteinareal vs. parkende Autos in Stgt

Hinzu kommt, dass Autos im Schnitt 23 Stunden am Tag unbewegt bleiben.⁹ In dieser Zeit verbraucht ein einzelnes Auto also eine Fläche von 13,5 m². Genaugenommen bezieht sich dieser Flächenverbrauch sogar auf die vollen 24 Stunden, da ein freier Parkplatz nicht zwischengenutzt werden kann, sondern dem Auto vorbehalten bleibt.

Die Verkehrsfläche nimmt in Stuttgart circa 1/7 der Gesamtfläche ein.¹⁰ Davon werden neben den fahrenden Autos 12,12% von parkenden Autos besetzt.¹¹ Das entspricht einer Fläche von rund 370 Hektar. Als Vergleich, das durch Stuttgart 21 freiwerdende Rosensteinareal besitzt eine Fläche von 85 Hektar. (Grafik zeigen) Der deutsche Durchschnitt, der von parkenden Autos belegten Verkehrsfläche, liegt bei 9%. Stuttgart liegt deutlich darüber und belegt somit, hinter Hannover und München, Platz drei unter den von Autos dominierten deutschen Städten.¹²

Dies spiegelt sich auch klar in Stuttgarts öffentlichen Räumen und vor allem in den Straßen wider, welche eine so große Bedeutung für die Lebensqualität besitzen.

„Klar die haben auch ein Auto, aber das steht halt immer rum. Das nutzen die halt nur wenn die mal was Größeres einkaufen müssen oder wenn sie zu uns kommen, also aus Stuttgart raus oder in Urlaub oder so. Aber eigentlich steht das Auto die meiste Zeit rum und ich könnte mir vorstellen, dass das auf so einem Sammelplatz stünde.“²¹

8 vgl. Randelhoff 2014, S. 5.
 9 vgl. Verkehrsclub Deutschland 2016, S. 6.
 10 vgl. LhS 2021.
 11 vgl. Handelsblatt 2016.
 12 vgl. Schulz 2018.



Abb. 8 Gasse zwischen Hauswand und Parkreihe

Straßen sind bis ans Limit zugeparkt, sodass sie Stück für Stück auch immer mehr Flächen auf den Bürgersteigen beanspruchen. Die Fußgänger*innen verlieren somit immer mehr an Platz und müssen sich durch die von Schildern, Parkautomaten, Pollern und inzwischen auch von Autos gefüllten Gehwege bewegen. Der Verkehr ist schnell und gefährlich und alle paar Meter wird man von einer Ampel aufgehalten. An den wenigsten Orten ist ein Flanieren durch die Straßen und das Beobachten des Stadtgeschehens möglich, sondern man muss aufpassen nicht im Weg zu sein oder vor ein Auto zu laufen. Die Sicht ist schlecht und selten findet man einen Ort, um Rast einzulegen. Stattdessen bewegt man sich linear in einem Netz aus engen Tunneln zwischen Hauswänden und Parkreihen. Die Straßen sind vielerorts leblos, aber dafür aber laut. Oft versucht man Bereiche einfach nur schnell zu passieren. Findet man einen schönen Platz oder eine gemütliche Straße, werden diese oft von großen Verkehrsachsen geschnitten und begrenzt. Die wenigsten Erdgeschosszonen sind offen und einladend, sondern bilden eine geschlossene unüberwindbare Mauer. Dort wo Leute im Erdgeschoss wohnen, sieht man nur heruntergelassene Rollläden, die als Sichtschutz dienen, weil es keine Pufferzone zwischen dem Privaten und dem Öffentlichen gibt.

Mit Sicherheit kann man sagen, dass der Wandel von Städten für den Menschen hin zu Städten für Autos nicht an Stuttgart vorbeigegangen ist. Und wie bereits erläutert ist der Stellenwert des öffentlichen Raums viel zu hoch, um den schon so geringen Platz leichtfertig einem platzverschwenderischen, klimatechnisch mehr als fragwürdigen und innerstädtisch ineffizienten Fortbewegungsmittel



Abb. 9 Fußgängerzone endet auf großer Verkehrsachse

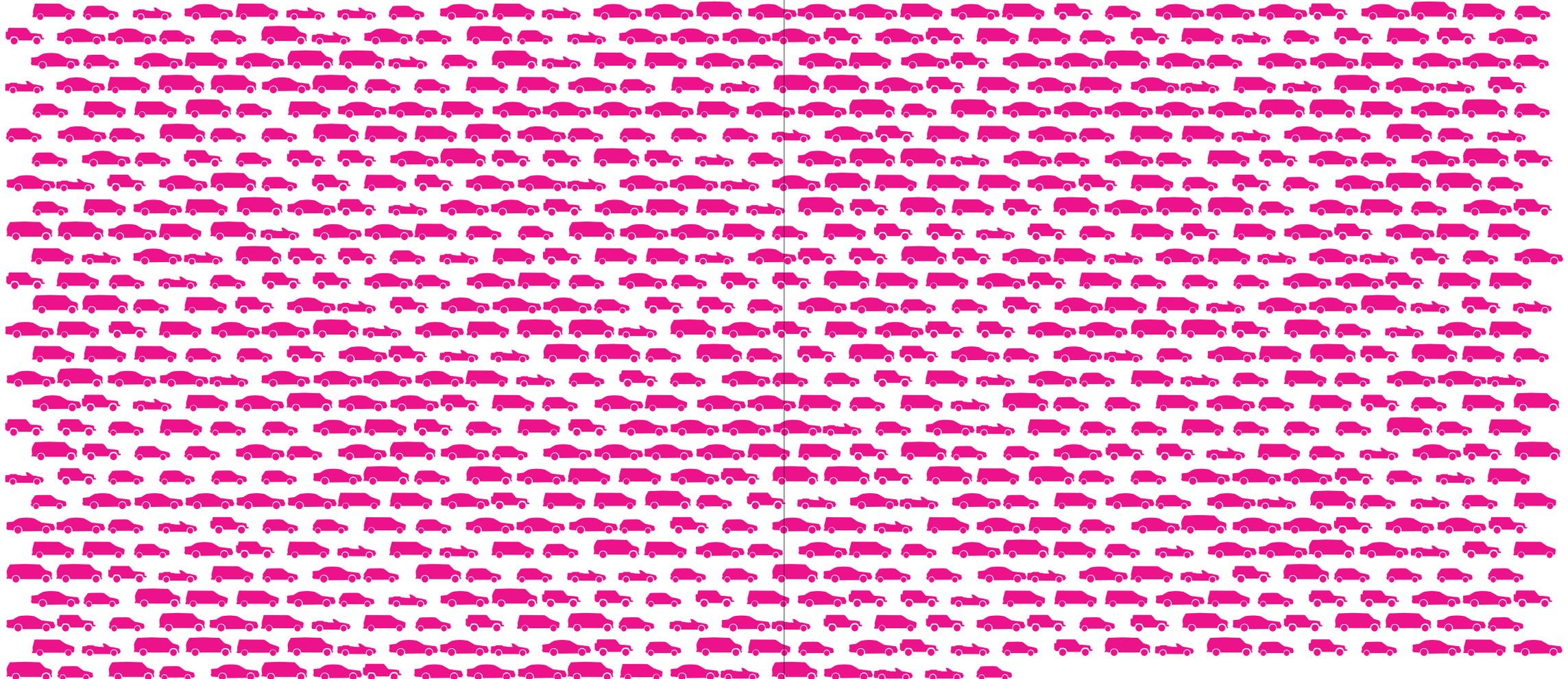
vorzubehalten. Damit der öffentliche Raum den vielen Aufgaben, die an ihn gestellt werden, gerecht werden kann, ist die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr unabdingbar. Die Schäden, die der öffentliche Raum durch die Planung autogerechter Städte nimmt, sind zu gravierend oder wie Jane Jacobs es sagen würde:

„Allen denen die Städte am Herzen liegen, ist der Kraftverkehr ein Dorn im Auge. Schnellstraßen, Parkplätze, Tankstellen und Autokinos sind wirkungsvolle und zuverlässige Instrumente zur Zerstörung der Städte. Um sie unterzubringen, werden die Straßenräume in ein unübersichtliches Durcheinander aufgelöst, sie werden für Fußgänger weitläufig und zusammenhangslos. Innenstädte und Nachbarschaften, die Wunder an Mannigfaltigkeit auf engen Raum waren, werden ohne Sinn und Verstand ausgeweitet. Bauliche Akzente fallen der Spitzhacke zum Opfer oder werden aus dem Zusammenhang mit dem Stadtgewebe gerissen und zu Belanglosigkeit abgeweitet. Der Charakter der Stadt wird verwischt, und zum Schluß gleicht ein Ort dem anderen. Niemandland.“¹³

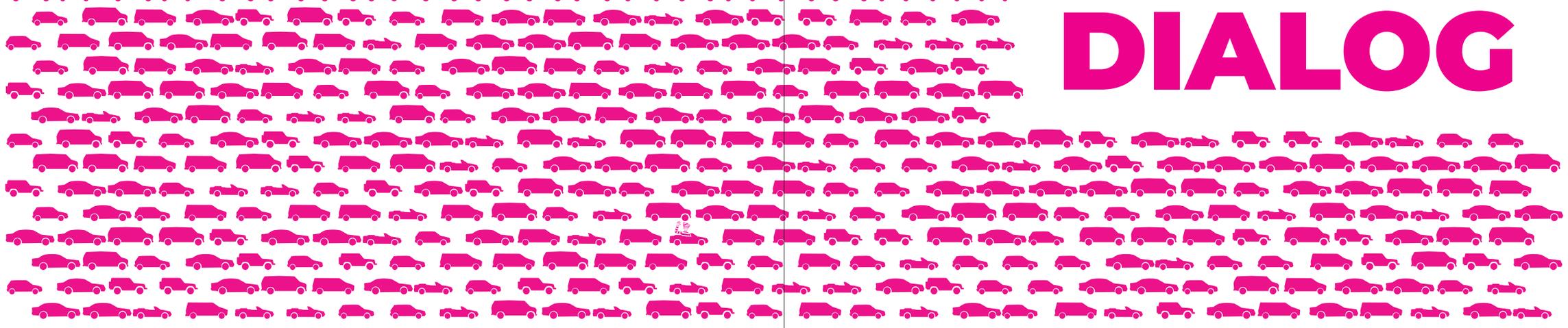
¹³ Jacobs 2015, S. 180.



Abb. 10 Silberburgstraße



DIALOG



STUDIENDESIGN

Um für ein Projekt die richtigen Weichen zu stellen, ist die frühzeitige Etablierung eines interdisziplinären Planungsteams von großer Bedeutung. Eine spätere Anpassung oder Änderung eines Projektes zu einem verspäteten Zeitpunkt ist meistens mit erhöhtem Aufwand und Kosten, sowie mit Abstrichen in der Stringenz des Konzeptes verbunden.¹

Gerade im städtebaulichen Maßstab ist die Beteiligung der Öffentlichkeit von großer Bedeutung. Die Qualität einer Stadt lässt sich daran messen, ob sich deren Bewohner wohlfühlen und sich mit ihrer Stadt identifizieren können.² So wertete die IBA der Elbinsel bei Hamburg das Stadtviertel auf, vernachlässigte dabei jedoch die Bedürfnisse, Sorgen und Wünsche der Bevölkerung, indem sie sich bevorzugt auf große Events beschränkte.³ Der Dialog mit der Bevölkerung sollte daher keineswegs als notwendiges Übel anerkannt werden, sondern vielmehr als Chance begriffen werden. Partizipation muss als Potential verstanden werden, um Ideen und Wünsche der Bevölkerung im Projekt zu verankern.⁴

Um einen solchen Dialog aufzubauen, haben wir uns dazu entschieden im Rahmen dieser Arbeit qualitative Umfragen an drei Orten in Stuttgart durchzuführen. Die Zielset-

- ¹ Andres und Wittstock 2013, S. 85.
² Noller 2019, S. 154.
³ Zlonicky 2019, S. 39.
⁴ Andres und Wittstock 2013, S. 85.

zung ist es, die Herausforderungen, Sorgen und Probleme eines autofreien Stuttgarts herauszukristallisieren, sowie Vorschläge und Ideen für die Gestaltung des öffentlichen Raumes aufzunehmen.

Diese Feldforschung ist als Pilotprojekt zu betrachten und soll einen ersten Eindruck vermitteln. Es ist auf Grund der niedrigen Datenmenge nicht als eine wissenschaftlich fundierte Datenerhebung zu verstehen.

Dies begründet sich durch folgende zwei Aspekte:

Einerseits ist das Feld Stuttgart architekturtypologisch und sozio-ökonomisch äußerst divers, sodass die Erhebung einer größeren Datenmenge nötig wäre, um repräsentative Aussagen ableiten zu können. Andererseits besteht eine Verzerrung der Stichprobe durch die Selektion der Interviewpartner*innen. Selektiert wurde zunächst durch die Bereitschaft für ein Interview, sowohl grundsätzlich als auch auf Nachfrage des Themas durch die Stuttgarter*innen selbst. Hinzu kam unsere Auswahl der Interviewten. Ziel war es an jedem der drei Orte bestimmte Lebenssituationen anhand äußerer Merkmale in der Erhebung abzubilden. Darüber hinaus wurde auf ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter geachtet. Folgende Lebenssituationen sollten dabei enthalten sein:

- eine sich in Ausbildung befindende Person,
- eine berufstätige Person mit Auto,
- eine berufstätige Person ohne Auto,
- ein Elternteil mit tendenziell jüngeren Kindern sowie
- eine pensionierte Person.

Für die Auswahl der Orte wurde Stuttgart morphologisch in drei Typen unterteilt, aus denen jeweils ein repräsentativer Befragungsort ausgewählt wurde:

- Cityring: Theodor-Heuss-Straße, Höhe Börsenplatz und dem Palast der Republik in Stuttgart-Mitte
- Blockrand: Kreuzung von Forststr. und Johannesstr in Stuttgart-West
- Halbhöhenlage: Kreuzung von Helfferichstraße und Parlerstraße in Stuttgart-Nord

Die Struktur des qualitativen Interviews basierte auf zwei Phasen. Erstere beinhaltete Fragen zur Person, Lebenssituation, Mobilität und Vorschlägen für den öffentlichen Raum. Im zweiten Teil wurde ein Szenario in Form von Text und Fotocollage vorgestellt und anschließend zur Bewertung und Kritik frei gegeben. Alle drei Szenarien bildeten eine Vision für ganz Stuttgart, die für den jeweiligen Ort spezifisch durch verschiedene Maßnahmen und Schwerpunkte angepasst wurde. Im Folgenden werden diese erläutert.

SZENARIO

Dieser Teil soll eine kurze Übersicht über die Gebiete geben, die für die Befragungen gewählt wurden und die für die Orte spezifisch entwickelten Szenarien aufzeigen und erläutern. Die von uns formulierte Vision von Stuttgart, als autofreie Stadt bezieht sich auf die Stadtbezirke Stadtmitte und die daran angrenzenden Gebiete wie Stuttgart-Nord, -Ost, -West und -Süd. Diese lassen sich grob in drei Bereiche teilen, die sich klar in ihrer stadtmorphologischen Struktur unterscheiden: Cityring, Blockrand und Halbhöhenlage. Diese Bereiche unterscheiden sich maßgeblich in ihrer Dichte, Bebauungsstruktur und Infrastruktur. Die von uns vorgeschlagenen Szenarien lassen sich zum Teil auch auf weitere Bereiche wie zum Beispiel Bad Cannstatt oder Feuerbach übertragen, da dort zum Teil sehr ähnliche Stadtstrukturen vorzufinden sind, allerdings nicht einhundertprozentig, da sich diese Orte in ihrer sozioökonomischen Schicht grundlegend unterscheiden.

Cityring

Der Cityring spannt sich zwischen Hauptbahnhof und Paulinenstraße und zwischen Theodor-Heuss- / Friedrichstraße und Hauptstätter- / Konrad-Adenauer-Straße. Dieser Bereich ist von Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und Cafés geprägt. Er gehört, vor allem durch die Königsstraße und den Schlossplatz, zu den meistfrequentierten Bereichen Stuttgarts. Zudem finden sich hier viele Büronutzungen wieder. Die Bebauung ist durch großmaßstäbliche Einzelbauten gekennzeichnet, wie zum Beispiel der City Plaza oder der sich gerade im Bau befindliche neue Calwer Kopf. Durch die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, die zentrale Lage und die Menge an touristischen Angeboten kommt es hier zu einer hohen sozialen Diversität.

Da dieser Teil Stuttgarts schon mit sehr vielen unterschiedlichen Angeboten gefüllt und die Frequentierung bereits sehr hoch ist, lag hier der Schwerpunkt nicht bei der Belebung durch zusätzliche Nutzungen, sondern verstärkt im Bereich des Aufenthalts und der Mobilität. Besonderes Augenmerk wurde auf die Verkehrsachsen gelegt, die den City Ring begrenzen. In der Collage sichtbar ist die Theodor-Heuss-Straße. Hier ist der Kontrast, der von einer autofreien Stadt ausgehen würde, am deutlichsten erkennbar. Die Theodor-Heuss-Straße besitzt zwischen vier bis sechs Spuren und hat somit eine Breite von bis zu 27 Metern.

Das Szenario soll Alternativen zum MIV aufzeigen, die eine effiziente und angenehme Mobilität innerhalb der Stadt ermöglichen. Hierfür wäre der Ausbau des ÖPNV und Radwegnetzen von entscheidender Relevanz. Gleichzeitig soll diese Mobilität von Carsharing Möglichkeiten

unterstützt werden, um so Erledigungen, die nur mit dem einem Automobil bewerkstelligt werden können (wie zum Beispiel ein Umzug), weiterhin zu ermöglichen. Zusätzlich ist es notwendig, dass Dienste wie Belieferung, Krankenträgen, Polizei etc. weiter mit dem Kraftfahrzeug in der Stadt mobil bleiben. Die hierfür benötigten Verkehrsflächen würden nur einen kleinen Teil der jetzigen Verkehrsachsen benötigen, wodurch viel Platz frei werden würde, der bespielt werden kann.

Um dem hohen Versiegelungsgrad innerhalb des City Rings, abgesehen von Schlossplatz und -garten, entgegenzuwirken soll ein Teil der Straße aufgebrochen und zu einer grünen Allee umgewandelt werden, die eine Verbindung zwischen Feuersee und Hauptbahnhof, beziehungsweise dem zukünftigen Rosensteinareal herstellt. Diese Grünzunge soll zum eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten und zum anderen den Fußverkehr stärken. Gleichzeitig würden die entsiegelten Flächen, die verstärkte Begrünung und integrierte Seen zur Wasseraufbereitung einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Um die Porosität in den Erdgeschosszonen der großen Bürobauten zu erhöhen, sieht das Szenario eine Integration von kleinen vielfältigen Nutzungen vor. Somit könnte der Fußgänger*innenstrom entschleunigt und die Aufenthaltsmöglichkeiten unterstützt werden. Zusätzlich können freiwerdende Kreuzungen als Multifunktionsplätze umgenutzt werden, um so einen beispielbaren Ort für temporäre Ereignisse wie Märkte, Aktionen oder zum Beispiel Veranstaltungen wie Festivals oder Demonstrationen bereitzustellen.

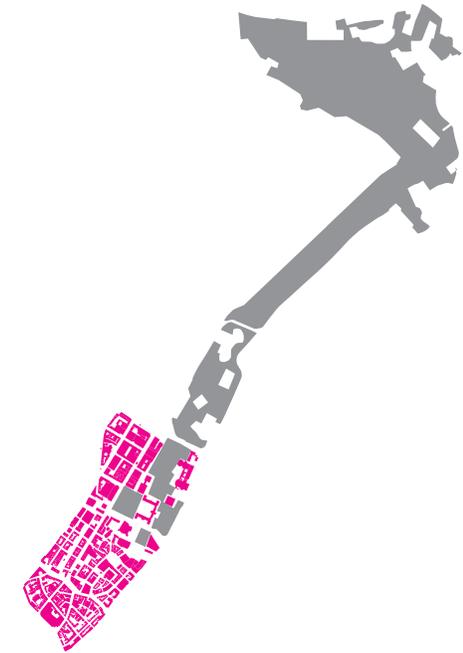


Abb. 1 Szenario Gebiet Cityring



Abb. 2 Cityring vorher



Abb. 3 Cityring nachher

Blockrand

Blockrandbebauungen finden sich vor allem im Stuttgarter Westen und Süden und zu Teilen in Stuttgart Mitte und Ost. Diese Morphologie ist gekennzeichnet durch eine geschlossene Gruppierung von Gebäuden, die sich um einen Hof anordnen. Die Blöcke sind meistens von vier Straßen begrenzt und die Eingänge zur Straße orientiert. Diese Teile Stuttgarts, insbesondere der Westen, gehören zu den am dichtesten bebauten und bewohnten Stadtbezirken. Dies resultiert unter anderem in einem sehr hohen PKW-Bestand und dadurch in einer geringen Fläche an nutzbarem öffentlichem Raum, Aufenthaltsmöglichkeiten und Grünflächen.¹

Für die Darstellung des Szenarios wurde die Kreuzung Forst-/Johannesstraße in Stuttgart West gewählt. Das angestrebte Ziel liegt hier in der Steigerung der Nutzungsvielfalt und der Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität. Ein wichtiger Aspekt ist die Aktivierung der Erdgeschosszonen. Diese sollen zum einen gewerblich genutzt werden, um ein breiteres Angebot für den öffentlichen Raum zu bieten und infrastrukturelle Aufgaben zu übernehmen, damit Wege verkürzt werden und so eine Kultur des „Zu-Fuß-Gehens“ entsteht. Dies soll unter dem Motto der „Produktiven Stadt“ unterstützt werden, indem industrielle Nutzungen wieder Einzug in die Wohnviertel erhalten. Zum anderen soll es privatere Straßenzüge geben, denen eine Pufferzone in Form von kleinen Vorgärten vor die Wohnblocks gelegt wird. So sollen zum einen die Wohnqualität, der Erdgeschosszonen verbessert werden und zum anderen den Bewohnern*innen die Parkplatzfläche in anderer Form zurückgegeben werden. Innenhöfe die momentan primär als Stellplätze verwendet werden,

¹ vgl. LhS Rahmenplan Talgrund West 2020.

könnten durch Begrünung aufgebessert werden. Genau so sollen auch im öffentlichen Raum mehr Grünzonen entstehen, um dem hohen Versiegelungsgrad und der damit verbundenen schlechten klimatischen Situation entgegenzuwirken.

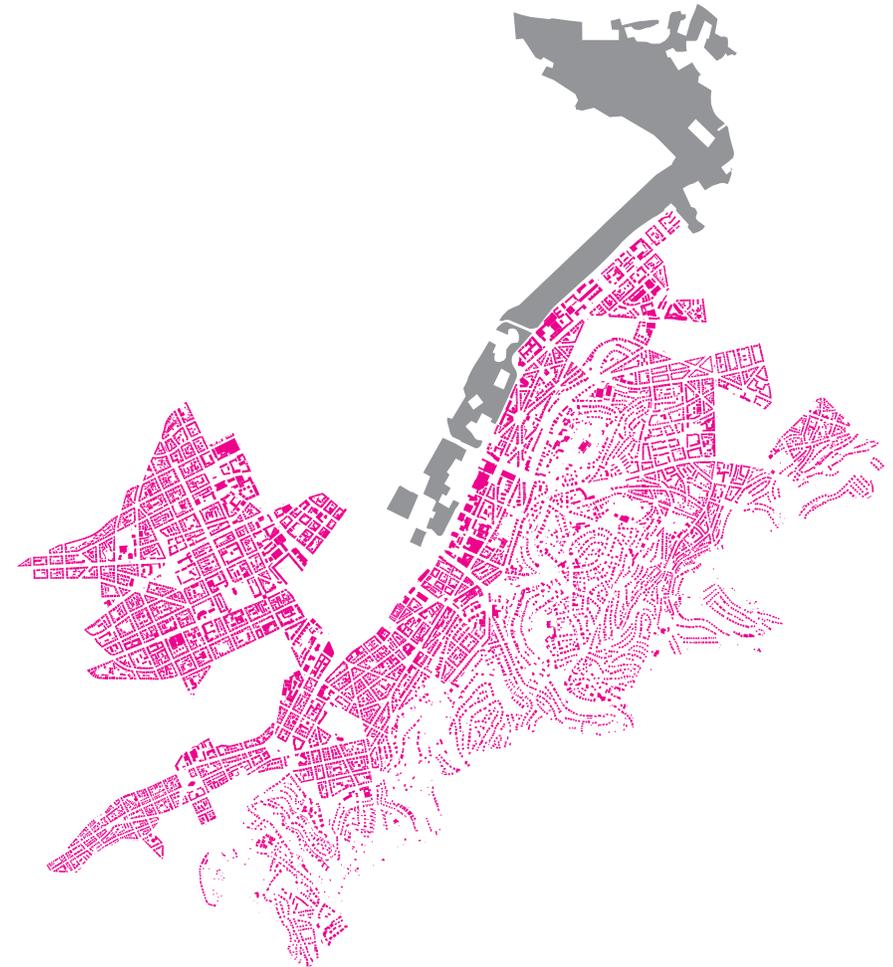


Abb. 4 Szenario Gebiet Blockrand



Abb. 5 Blockrand vorher



Abb. 6 Blockrand nachher

² vgl. LhS Rahmenplan Halbhöhenlagen 2008.

Halbhöhenlage

Die Halbhöhenlagen zeichnet sich durch ein ruhiges, qualitativvolles Wohnen in exklusiver Lage aus. Die geringe Dichte ermöglicht einen hohen Grünanteil, der maßgeblich aus großen, privaten Gärten, Weinbergen und Parkanlagen besteht. Hier leben mit 75.000 Einwohner*innen rund 13% der Stuttgarter*innen. Die sozialökonomische Schicht grenzt sich hier mit einer sehr geringen Arbeitslosenquote und einer starken Kaufkraft deutlich vom Rest Stuttgarts ab.²

Die Entwicklung eines Szenarios für die Halbhöhenlagen als autofreie Stadtbezirke stellt sich als schwierig heraus. In diesen Gebieten sind die Bewohner*innen, durch ihre topographische Lage und der geringen Infrastruktur für den alltäglichen Bedarf und des ÖPNV, am meisten auf ein privates Fahrzeug angewiesen. Gleichzeitig herrscht in den Hanglagen eine große Zufriedenheit mit der aktuellen Wohnsituation. Ein Angebot zu finden, was die Bereitschaft erhöhen würde auf den Komfort des eigenen PKW zu verzichten, erweist sich demnach als sehr kompliziert. Unser Vorschlag konzentriert sich deshalb in erster Linie auf die Themenfelder, die nur in geringem Maße vorhanden sind, also Möglichkeiten für Besorgungen des alltäglichen Bedarfs, um diese zu Fuß erledigen zu können, und ein verstärkter ÖPNV Ausbau. Gleichzeitig sollen Nachbarschaftstreffpunkte entstehen, um so die Gemeinschaft zu stärken und Kontakte zwischen den einzelnen Bewohner*innen zu knüpfen. Zusätzlich sollen die freiwerdenden Parkplatzflächen vor den Häusern zu Aneignungsflächen werden, die von der Nachbarschaft selbst gestaltet werden können, um eine eigene Identität zu stiften und so den Zusammenhalt in der Bevölkerung zu fördern.



Abb. 7 Szenario Gebiet Halbhöhenlage



Abb. 8 Halbhöhenlage vorher



Vorher



Abb. 9 Halbhöhenlage nachher



REFLEKTION

Auch wenn es sich generell als schwierig herausgestellt hat die kritischen Stimmen für ein Interview zu gewinnen, ist es trotz der geringen Anzahl an Umfragen gelungen, die Diversität der Lebenssituationen der Stuttgarter an den drei Orten zu erheben.

Unter der Einschränkung, dass eine Kategorisierung bei einer geringen Stichprobe nur begrenzt möglich ist, lassen sich die Interviewten grundsätzlich in zwei Gruppen einteilen. Mitglieder der ersten Gruppe haben kein Auto mehr oder brauchen es nicht bzw. können es sich nicht leisten, wohingegen Personen der zweiten Gruppe auf das Auto angewiesen sind, oder es aus persönlichen Gründen der Freiheit und oder Bequemlichkeit dem Öffentlichen Nahverkehr, Rad oder dem Gehen vorziehen.

Allgemein wurde die Notwendigkeit einer Veränderung tendenziell bei dem jüngeren Teilnehmer*innen der Umfrage und Rentner*innen als relevanter und dringlicher eingestuft. Häufig waren es ältere Personen, die durch den Bezug zu früheren Zeiten eine andere Sichtweise und damit eine wertvolle Bewertung der untersuchten Orte abgeben konnten.

Interessant und aufschlussreich waren Antworten der Autobesitzer*innen auf die entstehenden Probleme durch

den Wegfall des Autos. Hier spaltete sich das Feld der Befragten zwischen der Bereitschaft zur Veränderung bei verbesserter Infrastruktur inklusive Car- und Bikesharing-Angeboten und denen, die ihre persönlichen Probleme darin nicht gelöst sehen bzw. Schwierigkeiten in alternativen Mobilitätskonzepten äußerten. An dieser Stelle wurde beispielsweise der Mangel an Hygiene bei Car-Sharing-Angeboten oder die Notwendigkeit einer individuell angepassten Einstellung des Fahrrads im höheren Alter geäußert.

Auffällig waren auch die verschiedenen Ansichten über die Qualität des ÖPNV. So zeigten sich Nutzer*innen von Bus und Bahn überwiegend zufrieden und lobten die Taktungen. Bei Autofahrer*innen dagegen wurde die schlechte Taktung als häufigster Grund angegeben, warum diese das Auto dem ÖPNV innerhalb der Stadt vorziehen.

Ähnliche Äußerungen fielen in Bezug auf das Radfahren. Hier wurde als Begründung, weshalb viele nicht mit dem Rad fahren, neben der Stuttgarter Topografie, die mangelnde Sicherheit durch zu wenige Radwege und die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer*innen, geäußert. Konträr hierzu äußerten sich Autofahrer*innen verärgert über den Ausbau der Radwege auf Kosten der Straßenfläche, da sich hierdurch der Verkehr stauet.

Das an die Flexibilität und das Freiheitsgefühl gekoppelte Statussymbol, erklärte ein Mann im mittleren Alter, sei ein Bedürfnis einer älteren Generation und die Bereitschaft für Veränderung sei aufgrund von lang eingespielten Mustern geringer und herausfordernder. Dennoch fanden sich auch unter den Jüngeren Befragten Autobesitzer*innen, für die der Verlust des Autos schmerzhaft wäre. Die Mobilität durch das Auto wurde hierbei als unersetzbar empfunden. Die Vorschläge für die freiwerdende Fläche waren an allen

drei Orten von dem Wunsch nach mehr Grün dominiert. Häufig wurde der Mangel an Spielplätzen und sicheren Räumen für Kinder geäußert. Gewünscht wurde auch die Berücksichtigung behinderter und älterer Menschen bei der Umgestaltung des öffentlichen Raumes. Auch wurden Begegnungsorte zwischen Jung und Alt als erstrebenswert betrachtet, um Austausch, aber auch Diversität und Leben in die Straßen zu holen.

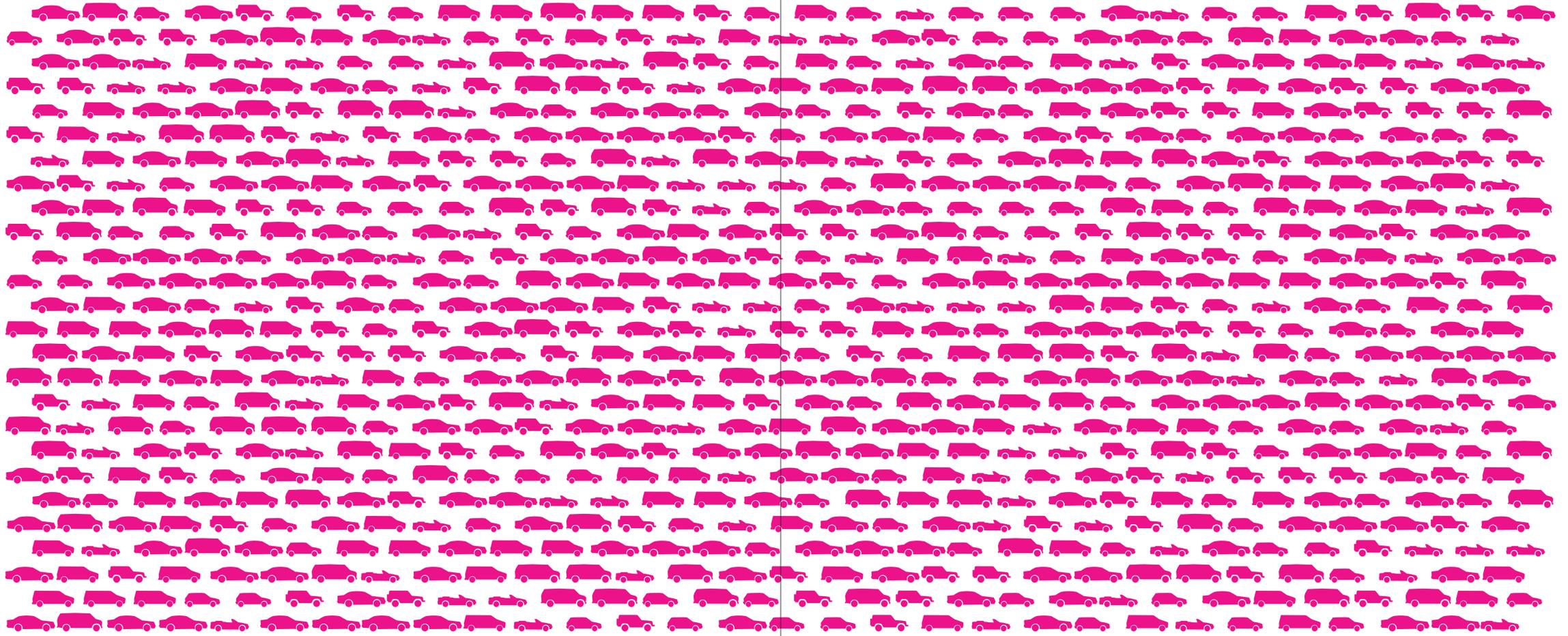
Als kritisch oder herausfordernd wurde der Vorschlag der produktiven Stadt aufgefasst, wenn er auch meist grundsätzlich als richtig und notwendig bewertet wurde. Selbst bei emissionsarmen Branchen ist, beispielsweise ein Handwerkerbetrieb trotz schallgedämmter Räume beim Be- und Entladen immer mit Lärm und somit mit Anwohnerkonflikten verbunden.

Aus den verschiedenen Untersuchungsgebieten lassen sich auch ortsspezifische Merkmale oder Tendenzen erkennen. In den überwiegend durch Wohnen geprägten Orten, wie der Halbhöhenlage und dem Blockrand sind überwiegend nur dort ansässige Personen anzutreffen. Im Cityring sind dagegen Menschen aus ganz Stuttgart, also auch von Randbezirken wie z.B. Fellbach anzutreffen. Die Äußerungen von Bewohner*Innen der Halbhöhenlage waren weitaus konservativer geprägt. Die aktuelle Situation wird als sehr gut empfunden und die Qualität der Gegend wie zum Beispiel die Ruhe geschätzt. Große Teile der Befragten im Blockrandgebiet und im Cityring äußerten derzeit auf das Auto angewiesen zu sein. Sie zeigten sich aber offen für Veränderungen und erkannten das Potential des Straßenraumes für die Menschen. Wie auch aus Antworten hervor ging, ist der Wunsch nach einem hochwertigerem Außenraum in der Halbhöhenlage nicht von Nöten. Im Gegensatz zum Stuttgarter Westen

stehen dem größten Teil der Anwohner*Innen dort private Gärten und Terrassen zur Verfügung.

Zusammenfassend zeigte sich bei vielen die Bereitschaft, sich auf alternative Mobilitätskonzepte einzulassen, um eine Aufwertung und Zurückeroberung des Straßenraums für die Menschen zu ermöglichen. Es wurde deutlich, dass eine autofreie oder teilweise autofreie Talsole, im Gegensatz zu den Halbhöhenlagen als realistischer zu bewerten ist. Die Diskrepanzen in den geäußerten Bedürfnissen der Befragten, unterstreichen nochmals die Notwendigkeit alle Lebenssituationen mit ihren individuellen Herausforderungen zu berücksichtigen.

Aus den gewonnenen Informationen lassen sich Veränderungen für eine weitere Datenerhebung ableiten. Die Auswahl der Orte und die Struktur des Interviews ermöglichen bereits vielseitige und diverse Ergebnisse, doch waren einzelne Fragen nicht immer hinreichend präzise formuliert. So wäre es beispielsweise hilfreich, nicht nur nach Ideen zu fragen, was sich Befragte für die freiwerdenden Flächen wünschen würden, sondern darüber hinaus auch nach Tätigkeiten und Nutzungen. Hinzukommen sollte ein gezielteres Nachhaken im zweiten Teil des Interviews, bezüglich allgemeiner und personenspezifischer Tätigkeiten, die im Szenario ohne Auto anderweitig bewerkstelligt werden müssten.



... x 100 gibt es in Stuttgart

AUSBLICK

STADTKLIMA +

Außenkomfort

Mit dem Fokus auf den Menschen und die Aufenthaltsqualität im Freien, ist das Ziel die Qualitätssteigerung des Außenraumkomfort zu erreichen. Eine zentrale Orientierung bietet die gefühlte Temperatur des Universal Thermal Climate Index UTCI. Dadurch lassen sich Orte Bewerten und Maßnahmen zur Steigerung des Komforts vergleichen. Der menschliche Körper versucht seine Kerntemperatur bei etwa 37°C zu halten und leitet Maßnahmen ein, falls die Temperatur durch Wechselwirkung mit der Umgebung sich verringert oder erhöht. Dabei werden körpereigene Regulationsprozesse, wie Kühlung durch Evaporation, das Schwitzen oder Wärmen durch Muskelaktivität, das Zittern, aktiviert. Bewusstes Bewegen oder das An- und Ausziehen von Kleidung stellen aktive Steuerungsmittel dar. Die relevanten Messgrößen sind hierbei Lufttemperatur, Strahlungsbilanz, Luftfeuchtigkeit und Luftbewegung.¹ Als weitere Einflussgröße ist die Wind- bzw. Böengeschwindigkeit zu nennen. Unabhängig vom UCTI werden nur gewisse Maximalgeschwindigkeiten für bestimmte Aktivitäten als komfortabel eingestuft. Nach Lawson ist beispielsweise ein längeres Sitzen nur bis zu einer Windgeschwindigkeit von 2.6 m/s komfortabel, beim

Schlendern wird über 5.4 m/s bereits als unangenehm empfunden.² Folglich ist der kühlende Effekt des Windes limitiert, bzw. reduziert gegebenenfalls den Komfort anderweitig. Hinzu kommt die sowohl kurzfristige als auch die langfristige Belastung durch Schadstoff- und Lärmemission. Die Erwartungshaltung des Menschen, besonders in Bezug auf die Jahreszeiten, verschiebt die als komfortabel bewerteten Bereiche deutlich. Ein Sommertag mit 15°C wird als frisch und unangenehm empfunden, wohingegen ein Wintertag derselben Temperatur als mild bewertet wird.

Allgemeine Ziele für Außenraumkomfort in der kühlgeprägten Klimazone, ist die Reduzierung der Temperatur in den Sommermonaten, sowie deren Erhöhung im Winter. Letzteres geschieht bereits durch Heizungen und Abgase in der Stadt, deren Auswirkungen auf Ökosysteme teilweise kritisch zu betrachten sind. Daher empfiehlt es sich die gefühlte Temperatur im Winter durch gezielte Windreduktion und solare Exposition zu erhöhen. Im Sommer dagegen sind die Reduktion der solaren Einstrahlung, Erhöhung der Rückstrahlwerten (Albedo) von Oberflächen, Luftbewegung und die Bereitstellung von blauer und grüner Infrastruktur zur Kühlung durch Verdunstung, relevante Mittel der Komfortsteigerung.

Stuttgart

Der Stuttgarter Außenraumkomfort in der Talsohle mit dichter Bebauung, starker Versiegelung und hohen Emissionen ist sowohl unter klimatischer als auch unter gesundheitlichen Gesichtspunkten als äußerst kritisch zu beurteilen. Gravierend sind die winterlichen Inversionswetterlagen, die Spurenstoffe und Partikel des Verkehrs, Gebäudeheizung und der Industrie im Kessel zu deutli-

- ¹ vgl. Tiefgraber 2021.
² vgl. Ratcliff und Peterka 1990.



Abb. 1 Gutes Stadtklima mit Aufenthaltsqualität am Feuersee

chen Grenzwertüberschreitungen anstauen. Bei sommerlicher Hitze suchen die Menschen kühlende und schattige Grünräume auf, die allerdings zu klein und damit schnell überfüllt sind. TRANSKR. 1.5 Die wichtige Auskühlung über den nächtlichen Himmel wird durch hohe H/W-Verhältnis innerhalb von Straßenschluchten reduziert. Langwellige Strahlung bleibt zwischen den Fassaden gefangen und ist maßgeblich für den Wärmeinselseffekt verantwortlich. Fußgänger*innen sind zwischen Asphalt, Fassaden und parkenden Autos häufig starker Wärmestrahlung ausgesetzt.³ Der Klimaatlas der Region Stuttgart kategorisiert die Frei- und Siedlungsflächen nach deren Klimaaktivität bzw.

- extreme Verkehrsbelastung
- Bebaute Gebiete mit klimatisch
lufthygienischen Nachteilen
- Bebaute Gebiete mit bedeutender
klimarelevanter Funktion
- Bebaute Gebiete mit
klimarelevanter Funktion
- Bebaute Gebiete mit geringer
klimarelevanter Funktion

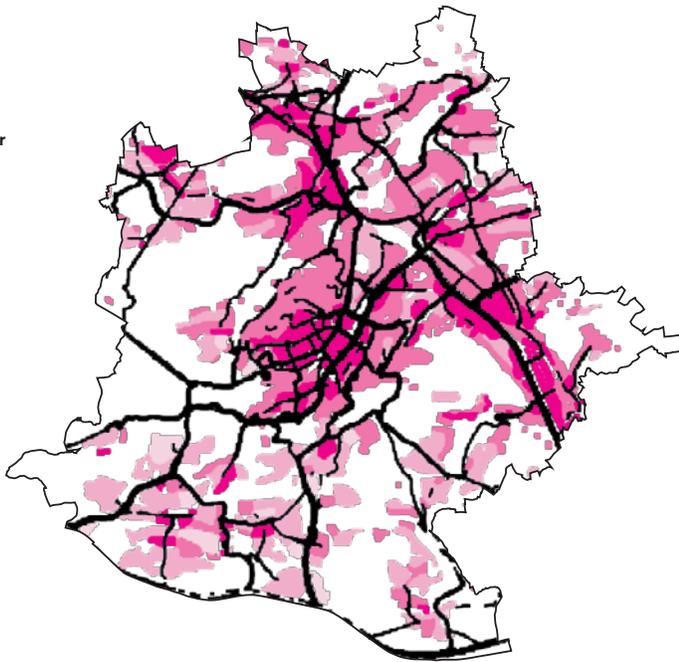


Abb. 2 Planungshinweise Klimaatlas

deren klimarelevanten Funktionen und gibt Erhaltungs- und Handlungsempfehlungen. „Aus klimatischer Sicht empfiehlt sich eine Umrandung der Siedlungen mit möglichst weiträumigen Grünzonen und ein Durchziehen der Siedlungen mit der Orographie folgenden Grünzügen (Belüftungsschneisen, Luftleitbahnen) um damit den Luftaustausch zu fördern. Einer Zersiedelung der Landschaft durch zahlreiche Streusiedlungen und einem Zusammenwachsen mehrerer Ortsteile ist entgegenzuwirken. Bei städtischen Siedlungen ist auf entsprechend große nahegelegene Frisch- und Kaltluftproduktionsgebiete und Belüftungsbahnen zu achten.“ Für die Halbhöhenlagen wird stark von weiteren Versiegelungen und Baumaßnahmen abgeraten. Es wird eine Erweiterung der Belüntungsflächen und eine Entsiegelung empfohlen. Deutlicher wird die Dringlichkeit in der Talsohle, der aus stadtklimatischer Sicht eine Sanierung nahegelegt wird. Erhalten und Erweitern von Durchlüftungsbahnen, sowie die Erhöhung des Vegetationsteils und die Verringerung der Versiegelung und Emissionen wird empfohlen. Dabei werden explizit die Verkehrsemissionen betont.⁴

Stuttgarter Maßnahmen

Die Maßnahmen der Stadt Stuttgart zeigen, dass die Herausforderungen erkannt wurden und im Aktionsprogramm „Weltklima in Not – Stuttgart handelt“ darauf reagiert wurde. Mit einem Volumen von 200 Millionen Euro, aus Haushaltsüberschüssen des Jahres 2018, ist das Paket auf vier Jahre angesetzt und zielt auf ein klimaneutrales Stuttgart bis 2050. Bei genauerer Betrachtung der Gewichtung einzelner Positionen wirkt die Zielsetzung nicht realistisch. Beispielsweise ist mit 75 Millionen Euro die Fortführung bzw. Erweiterung des Energie-Sparpro-

³ vgl. Baumüller 2008, S. 155.
⁴ vgl. Baumüller 2008, S. 155–159.



Abb. 3 Börsenplatz - Stuttgart. Verdunstungskälte wird durch zerstäubtes Wasser deutlich erhöht

„Ich fände Bewässerung cool. Wenn Sie Freiburg kennen? (I: Ja) Kennen Sie die kleinen Kanäle? (II: Ja) Die durch die Stadt fließen. Find ich super. Das ist auch fürs Klima total gut. Ist dann nächstes Thema, Wasserknappheit etc. Aber per se wichtig.“¹²

gramms bereits zu über einem Drittel des Budgets verbraucht.⁵ Dabei ist die energetische Sanierung als eine Fehlallokation von Ressourcen zu betrachten.⁶ Zumal auch ein Teil des Geldes der Minderung der Mietpreiserhöhung zugutekommen soll. Auch wenn dies löblich ist, birgt das Paket falsche Hoffnungen. Weitere Maßnahmen wie CO₂-Kompensation von nicht vermeidbaren Flugreisen der Angestellten der Stadt sind richtig, können aber auch als Greenwashing betrachtet werden. Die „stadtklimatische Sanierung“ von 20 Hotspots ist durch das Aufstellen von 100 Pflanztrögen ebenfalls eine erste und vor allem schnelle Maßnahme, die aber in Anbetracht der Dringlichkeit unzureichend und enttäuschend ist. Allgemeine Investitionen von blauer und grüner Infrastruktur, wie das Pflanzen von 1000 Bäumen und 25km Hecken, sowie die Schaffung und Pflege von 10ha blühender Wiesen pro Doppelhaushalt zeigen die Zögerlichkeit der Stadt.⁷ Zusammenfassend schöpft die Stadt Stuttgart bisher nicht das Potential einer Verkehrswende hin zur autofreien Stadt aus. Stuttgart zieht vielmehr auf kleinteilige Maßnahmen ohne die konsequente Entscheidung zu weniger Individualverkehr.

Große Teile der Parkplatz- und Straßenfläche bieten die Möglichkeit den Empfehlungen der Entsiegelung gerecht zu werden. Innerhalb der Straßenzüge könnte der Asphalt- durch Grünflächen oder andere porösere Bodenbeläge ersetzen werden. Die Pflanzung von Bäumen müsste nicht am Straßenrand, nahe der Gebäude erfolgen, sondern könnte sich über die gesamte Breite erstrecken. Damit könnten langfristig auch größere Bäume wachsen. In Bäumen gespeicherte Wassermassen kühlen durch Verdunstung die unmittelbare Umgebung ab. Im Sommer würde dort ein Mikroklima entstehen. Die Luft-

qualität würde sich ebenso wie die Reduktion der Lärmemissionen des Verkehrs, deutlich verbessern. Stuttgarts Bürgerbefragung über die größten Probleme der Stadt unterstreichen dies nochmals. Die oberen Ränge werden seit vielen Jahren von den Themenbereichen Wohnen/Mieten und dem Verkehr/Mobilität dominiert.⁸ Als weiteres Potential ist die zusammenhängende Ausweitung von resilienten Ökosystemen zu nennen. Biotope würden sich nicht mehr auf die Ränder der Parkanlagen begrenzen, sondern könnten sich wie Adern durch die Stadt ziehen und an die umliegenden Wald- und Agrarflächen anschließen.^{9,10} Die Biotope könnten sich ebenfalls auf das Wasser erweitern. Urbane Gewässer wären, wie Bäume auch in der Lage bodennahe Schichten zu kühlen. Sie könnten ebenfalls ein Beitrag zum Wassermanagement der angrenzenden Gebäude leisten.¹¹ Folglich wäre ein autofreies Stuttgart, ein weitaus ökologischer, gesünderer, saubererer und klimatisch hochwertiger Stadtraum. Eine Mobilitätswende getragen von individueller E-Mobilität ist nicht in der Lage die genannten Flächenpotentiale zu ermöglichen.

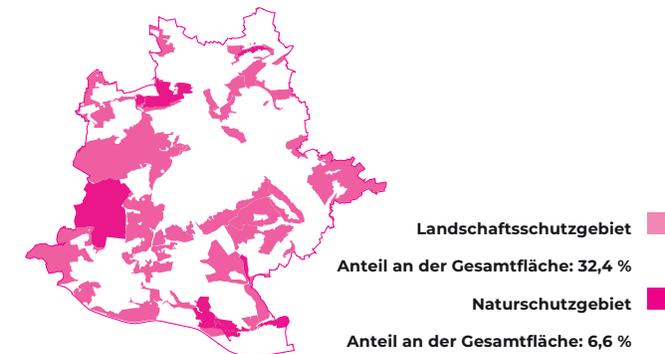


Abb. 4 Landschafts- und Naturschutzgebiete Stuttgart

„Aber auch in dem Haus, wo ich wohne, das wäre früher acht Parteien, dann wurde das Kernsaniert, jetzt sind nur noch vier drin“¹²

- 5** vgl. LhS Weltklima in Not -Stuttgart handelt 2020.
- 6** vgl. Meck 2014.
- 7** vgl. LhS Weltklima in Not -Stuttgart handelt 2020.
- 8** vgl. Schöb 2020.
- 9** vgl. Schmidt und Poppendieck 2019.
- 10** vgl. Steinlein 2019.
- 11** vgl. Andres et al. 2013, S. 133–134.

MOBILITÄT +

Hinsichtlich der erläuterten Problematik von autogerechten Städten, stellt sich die Frage wie eine Stadt ohne MIV funktionieren kann? Welche Potentiale ergeben sich daraus für die Mobilität und wie kann man eine effiziente, sichere und angenehme Fortbewegung gewährleisten?

Stuttgart ist eine Autohauptstadt. Mit ansässigen Automobilherstellern und -zulieferern, wie Mercedes Benz, Porsche oder Bosch und mit insgesamt 110.000 Menschen, die unmittelbar in der Automobilbranche beschäftigt sind, ist es nicht verwunderlich, dass den Stuttgarter*innen der eigene PKW am Herzen liegt.¹ Trotzdem hat Stuttgart die schweren Folgen des MIV für das Stadtklima und den öffentlichen Raum wahrgenommen und versucht gewisse Maßnahmen zu treffen. Im Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) 2030 hat die Stadt ihre Ziele für die nächsten zehn Jahre formuliert. Das übergeordnete Ziel soll dabei eine nachhaltige Stadtentwicklung sein.

Bis 2030 will Stuttgart den PKW-Verkehr mit umweltbelastender Motorisierung um 20 % reduzieren und gleichzeitig die E-Mobilität steigern. Zusätzlich soll das Fahrradnetz ausgebaut und der ÖPNV ausgebaut werden. Auch die Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit sind formulier-

te Ziele der VEK 2030. Dies sind gute Ansätze, allerdings sollen zusätzlich auch die Bedingungen für den PKW-Verkehr verbessert werden. Stuttgart setzt auf eine Koexistenz aller Verkehrsarten. So sollen zum Beispiel weitere Parkplätze generiert werden, um so die Parkplatzsuche für die PKW-Fahrer*innen zu erleichtern.² Jährlich werden 17 Millionen Euro in die Straßenerhaltung investiert, weitere sieben Millionen Euro stehen für den Bau weiterer Kreisverkehre bis 2022 zur Verfügung.³ Kreisverkehre wirken einem stockenden Verkehr entgegen und verbessern die Bedingungen für den Individualverkehr.

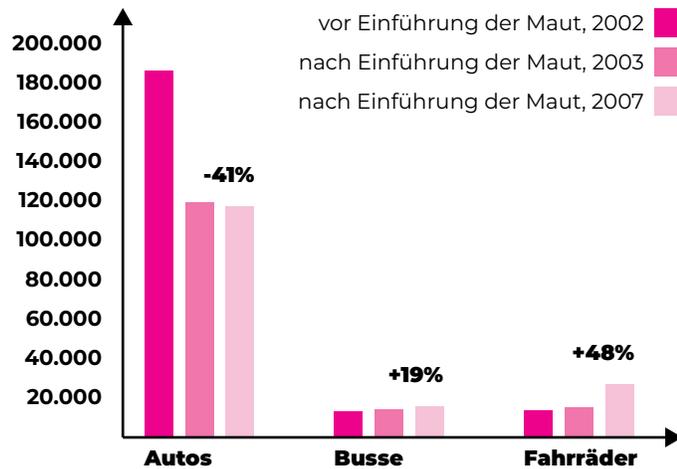
Um den MIV allerdings nachhaltig zu reduzieren und alternative Mobilitätsformen attraktiv zu machen, muss gleichzeitig die Attraktivität mit dem Auto zu fahren reduziert werden. Viele Studien belegen, dass mehr Straßen und Parkplätze auch für mehr Verkehr sorgen. So zum Beispiel die Studie der zwei kanadischen Verkehrsökonominnen Forscher Gilles Durantion und Matthew Turner, in der sie den Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrsaufkommen in den USA untersucht haben. Die Ergebnisse waren eindeutig. Ein Ausbau der Straßen um 1% sorgte in derselben Region für eine Zunahme des Verkehrs um 1%.⁴ „Versuche, die Verkehrsdichten durch den Bau von noch mehr Straßen und Parkhäusern zu mindern, hatten noch mehr Verkehr und Staus zur Folge. Das Verkehrsaufkommen ist somit je nach vorhandenen Infrastrukturen fast überall beliebig variabel. Da wir Menschen stets neue Gründe finden, das Auto immer öfter zu nutzen, stellt der Bau von weiteren Straßen geradezu eine Aufforderung dar, mehr Autos zu kaufen und zu fahren.“⁵ Stuttgarts Mobilitätsziele für 2030 stellen zwar einen ersten Schritt dar, allerdings sollten hinsichtlich des massiven

- 1 vgl. Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH 2021.
- 2 vgl. LhS 2014, S. 66–70.
- 3 vgl. LhS 2019.
- 4 vgl. Durantion und Turner 2011.
- 5 Gehl 2015, S. 21.

„Ich sag mal auch die öffentliche Busse, die haben es schwer hier durchzukommen.“^{3,4}

6 vgl. Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart 2019.

Abb. 1 Reduzierung des Autoverkehrs in Londoner durch die Einführung einer Maut



Eingriffs durch das Automobil in den öffentlichen Raum und die schweren Folgen für das Stadtklima, diese Veränderungen schneller und konsequenter durchgeführt werden, insbesondere wenn eine nachhaltige Stadtentwicklung vorangetrieben werden soll. Des Weiteren wirkt eine reine Reduzierung der umweltbelastenden PKWs, durch die Stärkung der E-Mobilität, zwar der Luftverschmutzung entgegen, stellt aber keine Lösung für das Flächenproblem unserer öffentlichen Räume dar. Innerstädtische Mobilität mit dem eigenen Auto sollte als ineffizienter, ungesunder und platzraubender Luxus verstanden werden.

Aus unseren Umfragen hat sich ein klares Bild bezüglich der Mobilität herauskristallisiert. Die Bereitschaft auf den eigenen PKW zu verzichten, ist maßgeblich von dem Angebot alternativer Verkehrsmöglichkeiten abhängig. So sind für die meisten Befragten die schlechten Taktungen

„Also überall wo die öffentlichen Verkehrsmittel von Stuttgart hinarbeiten, also nicht gerade außerhalb, aber so im Großen und Ganzen würde ich sicher gerne ohne Auto auskommen.“²¹

des ÖPNV Hauptgrund gewesen, mit dem Auto zu fahren. Vor allem für Beschäftigte, die entweder aus Randgebieten der Region Stuttgart kommen oder die vom Zentrum an den Rand zur Arbeitsstelle fahren müssen, stellte der ÖPNV auf Grund der damit verbundenen längeren Fahrzeit keine Option dar.

„Ich hätte beim alten Arbeitsplatz auch Bahn fahren können, es dauert nur doppelt so lang. Es wäre ja auch günstiger gewesen. Aber es geht nicht um den Preis. Es geht immer um die Taktung. Wie komme ich schnell von A nach B. Solange die bei vielen Sachen immer noch die Alternative haben. Ich muss mit dem Bus zur S-Bahn mit der Straßenbahn dann dahin und so weiter und dann passt das alles nicht. Und dann sind bei uns viele im Büro wieder von der S-Bahn aufs Auto umgestiegen, weil sagen wir die kommen abends um 42 an und um 39 ist mein Bus weg und dann habe ich eine halbe Stunde Taktung. Das ist das A und das O an der Sache. Ob die W-Lan haben oder nicht ist völlig irrelevant.“ **TRANSKR. 1.1**

Ein Grund für die langen Taktungen ist, laut SSB, eine bereits hohe bis maximale Auslastung des ÖPNV-Netztes.⁶ Was also fehlt ist der nötige Platz, um weitere Bahnen in den Betrieb zu nehmen. Der Umbau, von Straßen, die momentan dem PKW vorbehalten sind, könnten eine Lösung des Problems darstellen. Die großen Flächen, die der MIV einnimmt, könnten für eine platzsparendere und effizientere Mobilität verwendet werden. Wie wir in unseren Umfragen feststellen konnten, ist das Problem nicht die fehlende Bereitschaft auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, sondern das fehlende Angebot. Eine Umnutzung der Straßen würde somit die Attraktivität des PKW reduzieren und gleichzeitig eine Kompensation durch bessere



Abb. 2 separate Busspuren erhöhen die Pünktlichkeit

„Und wenn ich hier nach Stuttgart fahre, fahre ich immer mit dem Auto, weil es definitiv für mich, wo ich wohne, die Hälfte der Zeit ausmacht.“²¹



Abb. 3 Bedingungen für Radfahrer*innen müssen verbessert werden

Taktungen im ÖPNV anbieten. Zusätzlich würde sich die soziale Nachhaltigkeit, also der gleiche Zugang zum öffentlichen Raum und zur Mobilität für alle Bürger*innen, und die Sicherheit im Verkehr verbessern. Auf die Frage, ob der Verzicht auf ein eigenes Auto Schwierigkeiten für die Befragten darstellen würde, wurde oft das Problem des Transports von Einkäufen oder von Materialien für den Job genannt. Die meisten konnten sich aber vorstellen für solche Erledigungen auf ein Teilauto zurückzugreifen. Hierfür müsste, allerdings auch das richtige Angebot vorhanden sein. Ein Teilauto zu mieten darf keine Schwierigkeiten bereiten. Dafür muss eine angemessene Zahl von ihnen vorhanden sein und der Buchungsvorgang muss einfach von statten gehen.

Um eine wirkliche Mobilitätswende zu schaffen, müssen die Menschen dazu eingeladen werden, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dasselbe gilt für die Angebote für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Ein gutes Beispiel hierfür bietet Kopenhagen.

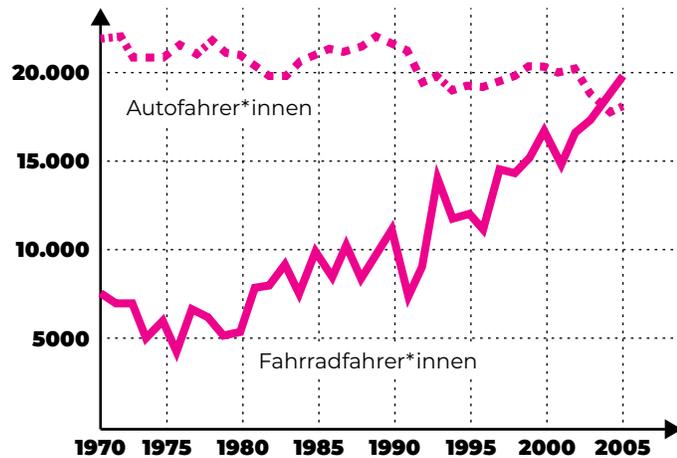


Abb. 4 Verkehrsteilnehmer zu Stoßzeiten im Stadtzentrum Kopenhagens

„Ja, also Fahrrad muss auf jeden Fall was passieren, weil ich hatte hier jetzt schon zwei Fahrradunfälle. Ja als Fahrradfahrer hat man in Stuttgart halt immer das Nachsehen.“^{2,3}

„Seit etlichen Jahren baut die Stadt ihr Straßennetz um und reduziert gezielt die Anzahl von Fahrbahnen und Parkplätzen, um Radfahrern bessere Bedingungen und mehr Verkehrssicherheit zu bieten. [...] Kurz, die Stadt hat ihre Bürger ganz offensichtlich dazu „eingeladen“, Rad zu fahren, was sich deutlich im veränderten Verkehrsverhalten der Menschen bemerkbar macht.“⁷

Einige unserer Befragten äußerten, dass sie sich mit dem Fahrrad in Stuttgart nicht sicher fühlen und aus diesem Grund darauf verzichten.

„Also in letzter Zeit eigentlich primär Fahrrad, was hier in Stuttgart natürlich recht beschissen ist. [...] Eigentlich kann man das hier keinem zumuten so zwischen den Autos hin und her zufahren. Man muss die ganze Zeit Straße fahren, es gibt fast nirgendwo Fahrradwege, außer jetzt da bei der Tübinger, was mir jetzt spontan einfällt.“^{TRANSKR. 2.2}

Um die tatsächliche und die gefühlte Sicherheit zu erhöhen, sind die ohnehin fehlenden und einfachen Fahrbahnmarkierungen direkt neben den Schnellstraßen Stuttgarts keine Lösung. Es benötigt vielmehr eine klare Trennung dieser Mobilitäten. Kopenhagen nutzt hierfür beispielsweise die Parkplätze als Trennung zwischen Fahrrad und PKW. An anderen Stellen ist der Fahrradweg erhöht und erhält so ein eigenes Niveau zwischen Fahrbahn und Gehweg. Auch hierfür sollte Platz, auf Kosten der Autofahrer*innen, eingeräumt werden, um so die Attraktivität des PKW zu verringern und gleichzeitig die Bedingungen für Fahrradfahrer*innen zu maximieren.

Den größten positiven Einfluss auf die Lebensqualität einer Stadt verbirgt sich in verbesserten Bedingungen für Fußgänger*innen. Zu Fuß unterwegs zu sein, ist nicht nur

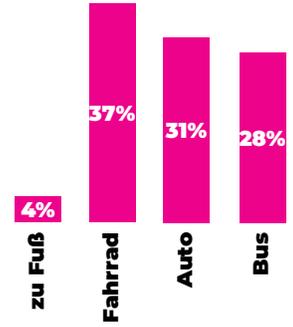


Abb. 5 Durch Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in Kopenhagen wurde das Auto als Hauptverkehrsmittel für Arbeitswege vom Fahrrad abgelöst



Abb. 6 Kein Platz für Fahrräder

⁷ Gehl 2015, S. 23–25.



Abb. 7 Fußgängerverkehr auf der Königsstraße

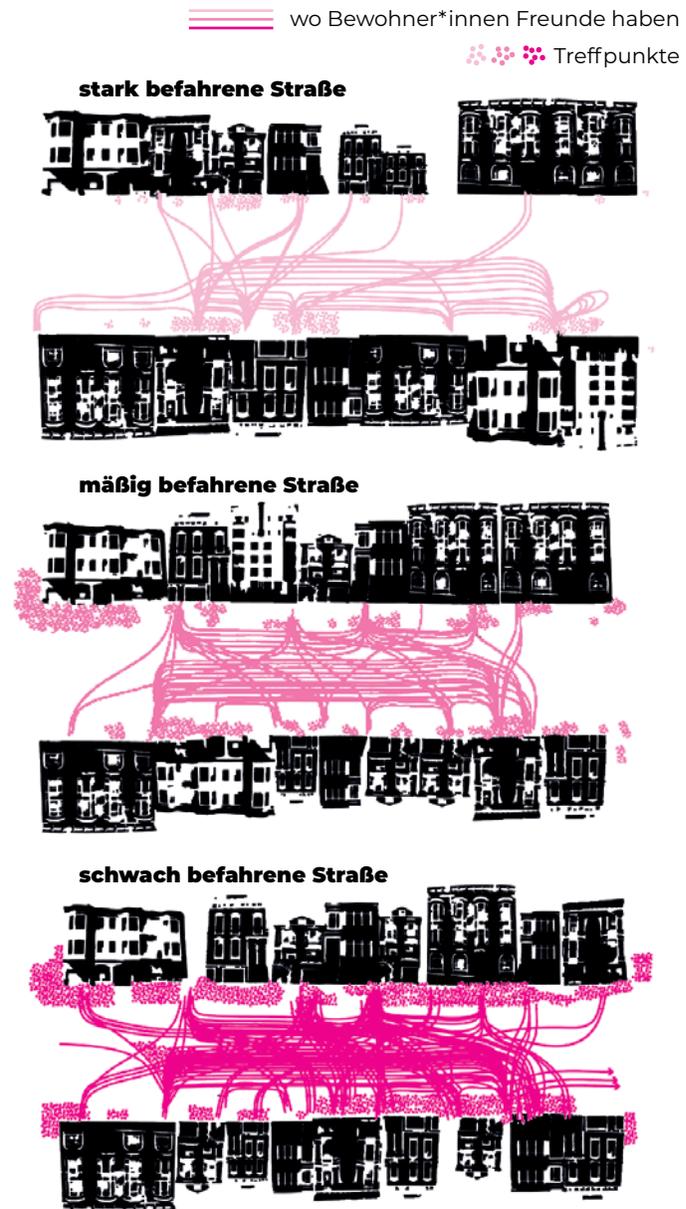
die gesündeste, nachhaltigste und sicherste Art der Fortbewegung, sondern auch die sozialste. Jeff Speck zeigt in seinem Buch: „Regeln für begehbare Städte: 101 Schritte zur Schaffung besserer Orte“ wie Städte von Fußgängerfreundlichkeit profitieren können. Ein Kapitel bezieht sich dabei auf die Gemeinschaft der Stadt. Man befindet man sich als Fußgänger*in permanent in einer Situation, in der wir in Kontakt mit anderen Menschen kommen. Sogar das „Wegschauen von einer anderen Person“ stellt dabei eine Form der Anerkennung dar, weil diese Handlung von der Präsenz des anderen Menschen ausgelöst wird.⁸

„Unsere Wege auf dem Bürgersteig sind ein subtiler Tanz der Kommunikation und des Entgegenkommens.“⁹

Im Gegensatz dazu, stellt die Fortbewegung mit dem Auto laut Speck, eine asoziale und oft sogar soziopathische Art der Fortbewegung dar, da:

„Autofahrer zu sein bedeutet, einen privaten Raum in tödlichem Wettbewerb mit anderen privaten Räumen zu steuern.“¹⁰

Eine in San Francisco durchgeführte Studie untersuchte die Beziehung zwischen Verkehr und sozialem Leben. Dabei konnte zum einen festgestellt werden, dass Bewohner*innen einer schwach befahrenen Straße, die gesamte Straße als ihr Heimatgebiet bezeichneten, während die der stark befahrenen Straßen sich nur in ihrer eigenen Wohnung zuhause fühlten. Zum anderen konnte belegt werden, dass Menschen in schwach befahrenen Straßen im Schnitt mehr als dreimal so viele Freunde haben, als Leute in viel befahrenen Straßen.¹¹



- 8 vgl. Speck 2018, S. 10.
 9 Speck 2018, S. 10.
 10 Speck 2018, S. 10.
 11 vgl. Appleyard et al. 1981.

Abb. 8 Beziehungen zwischen Verkehr und sozialem Leben



Abb. 9 Leben auf der Straße

„Nur wenn wir uns außerhalb von Fahrzeugen befinden und relativ sicher vor ihnen sind, können sich gesellschaftliche Bindungen bilden.“¹²

Zu Fuß unterwegs zu sein stellt für eine Stadt also eine wichtige soziale Instanz dar, die es ermöglicht seine Nachbarn kennenzulernen und somit das Vertrauen in die Gesellschaft zu stärken. Gleichzeitig identifizieren sich Menschen in autoarmen Gebieten mehr mit ihrer Stadt, da ein größerer Teil des Lebens auf der Straße stattfindet. Man kann die Wichtigkeit des Fußgängers nicht genug betonen und dementsprechend sollte auch die Verkehrspolitik vorangetrieben werden.

Die freiwerdenden Flächen in einem autofreien Stuttgart, würden mehr als genug Platz für eine schnelle und angenehme Mobilität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß zur Verfügung stellen. Dieses Angebot könnte durch verkehrspolitische Maßnahmen wie einen kostenlosen ÖPNV, wie es zum Beispiel Tallin erfolgreich eingeführt hat, ergänzt werden.¹³ Eine solche Einladung würde die Bereitschaft, auf den eigenen PKW zu verzichten, in der Bevölkerung fördern.

Zusätzlich zu den verbesserten Angeboten alternativer Verkehrsmittel, könnten die Flächen auch dazu verwendet werden, die notwendigen Wege für Menschen zu verkürzen. Zum einen könnten infrastrukturelle Maßnahmen getroffen werden, indem man zum Beispiel zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten für den alltäglichen Bedarf anbietet und so den Weg zum Supermarkt, verringert. Zum anderen könnten, vor dem Hintergrund der produktiven Stadt, industrielle Betriebe wieder Teil der Stadt werden.



Abb. 10 Gehwege werden immer schmaler

Moderne Produktionsweisen, erlauben neue vertikale Fabrikkonzepte, die es Betrieben ermöglicht ihren Standort in die Stadt zu legen. Freiwerdende Flächen könnten Platz für solche Betriebe bieten. Dort könnten gemischt genutzte Quartiere entstehen, in denen die Leute sowohl leben als auch arbeiten, was zu verkürzten Arbeitswegen, Zeitersparnis im Alltag und einer Entlastung des Berufsverkehrs führen würde.¹⁴

Es gibt viele Potentiale für Mobilität und Arbeitswelt, die die Flächen einer autofreien Stadt bieten würden. Um solche zu verwirklichen ist es muss die Bevölkerung, durch ein gutes Alternativangebot, dazu eingeladen werden an dieser Veränderung teilzunehmen.

- ¹² Appleyard et al. 1981.
- ¹³ vgl. Schulz 2018.
- ¹⁴ Ivgl. internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH 2020.

ÖFFENTLICHER RAUM +



Abb. 1 Begrenzung des öffentlichen Raums durch Auto

Wie im Kapitel Status Quo beschrieben, ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes maßgeblich für die Lebensqualität einer Stadt verantwortlich. Die enormen Flächen, die Autos in den Städten einnehmen, bergen ein großes Potential zu Verbesserung des urbanen Lebens. Aber wie sieht dieses Potential aus und wie sollte man diese Flächen nutzen?

Öffentlicher Raum in Stuttgart

Ein stehendes Auto verbraucht eine Fläche von circa 13,5 m².¹ Ein Bewohnerparkausweis kostet in Stuttgart jährlich 30,70 Euro.² Als PKW-Besitzer*in ist es also möglich, eine öffentliche Fläche in der Größe eines WG-Zimmers für weniger als 2.60 Euro pro Monat zu mieten. Zum Vergleich, der durchschnittliche Mietpreis in Stuttgart liegt bei 12,88 Euro pro m² und Monat.³ Die Kosten für eine Einzelfahrt im Nahverkehr betragen momentan 2.7 Euro.⁴ Schlussfolgernd ist es also günstiger, 13,5 m² öffentlichen Raum für einen Monat zu mieten, als eine Fahrt vom Rotbühlplatz zum Hauptbahnhof.

Angesichts der zunehmenden Einwohnerdichte und der Bedeutung des urbanen Raums sollte unser öffentlicher

Raum allerdings mehr wert sein. Damit ist nicht gemeint, dass dieser Raum nur noch den wohlhabenden Bevölkerungsschichten, sondern allen Bewohner*innen, zustehen sollte. 370 ha übernehmen in Stuttgart momentan lediglich die Funktion, privates Eigentum für durchschnittlich 23 Stunden am Tag vor der eigenen Haustür abzustellen. Hinzu kommt die große Fläche, welche die Fortbewegung damit überhaupt erst ermöglicht. Viele unserer Befragten haben angegeben, dass die Parkplatzsuche „furchtbar“ sei:

„Also, wir zahlen hier 40 Euro. Für was? Also das wir parken dürfen, aber das heißt auch nicht, dass ich parken kann.“ TRANSKR. 2.5

„Ich habe hier manchmal 20 oder 30 Minuten Parkplatz suchen müssen und dann ganz weit weg parken müssen unter Umständen. Also das Parken ist furchtbar.“ TRANSKR. 2.1

Statistiken belegen diese Aussagen. Die Stuttgarter verbringen im Jahr 52 Stunden mit der Parkplatzsuche. Zieht man zusätzlich zu der verschwendeten Zeit, den Benzinverbrauch und die Abgasbelastung in Betracht, bedeutet dies für die Stadt Stuttgart jährliche Mehrkosten von 437 Millionen Euro.⁵ Nicht nur Zeit und Geld wird während der Parkplatzsuche verschwendet, sondern auch wertvolle Fläche. Autos berauben die Städte ihres öffentlichen Raumes also nicht nur durch Parkplätze, sondern auch während der Parkplatzsuche selbst.

Der PKW-Verkehr und die dazu nötige Infrastruktur, bedeuten eine sehr ineffiziente und ungerechte Flächen-nutzung für den öffentlichen Raum und seine Bewoh-

- 1 vgl. Randelhoff 2014.
- 2 vgl. LhS 2021. Bewohnerparkausweis beantragen.
- 3 vgl. Statista Research Department 2021.
- 4 vgl. SSB AG 2021.
- 5 vgl. Inrix 2017.



Abb. 2 Parkplatzssuche in Stuttgart



Abb. 3 Parken in Stuttgart

ner*innen.

Gleichzeitig stellt sich aber die Frage wie diese Fläche stattdessen genutzt werden könnte. Ein Teil davon müsste, wie im vorherigen Kapitel erörtert, für alternative Mobilitätsformen zur Verfügung gestellt werden. Da die Mobilität mit ÖPNV und Fahrrad viel platzsparender ist, und die Parkplätze nicht mehr benötigt werden würden, wären immer noch große Teile der Fläche frei, die neu bespielt werden könnten.

Für diese Flächen konnten wir einige Vorschläge und Wünsche aus den Bürgerbefragungen gewinnen. Die häufigste Antwort, auf die Frage was mit der Fläche der Autos passieren sollte, war eine stärkere Begrünung. Fast alle Befragten wünschten sich mehr begrünte Flächen in den Stuttgarter Straßen.

„[...] Ja, also vor allem viel Grün. Wieder mehr Grün, Rosen, Blumen. Insekten wieder mal. [...]“ TRANSKR.2.5

„[...] Grüner geht immer. Also mehr Pflanzen, mehr Natur. [...]“ TRANSKR.1.2

„[...] dann würde ich sagen so viel grün wie möglich und dass die Leute sich viel draußen aufhalten können. [...]“ TRANSKR.2.1



Abb. 4 Nicht nutzbare Grünflächen in der Johannesstr.

Vermehrte Begrünung hätten nicht nur Vorteile für das Stadtklima, sondern würde auch die Aufenthaltsqualität erhöhen. Gerade für Menschen in dichtbesiedelten Städten, haben Grünflächen eine große Wirkung als Naherholungsgebiete.

Weitere Vorschläge waren Sport – und Freizeitmöglichkeiten. Es bestand allgemein ein großer Wunsch nach mehr Aktivitäten im Freien. Angebote, wie beispielsweise Outdoor-Gyms, Laufstrecken oder Boccia-Bahnen, würden für eine höhere Nutzung des Außenraums sorgen und könnten den Kontakt durch geteilte Interessen zwischen den Bewohner*innen stärken. Weitere Vorschläge waren Ruhezone, Schutzräume für Obdachlose oder mehr Wohnungen. Es bestand auch ein starkes Bedürfnis nach mehr Spielplätzen beziehungsweise Flächen für Kinder. Gute Bedingungen für Kinder im städtischen Raum wurden von vielen Befragten als sehr relevant betrachtet. Zusätzlich wurde der Wunsch geäußert mehr Gemeinschaftsflächen zu schaffen, in denen sich Menschen und auch verschiedene Generationen begegnen können, um so das Zugehörigkeitsgefühl zu der eigenen Stadt zu stärken.

„[...] Auch das. Zugehörigkeit zu der Stadt. Die Menschen müssen sich irgendwann mal so fühlen, wie wenn sie ein bisschen zu der Stadt dazugehören. Und das ist der wichtigste Punkt [...] Kleine Kinder so erwachsen lassen, dass sie sich hier einfach wohlfühlen, also zugehörig fühlen. [...] Nur wenn die, also die Älteren und die ganz Jungen, irgendwie mal miteinander kommunizieren, dann entsteht die Zusammengehörigkeit. [...] Die müssen sich ja

„Also man könnte Sportflächen machen und Gemeinschaftsflächen. Also das zähle ich jetzt eigentlich mal so zu Gemeinschaftsflächen ein.“²²

„Viele öffentliche Fitness Studios, [...] so Sportgeräte. Das könnte man viel mehr machen. Das würde auch denjenigen die sich kein Fitnessstudio leisten können weiterhelfen.“²³



Abb. 5 Viele Autos, keine Menschen

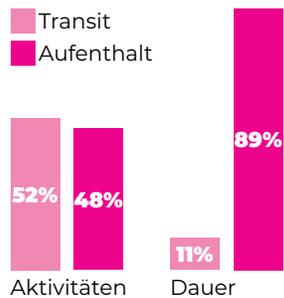
kennen, aber die kennen sich gar nicht. [...] Das ist sehr wichtig. Weil sonst gehen die (Senioren) weg in die Altersheime, die (Kinder) gehen in die Kindergärten, also wie mein Großvater es gesagt hat in so Streichholzpackungen und da bleiben sie drinnen. Man muss eigentlich wirklich die Straße beleben. Die Straße muss leben. Wenn die Straße nicht lebt, dann gibt es keine Zusammengehörigkeit, keine Verbindlichkeiten zwischen diesen Generationen.“

Wie beschrieben wurde, müssen Straßen lebendig sein. Eine Meinung, die von vielen Stadtplaner*innen vertreten wird. Aber durch was wird eine Stadt lebendig?

Lebendigkeit kann nicht ohne die Präsenz von Menschen entstehen. Der Mensch selbst macht die Stadt lebendig, allerdings lassen möglichst viele Menschen noch keine belebten Orte entstehen. So sind beispielsweise volle Bürgersteige, die lediglich der Fortbewegung dienen, kein Indikator für ein gutes Stadtleben. Entscheidend ist, dass ein Ort bevölkert und vor allem genutzt wird.⁶ Die Lebendigkeit einer Stadt ist das Ergebnis aus der Menge der Menschen und der Dauer der Aktivitäten. Auf Verkehrswegen sind zwar viele Leute unterwegs, allerdings nur für eine sehr kurze Zeit. Sie tragen also nur geringfügig zur Lebendigkeit eines Ortes bei. Aktivitäten des Aufenthalts benötigen Zeit und Raum und haben somit einen größeren Einfluss auf die Lebendigkeit.⁷ Es ist wichtig solche Nutzungen zu fördern.

Lebendige Städte brauchen Orte, mit hoher Aufenthaltsqualität, genauso wie Menschen, die sie bevölkern. Eine volle Stadt ist nicht lebendig, wenn sie nicht genutzt wird und eine nutzbare Stadt ist nicht lebendig, wenn es keine Menschen gibt, die sie nutzen.

Abb. 6 Studie aus Kanada zeigt, dass die Lebendigkeit eines Ortes maßgeblich von der Aktivität bestimmt ist



Ein weiteres Potential, Städte zu beleben, liegt in der bereits angesprochenen „Produktiven Stadt“. Auch in Stuttgart wird das Thema im Rahmen der IBA 27 bearbeitet.⁸ Stuttgart sieht sich als eine Stadt der zukunftsorientierten Produktion und neuen Produktionsformen. Mit einem vielfältigen Branchenprofil und einer nachhaltigen Flächennutzung will Stuttgart zukunftsfähig bleiben. Das beinhaltet Räume für Macher*innen und Kreative, Vernetzung der Wissensökonomie, regionale Kooperationen und eine internationale Vernetzung als Anziehungspunkt für Menschen und Unternehmen aus aller Welt. Neben den positiven Aspekten für die Produktion und Wirtschaft, stellt der Leitsatz einer besseren Lebensqualität einen wichtigen Teil der produktiven Stadt dar.⁹ Durch mehr Arbeitsstätten innerhalb der Stadt, erhöht sich auch die Anzahl der Menschen und somit das Potential der Nutzung eines Ortes. Gebiete, die durch zu geringe Nutzungsangebote nicht bevölkert sind, könnten also durch die Angestellten und deren alltäglichen Betriebsablauf belebt werden.

Urbane Produktionsstätten fördern nicht nur die Nutzungsdiversität und die Vielfältigkeit eines Ortes, sondern bilden auch einen Baustein zur Verbesserung der Resilienz einer Stadt. Die Resilienz einer Stadt wird durch ihre Robustheit und ihre Anpassungsfähigkeit beschrieben. Die Anpassungsfähigkeit zeichnet sich dabei durch die Fähigkeit und Strategien einer Stadt zur Anpassung an neue, stressauslösende Rahmenbedingungen und Entwicklungen aus, während sich die Robustheit durch bauliche, institutionelle und sozioökonomische Strukturen einer Stadt, die negative Auswirkungen von Krisen oder Katastrophen verhindern, beschreiben lässt. Ein Prinzip der Robustheit ist die diversifizierte Wirtschaft, wobei an-

- 6 vgl. Gehl 2015, S. 80.
 7 vgl. Gehl 2015, S. 90.
 8 vgl. Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH 2020.
 9 vgl. LhS 2020. Die Produktive Stadt.

„Also was ich feire, diese kleinen handwerklichen Betriebe auch so ein bisschen wieder mit reinzubringen. Da bin ich auch voll der Fan von, das finde ich gut.“²²

genommen wird, dass mit einer Vielfalt verschiedenster Wirtschaftsbranchen, die ökonomische Anfälligkeit einer Stadt bei Krisen einzelner Branchen stark reduziert werden kann.¹⁰ Zusätzliche Betriebe könnten somit der Wirtschaft ein weiteres Standbein geben und die Stadt besser auf Katastrophen, wie zum Beispiel eine Wirtschaftskrise oder eine Pandemie, vorbereiten.

Um die Idee der produktiven Stadt zu realisieren, werden Flächen benötigt. Die Betriebe müssen Standorte erhalten, ohne Bewohner*innen aus der Stadt zu verdrängen. Genauso ist ein effizienter Lieferverkehr von Vorteil, der nicht durch den stockenden PKW-Verkehr behindert wird. Freie Flächen auf großen Verkehrsachsen, könnten hier ihren Nutzen finden, während ein flüssigerer Verkehr durch alternative Fortbewegungsmittel die Lieferungen begünstigen würden.

Das Handlungsfeld der produktiven Stadt war ein weiteres Themenfeld, dass mit einigen der Befragten diskutiert wurde. Vor allem Sorgen über eine mögliche Lärm- und Luftbelastungen war für viele Befragte Grund für Skepsis. Moderne Produktionsverfahren können zwar emissionsärmer produzieren als früher, allerdings ist zu betonen, dass gemischt genutzte Quartiere eine sensible und sorgfältige Planung erfordern, um eine funktionierende Nachbarschaft beider Parteien zu ermöglichen. Andere Interviewpartner zeigten sich hingegen sehr aufgeschlossen gegenüber neuen produzierenden Gewerben in der Stadt.

Wie unsere Befragungen zu erkennen geben, sind die Meinungen und Vorschläge, was mit dem öffentlichen Raum passieren sollte, sehr vielfältig und genau das ist es was

„Also die Idee, dass das produzierende Gewerbe kommt. So ein Schreiner ja, aber andere, das wird schon schwierig, weil ich denke das ist immer mit Lärm oder auch sonstigen Emissionen verbunden und das werden die Anwohner nicht gerne sehen.“²⁴

eine Stadt ausmacht. Städte sind Agglomerationsräume von Menschen mit verschiedensten Ansichten, Interessen und Berufen. Um unsere öffentlichen Räume zu beleben, ist es also von entscheidender Bedeutung all diesen verschiedenen Menschen auch verschiedene Nutzungen zu bieten, statt den städtischen Raum vorrangig als Transitzone zwischen zwei Orten zu verstehen.

„Wenn Stadtplaner mehr anstreben als nur die Anlage von Geh- und Radwegen, erweitert sich der Fokus von der Schaffung ausreichender Verkehrsflächen zu einer wesentlich wichtigeren Aufgabe: den Menschen direkte Kontakte zur Gesellschaft, in der sie leben zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass der öffentliche Raum von vielen verschiedenen Nutzern be- und erlebbar sein muss.“¹¹

Autos hingegen stellen kein besonderes Angebot für die Stadtbewohner*innen dar und machen es durch ihre Anzahl unmöglich den öffentlichen Raum zu nutzen. (Bild) Es gibt keinen Grund für eine/n Bewohner*in einer viel befahrenen und zugewandten Gegend, die Straße vor dem eigenen Haus zu nutzen. Es ist schlicht kein Angebot vorhanden. Im Gegensatz dazu, gibt es eine direkte Verbindung zwischen baulicher Einladung und Nutzungsmuster. Verbesserungen des öffentlichen Raums lassen neue Nutzungsmuster entstehen und bringen mehr Leben in die Stadt.¹²

Um solche Verbesserungen vorzunehmen, ist es wichtig die Ränder des öffentlichen Raums zu betrachten. Randbereiche beeinflussen die Wahrnehmung des Stadtraums als Ort für Aktivitäten. So suggerieren beispielsweise offene Fassaden von Läden oder Cafés ein Gefühl der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Wohingegen verkehrsrei-

- ¹⁰ vgl. Jakubowski et al. 2018, S. 13–17.
¹¹ Gehl 2015, S. 80.
¹² vgl. Gehl 2015, S. 26–29.



Abb. 7 Umnutzung eines Parkplatzes

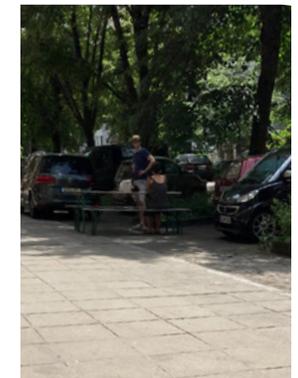


Abb. 8 Bedürfnis nach An-eignung der Straße



Abb. 9 Erhöhung des Fußgängerverkehrs in Melbourne durch die Verbesserung der Verkehrswege und öffentlichen Flächen [Anzahl an Fußgänger*innen]



Abb. 10 Geschlossene Fassaden laden nicht zum Verweilen ein

13 vgl. Gehl 2015, S. 93.
 14 vgl. Gehl 2015, S. 92–107.
 15 vgl. Gehl 2015, S. 41–42.
 16 vgl. Gehl 2015, S. 42–43.

che Straßen ein Gefühl der Abgrenzung vermitteln, da sie keine Nutzungsangebote besitzen. Bauliche Ränder bieten uns ein Gefühl von Ordnung, Wohlbefinden und Sicherheit. Menschen halten sich am liebsten an den Rändern des öffentlichen Raumes auf. Die wenigsten würden sich in die Mitte eines großen Platzes setzen. Von Natur aus fühlen wir uns an Randbereichen sicher, weil der Rücken geschützt ist und wir die Situation im Überblick behalten können.¹³

Vor allem die Erdgeschosszonen sind dabei entscheidend, da sie sich auf Augenhöhe befinden und für uns erreichbar sind. Sie sind die Bereiche in der Stadt, wo die meisten Aktivitäten stattfinden. Aber nicht nur gewerbliche Angebote sorgen für Aktivitäten in den Erdgeschosszonen. Untersuchungen aus Melbourne und Kopenhagen zeigen, dass zwischen Vorgärten und den angrenzenden Bürgersteigen viele Aktivitäten im Freien stattfinden. Ein/e Bewohner*in bei der Gartenarbeit sieht beispielsweise eine/n Nachbar/in und es kommt zu einer Unterhaltung. Solche Pufferzonen zwischen privaten und öffentlichen Räumen können einen entscheidenden Beitrag zur Lebendigkeit einer Straße leisten, weil es zu einer Verlagerung der Aktivität in den Straßenraum kommen kann.¹⁴

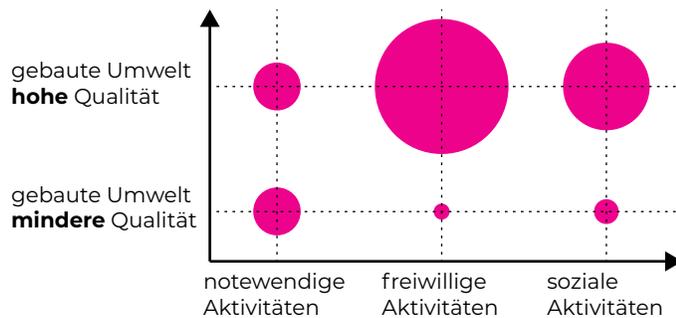


Abb. 11 Zusammenhang zwischen Qualität und Nutzung von Freiflächen

Stadt als Ort der Gemeinschaft

Durch die Digitalisierung hat ein Wandel in der Gesellschaft stattgefunden. Da der Informationsaustausch nicht mehr auf einen Ort festgelegt ist, ist es möglich, zu jeder Zeit mit Menschen aus der ganzen Welt zu kommunizieren. So stellt sich die Frage, ob elektronische Kommunikationsmedien den öffentlichen Raum in Zukunft überflüssig machen. Das Gegenteil ist der Fall. Durch den Austausch von Fotos und Nachrichten, werden Menschen eher dazu angeregt am Stadtleben teilzunehmen. Steigende Lebenserwartungen, mehr Freizeit und Einkommen bieten mehr Raum für Erholung und Vergnügen. Durch diese Veränderungen in Gesellschaft und Wirtschaft ist auch die Privatsphäre gestiegen.¹⁵ Mehr Leute können sich eine eigene Wohnung leisten. Der Einpersonenhaushalte erhöht sich jährlich, wodurch das Interesse an realen Begegnungen gestiegen ist. Das Interesse den öffentlichen Raum als Treffpunkt zu nutzen, wird also immer größer. Damit der öffentliche Raum aber als Treffpunkt für alle Bewohner*innen funktionieren kann, muss es neben gewerblichen Funktionen auch öffentliche Räume geben, die es ohne gewerbliche Angebote allen gesellschaftlichen Gruppen ermöglicht sich in der Stadt zu treffen.¹⁶ Eine Stadt benötigt also grundsätzlich eine gute Aufenthaltsqualität, unabhängig von ihren Restaurants und Cafés. Wenn dies gegeben ist, kann der gesellschaftliche Zusammenhalt gefestigt werden.

„Alle Bevölkerungsgruppen sind unabhängig von ihrem Alter, Einkommen, sozialen Rang, ihrer Religion oder Ethnie eingeladen, sich in der Stadt zu treffen und ihren täglichen Beschäftigungen nachzugehen. Dabei können Sie sehen, wie vielfältig und zugleich universell menschlich die Einwohnerschaft der Stadt ist. Es gibt den Menschen

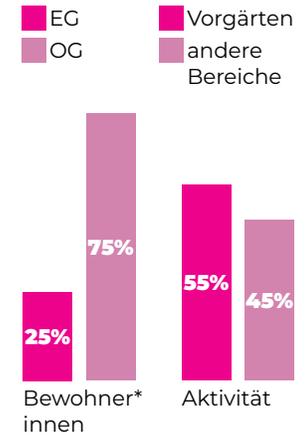


Abb. 12 Erdgeschoss und Vorgärten haben einen erheblichen Einfluss auf die Aktivität im öffentlichen Raum

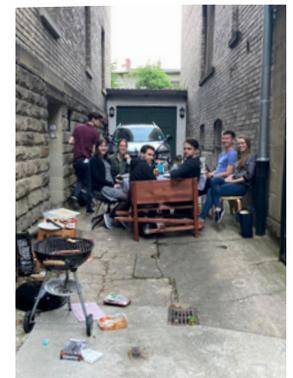


Abb. 13 Gemeinschaftliches Grillen in einer Einfahrt

¹⁷ Gehl 2015, S. 43.

¹⁸ vgl. Gehl 2015, S. 43.

ein größeres Gefühl der Sicherheit und stärkt ihr Vertrauen in die gemeinsamen Werte, die auf unterschiedliche Weise von den meisten ihrer Mitmenschen angestrebt und gelebt werden.“¹⁷ Der öffentliche Raum bildet also den baulichen Rahmen für den Austausch von persönlichen, politischen und kulturellen Meinungen und bildet somit ein demokratisches Forum.¹⁸

Stadt muss als gemeinschaftliche Fläche einer vielfältigen Gesellschaft verstanden werden. Öffentlicher Raum ist mehr als eine Abstellfläche für Objekte, die uns eine private und bequeme Mobilität bieten. Der öffentliche Raum ist ein Ort der Begegnung und des Austausches, ein Ort der Aktivität und des Lebens und sollte auch als solcher nutzbar gemacht werden.

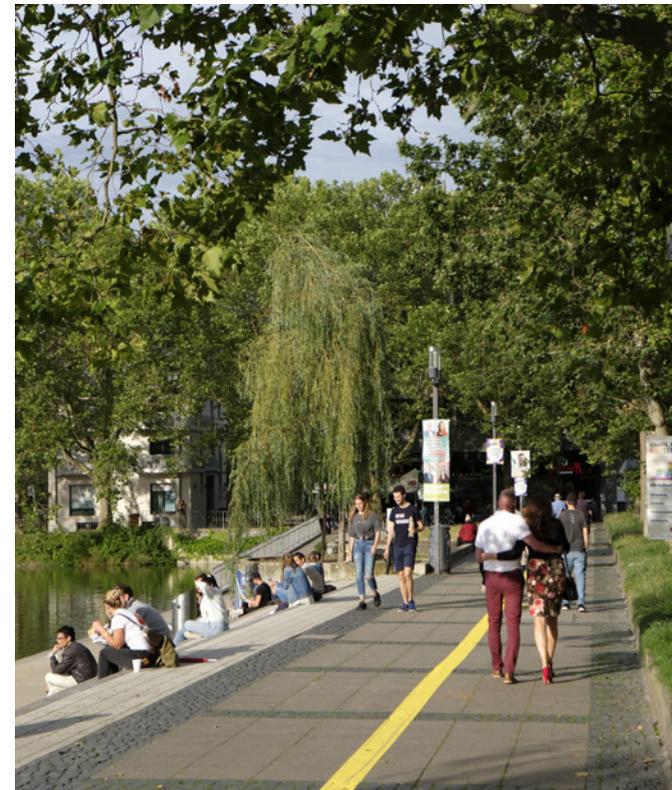


Abb. 14 Öffentlicher Raum als Treffpunkt

SZENARIO +

Das Ziel der Befragungen war es ein Meinungsbild der Bevölkerung über Stuttgart als autofreie Stadt einzuholen. Dabei galt es vor allem herauszufinden wie groß die Bereitschaft der Bewohner*innen ist und welche Anpassungen bezüglich Mobilität, Klima und öffentlicher Raum vorgenommen werden müssten, um solche städtebaulichen Umstrukturierungen zu ermöglichen und eine gute Alternative erarbeiten zu können. Die folgenden Bilder fassen die Ergebnisse der drei Umfrageorten zusammen. Vorschläge, die bereits in den Collagen der Szenarien kommuniziert und von den Befragten als gut erachtet wurden, werden außen vor gelassen. Die zusammengefassten Punkte fokussieren sich somit auf Ergänzungen und Kritikpunkte der Szenarien durch die Befragten. Aufgrund des sehr breitgefächerten Meinungsbildes sind primär die Themenfelder festgehalten, die sich als Schwerpunkte herauskristallisiert haben. Für eine Fortsetzung des Projektes sollen diese Aspekte als Planungsgrundlage und Erinnerungstütze dienen.

+ Ergänzung durch gute Verbindungen zu Park-and-Ride Flächen.
Die Dauer einer Fahrt in eine andere Stadt mit dem Auto, darf nicht länger werden.

+ Ergänzung durch Ruhezeiten und Naherholungsgebiete.
Die Städte sind sehr laut und es braucht Flächen um sich auszuruhen.

- Es gibt genug Orte wo man sein Geld ausgeben kann.
Die Erdgeschossflächen könnten auch für öffentliche Einrichtungen genutzt werden.

- Es muss nicht alles grün sein.
Die Flächen könnten auch bebaut werden und mehr Wohnraum geschaffen werden.



+ Ergänzung durch mehr Spielplätze und Wasserflächen für Kinder.
+ Ergänzung durch mehr Sitzmöglichkeiten.

+Ergänzung einer Trennung zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsfläche um sich sicher mit dem Kind aufhalten zu können.

+ Ergänzung durch Sportflächen.
öffentliche Outdoor-Gyms für Menschen, die sich ein Fitnessstudio nicht leisten können.
+ Ergänzung durch Flächen für öffentliche Nutzungen.

Abb. 1 Cityring +

+ Ergänzung durch Sportflächen.
Einige Sportarten wie Joggen sind
nur am Rand der Stadt
möglich und somit mit einem
langen Weg verbunden.

+ Ergänzung durch Orte zum
Entspannen und Verweilen.
+ Ergänzung durch
Wasserflächen.

- Sorge dass produzierendes
Gewerbelärm und weitere
Emissionen verursacht.
- Auch Märkte verursachen beim
Aufbau morgens Lärm.

- Wenn sich viele Leute in der Gegend aufhalten entsteht auch
Müll der in den Gärten landet.
Gärten sollten privater gestaltet werden oder eine öffentliche
Fläche sein.

+ Aufrechterhaltung der kleinen
Läden im Stuttgarter Westen.

+ Ergänzung durch private
Fahrradstellplätze.
Gerade im Alter benötigt man
ein Fahrrad, das auf einen
angepasst ist.
Vorallem E-Bikes zu schwer um
es im Keller abzustellen.



+ Ergänzung durch Gewächshäuser.
Eine grundsätzlich höhere
Biodiversität fördern.

- Außengastro verursacht Lärm.
- Keine Party im Wohngebiet.

+ Ergänzung durch gutes
Teilauto-Angebot, das günstig
und unkompliziert ist.
+ Ergänzung durch guten ÖPNV
und Alternativen wie E-Roller.

+ Ergänzung durch Treffpunkt für
unterschiedliche Generationen.
Ein Angebot für beide an einem
Ort um Zugehörigkeitsgefühl
zu stärken.

Abb. 2 Blockrand +

+ Ergänzung durch mehr Wohnfläche.

Es werden zwar Gebäude restauriert, aber unter Verlust von Wohnungseinheiten. Einige Wohnungen werden mit Büronutzungen gefüllt.

Große Menge an Garagen. Mögliche Umnutzung dieser Flächen miteinbeziehen. Eventuell dadurch den öffentlichen Raum vergrößern oder nachverdichten.

- Das Auto stört hier keine anderen Verkehrsteilnehmer.



+ Ergänzung durch stadtpolitischen Blickpunkt.

Viele gastronomien bekommen keine Erlaubnis im Außenbereich Stühle aufzustellen.

+ Ergänzung durch mehr Spielplätze

+ Ergänzung durch angepasste Gestaltung der Flächen für Alte und Menschen mit Behinderung

- Es gibt bereits genug öffentlichen Raum.

Wenige hatten das Bedürfnis nach mehr öffentlichen Raum. Treffen finden oft im privaten Garten statt.

- Es gibt schon genug Infrastruktur.

+ Ergänzung durch gutes Teilauto-Angebot, das günstig und unkompliziert ist.

+ Ergänzung durch E-Roller und E-Bikes.

Abb. 3 Halbhöhenlage +

FAZIT

Um die Klimaziele 2050 zu erreichen, muss Stuttgart jetzt die richtigen Weichen stellen. Der notwendige Handlungsbedarf ist erkannt und erste Maßnahmen wurden bereits eingeleitet. Eine Diskrepanz zwischen dem was Stuttgart plant bzw. umsetzt und dem was notwendig wäre zeigt sich darin, dass Stuttgart gefährdet ist das Klimaziel zu verfehlen. Zweifelsfrei stehen der Stadt nur bedingte Mittel und Handlungsfelder zur Verfügung. Doch gerade die Verkehrspolitik lässt großen Spielraum zu, um Stuttgart einen wichtigen Schritt näher in Richtung Klimaneutralität zu bringen. Die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr könnte ein großes Flächenpotential für eine grundsätzliche Umgestaltung der Stadt bieten. Stuttgart wäre damit in der Lage entschieden und adäquat auf Klimawandel und Urbanisierung zu reagieren. Darüber hinaus könnte Stuttgart mit mehr Fuß- und Radverkehr zu einer lebendigeren und lebenswerteren Stadt werden.

Es wurde gezeigt, dass der motorisierte Individualverkehr innerhalb kurzer Zeit den öffentlichen Raum Stuttgarts nachhaltig geschädigt hat und dass das Auto heute im städtischen Raum als ein ineffizientes, gesundheitsschädliches und platzraubendes Verkehrsmittel zu bewerten ist. Unfallstatistiken unterstreichen, dass die Geschwindigkeit

des Autos nicht für ein urbanes Umfeld geeignet ist. Der Stellenwert des Autos zeigt sich in Stuttgart sowohl in der städtebaulichen Struktur als auch in der Politik. Das Verhältnis der durch Geh-, und Radwegen in Anspruch genommenen Fläche im Vergleich mit der Fläche durch Auto und zugehöriger Verkehrsinfrastruktur verdeutlicht diese Dominanz. Auch auf lokalpolitischer Ebene wird deutlich, dass es der Stadt nicht gelingt, ausreichende Anreize für alternative Mobilitäten zu schaffen. Als Beispiel sind hier die im Vergleich zu den tatsächlich entstehenden Kosten und Belastungen die unverhältnismäßig günstigen Bewohnerparkausweise erwähnt.

Qualitativ hochwertiger öffentlicher Raum ist vielerorts in Stuttgart noch nicht realisiert, bzw. es besteht ein großer Bedarf nach einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation. Neben der Anzahl der Personen eines Ortes ist die Dauer des Aufenthalts und das Vorhandensein entsprechender Nutzungsangebote für die Aufenthaltsqualität von besonderer Bedeutung. Durch eine intelligentere Mischung von Nutzungen, lassen sich benötigte Wege und Wegezeiten drastisch verkürzen und Straßen sowie Plätze beleben. Dadurch könnten, inmitten der Stadt, Räume mit

einer deutlich höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Durch Umfragen zeigte sich, dass ein großer Teil der Stuttgarter Bevölkerung auf das Auto angewiesen ist oder es Alternativen, wie dem Nahverkehr oder dem Fahrrad, vorzieht. Gleichzeitig ist aber auch eine hohe Bereitschaft in der Bevölkerung für eine autofreie Stadt vorhanden, wenn diese mit einer verbesserten Bus- und Bahninfrastruktur verbunden wird. Teilweise wurde der ÖPNV bereits als gut empfunden. Zu erwähnen sei allerdings auch, dass ein nicht unerheblicher Teil der Befragten unter keinen Umständen auf ihre Freiheit, Flexibilität und Gewohnheit durch das Auto verzichten möchte. Das Alter spielte im Gegensatz zur Wohnlage hierbei keine signifikante Rolle. Bewohner*innen der Hanglage äußerten sich überwiegend konservativ und zeichneten sich durch eine geringere Bereitschaft aus, grundsätzlich etwas an ihrem urbanen Raum zu ändern.

Mit Ausblick auf eine mögliche Transformation zeigt sich, dass im Gegensatz zur Halbhöhenlage eine autofreie Talsohle zunächst als realistischer zu bewerten ist. Da hier sowohl die Umsetzung einfacher zu realisieren ist und der resultierende Effekt durch die Steigerung der Lebensqualität der Bewohner*innen am stärksten wäre. Wie realpolitisch eine solche Transformation erfolgen könnte, gilt es im Detail zu eruieren. Ein möglicher Start könnte die schrittweise Umgestaltung einzelner Straßenzüge, Areale oder Kreuzungspunkte sein, wobei betroffenen Anwohner*innen finanzielle Gegenleistungen, sowie Vergünstigungen für ÖPNV und Sharing-Angeboten durch die Stadt angeboten werden könnten. Enorm wichtig für die Identifikation und Nachhaltigkeit wäre zudem, ein weitgehendes Mitgestaltungsrecht der betroffenen

„Also für sowas wäre ich auch bereit das Auto außerhalb der Stadt abzustellen. Ja. Ich würde sogar auf meinen privaten Stellplatz, also auf dem Privatgelände, also nicht irgendwo auf der Straße, sondern hinter dem Haus, würde ich auch verzichten und das Auto rausstellen.“²⁴

Menschen. Erfolgreiche Beispiele und Modelle würden dadurch Anreize setzen auch weitere Areale ebenfalls mit höherer Lebensqualität zu gestalten. Letztendlich könnte sich so die autofreie Stadt organisch entwickeln. Abgesehen von Straßenflächen, belegen parkende Autos ca. 370 ha des öffentlichen Raumes in Stuttgart. Inwieweit die Flächen auch für Nachverdichtung durch Wohnen-, Gewerbe- und Industriebauten genutzt werden können, gilt es noch zu erforschen. Weiterer Forschungsbedarf besteht ebenso in optimalen Synergien zwischen Nachverdichtung, Entsiegelung und Aufenthaltsqualität. Stuttgart hat das Potential durch eine konsequente Verkehrswende, ohne motorisierten Individualverkehr eine Trendwende für eine zukunftsfähige und lebenswertere Stadt einzuleiten. Damit könnte Stuttgart einen großen Beitrag zur Emissionsreduktion, sowie eine deutliche Aufwertung des Außenraumkomforts durch Entsiegelung und die großzügige Bereitstellung von grüner und blauer Infrastruktur, leisten. Die Gesundheit und Sicherheit der Bewohner*innen könnten sich deutlich verbessern. Darüber hinaus würde sich der Straßenraum zu einem Treffpunkt und Ort des Austausches für die Bevölkerung verwandeln. Hierdurch könnte der öffentliche Raum seine Aufgabe als Lebensort und demokratische Instanz erfüllen. Nachbarschaft, kultureller Austausch und Diversität könnten Stuttgart zu einem resilienteren Ort gegenüber ökonomischen, sozialen oder anderweitigen Veränderungen, wie beispielsweise die Corona-Pandemie, machen. Tüftler- und Erfindergeist könnten wieder verstärkt Einzug in den Straßen finden und so wie einst Carl Benz inmitten von Bad Cannstatt eine Mobilitätsrevolution einleitete, könnte Stuttgart zum Geburtsort weiterer Schlüsseltechnologien werden.

„Die Frage wie lang dauert es und [...], was kann die Stadt anbieten, also an Möglichkeiten. Also am besten natürlich auch kostenfrei für die Anwohner [...], dass es für alle auf jeden Fall bezahlbar ist“³⁴

LITERATURVERZEICHNIS

Die in den Signien und im Literaturverzeichnis angegebenen Quellen mit der Abkürzung LhS beziehen sich auf Landeshauptstadt Stuttgart, sowie deren Ämter und Webseiten.

- Andres S, hauber G, Pustal W, 2013. Freiräume und Stadtklima. In: Grassi G, Bott H (Hrsg.). Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere (DETAIL Spezial). DETAIL, S. 127–135.
- Andres S, Wittstock B, 2013. Prinzipien. In: Grassi G, Bott H (Hrsg.). Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere (DETAIL Spezial). DETAIL, S. 84–101.
- Appleyard D, Gerson MS, Lintell M, 1981. Livable Streets. University of California Press, Berkeley.
- Baumüller J (Hrsg.), 2008. Klimaatlas Region Stuttgart. Verb. Region Stuttgart, Stuttgart, 167 S.
- Baumüller J, 2013. Stadtklima. In: Grassi G, Bott H (Hrsg.). Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere (DETAIL Spezial). DETAIL, S. 59–61.
- Bogen U, 2015. Vom Kronprinzenpalais zum Kunstmuseum. Ein Happy End, das nachts leuchten kann. Stuttgarter Nachrichten, 06.03.2015. Abgerufen am 19.07.2021, <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.vom-kronprinzenpalais-zum-kunstmuseum-ein-happy-end-das-nachts-leuchten-kann.12efdela-7f79-4f4d-a62f-ca5f901aa40e.html>
- Borst O, 1986. Stuttgart. Die Geschichte der Stadt (3., durchges. und erw. Aufl.). Theiss, Stuttgart, 556 S.
- Brendgens G, 2005. Vom Verlust des öffentlichen Raums. Simulierte Öffentlichkeit in Zeiten des Neoiberalismus. Abgerufen am 19.07.2021, https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Utopie_kreativ/182/182Brendgens.pdf
- Breuer J, 2019. Verloren, aber nicht vergessen: das Kaufhaus Schocken in Stuttgart. Ein Nachruf im Jubiläumsjahr des Bauhauses. In: Denkmalpflege in Baden-Württemberg – Nachrichtenblatt der Landesdenkmalpflege, S. 147–156.
- Bundesamt für Naturschutz, 2021. Daten und Fakten, 11.07.2021. Abgerufen am 11.07.2021, <https://www.bfn.de/themen/klimawandel-und-biodiversitaet/daten-und-fakten.html#c111160>
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019. Mobilität in der europäischen Metropol-

region Stuttgart. Abgerufen am 15.07.2021, https://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/wp-content/uploads/2020/04/infas_Pr%C3%A4sentation_Mobilit%C3%A4tskongress-2019.pdf

Cleugh H, Grimmond S, 2012. Urban Climates and Global Climate Change. In: Henderson-Sellers A, McGuffie K (Hrsg.). The future of the world's climate. ((2nd ed.)). Elsevier, Amsterdam, S. 47–76.

climate-data.org, 2021. Klima Stuttgart. Wetter, Klimatabelle & Klimadiagramm für Stuttgart. climate-data.org, 13.07.2021. Abgerufen am 13.07.2021, <https://de.climate-data.org/europa/deutschland/baden-wuerttemberg/stuttgart-6363/#climate-graph>

Duranton G, Turner MA, 2011. The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. American Economic Review, 101 (6), 2616–2652. Abgerufen am 27.07.2021, <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/aer.101.6.2616>

Duren RM, Miller CE, 2012. Measuring the carbon emissions of megacities. Nature Climate Change, 2 (8), 560–562.

Gehl J, 2015. Städte für Menschen. JOVIS, [S.l.].

Handelsblatt, 2016. Parkende Pkw: In diesen Städten rauben Autos den meisten Platz, 25.07.2021. Abgerufen am 25.07.2021, <https://www.wiwo.de/technologie/mobilitaet/parken-de-pkw-in-diesen-staedten-rauben-autos-den-meisten-platz/14656794.html>

Henninger S, Weber S, 2020. Stadtklima. Ferdinand Schöningh, Paderborn, 260 S.

Hirling H, 2019. Geschichte der Stadt Stuttgart, 18.07.2019. Abgerufen am 17.07.2021, <https://www.stuttgart-informationen.de/service/Geschichte-von-Stuttgart.html>

Hochstetter B, 2015. Neues Datenangebot ab Gemeindeebene. Zahl der Haushalte nach Personenzahl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 23.07.2021, <https://www.statistik-bw.de/Suche-und-Bestellung/monatsheftPage.xhtml>

Inrix, 2017. Deutsche Verschwenden 41 Stunden Im Jahr Bei Der Parkplatzsuche, 29.07.2021. Abgerufen am 29.07.2021, <https://inrix.com/press-releases/parking-pain-de/>

Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH, 2020. Neuerfindung einer Stadtregion. Themen und Räume, 11.09.2020. Abgerufen am 31.07.2021, <https://www.iba27.de/wissen/die-iba27/themen-und-raeume/>

Jacobs J, 2015. Tod und Leben großer amerikanischer Städte (3. Aufl.). DE GRUYTER, Basel.

Jakubowski P, Kötter T, Weiß D (Hrsg.), 2018. Stresstest Stadt – wie resilient sind unsere Städte? Unsicherheiten der Stadtentwicklung identifizieren, analysieren und bewerten (Stand: Februar 2018). Bundesinstitut für Bau- Stadt und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn, 64 S.

Kords M, 2021. Anzahl zugelassener Pkw in Deutschland von 1960 bis 2021, 15.07.2021. Abgerufen am 15.07.2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>

Künne H-D, 1996. Stuttgart - 50 Jahre Verkehrsplanung im Für und Wider. Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945: Stuttgart, Aachen, Bayreuth. Kirschbaum Verlag, Bonn.

Kuno D, 1972. Großstadtentwicklung im Industriezeitalter I. Stuttgart, Bebauung (1862-1977) und funktionale Gliederung (1977). In: Kerkhoff J, Miller M, Beck W (Hrsg.). Historischer Atlas von Baden-Württemberg, Stuttgart.

Kuttler W, 2013. Klimatologie (4. Aufl.). UTB GmbH; Ulmer, Stuttgart, Online-Ressource.

Kwiatkowski M, Breit S, Thalmann L, 2018. Future Public Space. Die Zukunft des öffentlichen Raums. Abgerufen am 19.07.2021, <https://www.gdi.ch/system/files/BDQdVrITZkOcAlYHgkzNrfOmiJOVcBxoxPs6fRzfV4>

Landeshauptstadt Düsseldorf, 2021a. Bezirksnetz, 26.07.2021. Abgerufen am 26.07.2021, <https://www.duesseldorf.de/tadschlag/bezirksnetz.html>

- Landeshauptstadt Düsseldorf, 2021b. Radhauptnetz, 26.07.2021. Abgerufen am 26.07.2021, <https://www.duesseldorf.de/radschlag/radhauptnetz.html>
- LhS, 2008. Rahmenplan Halbhöhenlagen. Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung.
- LhS, 2013. Flächenversiegelung in Stuttgart. Statistisches Amt Stuttgart, https://www.google.com/url?sa=t&rc=tj&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiRs83CmffxAhUK3aQKHZqcDwaQFjA-BegQICxAD&url=https%3A%2F%2Fwww.dominio1.stuttgart.de%2Fweb%2Fkommunis%2Fkommuniss-de.nsf%2F49ec24bbdf344054c1257ca900367f10%2Fa5ccf4eae945aaflc12584d30047f623%2F%24F1-LE%2F9xn01_.PDF&usg=AOvVaw26Cd9M1VcnC6gb8cfYpWAV
- LhS, 2014. VEK 2030. Das Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart. Amt für Stadtplanung. Abgerufen am 26.07.2021, <https://www.stuttgart.de/medien/ibs/VEK-2030-Verkehrsentwicklungskonzept-PDF-32-MB.pdf>
- LhS, 2019. Gemeinderat beschließt Doppelhaushalt 2020/2021 - Schwerpunkte: Nachhaltige Mobilität, Digitalisierung und neue Stellen für die Verwaltung. OB Kuhn: „Stuttgart investiert jetzt und wird so krisenfenster.“, Stuttgart.
- LhS, 2020a. Die Produktive Stadt. Orientierungsrahmen für die Wirtschaftsentwicklung in Stuttgart, <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/stadtplanung/stadt--und-freiraumentwicklung/produktive-stadt.php>
- LhS, 2020b. Rahmenplan Talgrund West. Fortschreibung 2020. Amt für Stadtplanung und Wohnen.
- LhS, 2020c. Statistisches Jahrbuch 2018/2019. Statistisches Amt, 03.08.2021, <https://www.dominio1.stuttgart.de/web/kommunis/kommunissde.nsf>
- LhS. Weltklima in Not - Stuttgart handelt.
- LhS, 2021a. Carsharing in Stuttgart, 26.07.2021. Abgerufen am 26.07.2021, <https://www.stuttgart.de/carsharing>
- LhS, 2021b. Flächennutzung. Statistisches Amt Stuttgart, 25.07.2021. Abgerufen am 25.07.2021, <https://www.stuttgart.de/service/statistik-und-wahlen/stuttgart-in-zahlen.php>
- LhS, 2021c. Mit dem Rad durch die Stadt, 26.07.2021. Abgerufen am 26.07.2021, <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/fahrrad/>
- LhS, 2021d. Bevölkerungsentwicklung in der Region Stuttgart seit 1990.
- LhS, 2021e. Aktuelle Informationen zur Einwohnerentwicklung. Statistisches Amt Stuttgart, 19.07.2021. Abgerufen am 19.07.2021, <https://www.stuttgart.de/service/statistik-und-wahlen/stuttgart-in-zahlen.php>
- LhS, 2021f. E-Scooter ausleihen. 2021, 26.07.2021. Abgerufen am 26.07.2021, <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/elektromobilitaet/e-scooter/>
- LhS, 2021g. Bewohnerparkausweis beantragen. Gebühren. Amt für öffentliche Ordnung, 29.07.2021. Abgerufen am 29.07.2021, <https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/bewohnerparkausweis-beantragen.php>
- Lowry WP, 1977. Empirical Estimation of Urban Effects on Climate: A Problem Analysis. *Journal of Applied Meteorology* (1962-1982), 16 (2), 129–135, <http://www.jstor.org/stable/26178142>
- Ludwigsburger Kreiszeitung, 2021. Pkw-Dichte im Landkreis höher als in Stuttgart - Landkreis Ludwigsburg, 14.07.2021. Abgerufen am 14.07.2021, https://www.lkz.de/lokales/landkreis-ludwigsburg_artikel,-pkw-dichte-im-landkreis-hoehere-als-in-stuttgart-_arid,643337.html
- Meck G, 2014. Stoppt den Dämmwahn! Frankfurter Allgemeine Zeitung, 13.05.2014. Abgerufen am 28.07.2021, <https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/mieten-und-wohnen/daemmung-ist-oekologisch-zweifelhaft-und-teuer-12933587-p2.html>

- Müller R, 2021. Stuttgart – ein Gang durch die Stadtgeschichte | APuZ. Bundeszentrale für politische Bildung, 29.01.2021. Abgerufen am 17.07.2021, <https://www.bpb.de/apuz/stuttgart-2021/326243/ein-gang-durch-die-stadtgeschichte>
- Noller H, 2019. Wir alle machen Stadt. In: (WRS) WRSG (Hrsg.). Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. avedition, Stuttgart, S. 154–159.
- Pachauri RK, Meyer L, 2015. Climate change 2014. Synthesis report. Intergovernmental Panel on Climate Change, Geneva, XVI, 151.
- Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e. V., 2005. Klimawandel - Auswirkungen, Risiken, Anpassung, unveröffentlicht. Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e. V.
- Randelhoff M, 2014. Zukunft Mobilität. Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsmitteln (pro Person), 10.05.2019. Abgerufen am 25.07.2021, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>
- Ratcliff MA, Peterka JA, 1990. Comparison of pedestrian wind acceptability criteria. *Journal of Wind Engineering and Industrial Aerodynamics*, 36, 791–800.
- Reich M, 2018. „Die letzte Generation, die in der Lage ist, etwas dagegen zu tun“. WELT, 29.11.2018. Abgerufen am 11.07.2021, <https://www.welt.de/vermischtes/article184662906/Klimawandel-Die-letzte-Generation-die-in-der-Lage-ist-etwas-dagegen-zu-tun.html>
- Schmidt K, Poppendieck H-H, 2019. Pflanzenreaktionen auf das Stadtklima. In: Warnsignal Klima. Die Städte. Universität Hamburg, S. 159–165.
- Schöb A, 2020. Die Ergebnisse der Stuttgarter Bürgerumfrage 2019 im Überblick. Abgerufen am 22.07.2021, https://www.google.com/url?sa=t&rc=tj&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwivrtWtrojyA-hUSDuwKHVseApYQFnoECacQAw&url=https%3A%2F%2Fwww.dominio1.stuttgart.de%2Fweb%2Fkommunis%2Fkommunissde.nsf%2F8e9d60e3b465c106c1257b0b0036ad9b%2F4a7f6e035caff3ec-125859200113ce4%2F%24FILE%2Fc0001_.PDF&usg=AOvVaw0nNCO-2gaQAnE30FYemX7R
- Schulz B, 2018. Nahverkehr: Kostenloser ÖPNV – und die Stadt verdient daran. Die Zeit, 02.03.2018. Abgerufen am 28.07.2021, https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/kostenloser-nahverkehr-oepnv-tallinn-estland?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F
- Schunder J, 2021. Wohnungsbau in Stuttgart - Die Rosenstein-Pläne bergen Zündstoff. *Stuttgarter Zeitung*, 20.07.2021. Abgerufen am 21.07.2021, <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.wohnungsbau-in-stuttgart-warum-die-rosenstein-plaene-zuendstoff-bergen.475be665-0e75-4484-accl-b3005acfc657.html>
- Speck J, 2018. Walkable city rules. 101 steps to making better places. Island Press, Washington, DC, 292 S.
- SSB AG, 2021. EinzelTicket für Stuttgart und Umgebung. Preise, 29.07.2021. Abgerufen am 29.07.2021, <https://www.ssb-ag.de/tickets/einzelne-fahrten/einzelticket/>
- Statista Research Department, 2015. Fahrzeugdichte in deutschen Großstädten, 03.08.2021. Abgerufen am 03.08.2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/429377/umfrage/fahrzeugdichte-in-deutschen-grossstaedten/>
- Statista Research Department, 2021. Entwicklung der Angebotsmieten für Wohnungen in Stuttgart von 2012 bis zum 2. Quartal 2021. (in Euro pro Quadratmeter), 29.07.2021. Abgerufen am 29.07.2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/535218/umfrage/mietpreise-auf-dem-wohnungsmarkt-in-stuttgart/>
- Statistisches Amt Stuttgart, ohne Datum. <https://www.dominio1.stuttgart.de/web/kommunis/kommunissde.nsf>. Abgerufen am 21.07.2021, <https://www.dominio1.stuttgart.de/web/kommunis/kommunissde.nsf>
- Statistisches Bundesamt, 2019. Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich (ab

- 1950), 18.03.2019. Abgerufen am 16.07.2021, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/liste-strassenverkehrsunfaelle.html>
- Statistisches Bundesamt, 2020. Pkw-Dichte in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren um 12 % gestiegen.
- Statistisches Bundesamt, 2021a. Getötete bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung, 07.07.2021. Abgerufen am 16.07.2021, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/getoetete-fahrzeugart.html>
- Statistisches Bundesamt, 2021b. Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschäden, 07.07.2021. Abgerufen am 16.07.2021, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/hauptverursacher-fahrzeugart.html>
- Statistisches Bundesamt, 2021c. Unfälle und Verunglückte im Straßenbahnverkehr, 10.03.2021. Abgerufen am 16.07.2021, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/strassenbahnunfaelle.html>
- Statistisches Bundesamt, 2021d. Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie, Ortslage. 2021, 07.07.2021. Abgerufen am 17.07.2021, <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/polizeilich-erfasste-unfaelle.html;jsessionid=BBB81275E818B9FECEA1E18913C1A054.live721>
- Steinlein T, 2019. Klimawandel und invasive gebietsfremde Arten in Städten. In: Warnsignal Klima. Die Städte. Universität Hamburg, S. 166–169.
- Stokman A, 2013. Wasser- und Bodenschutz. In: Grassi G, Bott H (Hrsg.). Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere (DETAIL Spezial). DETAIL, S. 62–64.
- Sukopp H, Blume H-P, 1998. Stadtökologie. Ein Fachbuch für Studium und Praxis (2., überarb. u. erg. Aufl.). Fischer, Stuttgart u.a., XIV, 474 S.
- Tiefgraber M, 2021. UTCI - Universal Thermal Climate Index (Universeller thermischer Klimaindex) - Wetterdienst.de. Deutscher Wetterdienst, 27.07.2021. Abgerufen am 27.07.2021, https://www.wetterdienst.de/Deutschland-wetter/Thema_des_Tages/878/utci-universal-thermal-climate-index-universeller-thermischer-klimaindex
- Umweltbundesamt, 2021a. Gesundheitsrisiken durch Hitze, 23.07.2021. Abgerufen am 23.07.2021, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-hitze#gesundheitsrisiko-hitze>
- Umweltbundesamt, 2021b. Feinstaub, 01.08.2021. Abgerufen am 01.08.2021, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe-im-ueberblick/feinstaub#undefined>
- United Nations Population Division, 2018. The World's cities in 2018. Data booklet.
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, 2019. S-Bahn weitet 15-Minuten-Takt aus, 28.07.2021. Abgerufen am 28.07.2021, <https://www.vvs.de/fahrplanwechsel/s-bahn-weitert-15-minuten-takt-aus/>
- Verkehrsclub Deutschland, 2016. Rückeroberung der Straße. Abgerufen am 25.07.2021, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016_Position_Rueckerobertung_der_Stasse.pdf
- Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH, 2021. Schwerpunktbranche: Fahrzeugbau. Geburtsort und Weltzentrum des Fahrzeugbaus, 27.07.2021. Abgerufen am 27.07.2021, <https://www.region-stuttgart.de/die-region-stuttgart/wirtschaft-arbeit/fahrzeugbau.html#>
- World Urbanization Prospects - Population Division - United Nations, 2021, 10.07.2021. Abgerufen am 10.07.2021, <https://population.un.org/wup/Country-Profiles/>
- Zlonicky P, 2019. Eine Internationale Bauausstellung für Stuttgart? In: (WRS) WRSG (Hrsg.). Auf dem Weg zur IBA 2027 StadtRegion Stuttgart. avedition, Stuttgart, S. 34–41.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Stadtentwicklung

- 1 LhS, <https://gis6.stuttgart.de/>.
- 2 Sulze, Hanspeter. Stuttgarter Zeitung (27.08.2021): <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-zeit-zu-zeit-der-charme-von-stuttgarts-strassen.910629ee-082d-4413-947b-9c1707deab46.html>.
- 3 Wikipedia (14.05.2021): https://de.wikipedia.org/wiki/Einwohnerentwicklung_von_Stuttgart.
- 4 Sulze, Hanspeter. Stuttgarter Zeitung (27.08.2021): <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-zeit-zu-zeit-der-charme-von-stuttgarts-strassen.910629ee-082d-4413-947b-9c1707deab46.html>.
- 5 Sulze, Hanspeter. Stuttgarter Zeitung (27.08.2021): <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-zeit-zu-zeit-der-charme-von-stuttgarts-strassen.910629ee-082d-4413-947b-9c1707deab46.html>.
- 6 LhS, <https://gis6.stuttgart.de/>.
- 7 Schulz, Karl-Eberhard. Stuttgarter Zeitung (27.08.2021): <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-zeit-zu-zeit-die-autostadt-stuttgart-mit-der-motorkutsche-in-den-dauerstau.5d58d76c-2a0e-490c-892d-f1170b9b6861.html>.
- 8 Wikipedia (14.05.2021): https://de.wikipedia.org/wiki/Einwohnerentwicklung_von_Stuttgart.
- 9 Überarbeitet nach: LhS, Einwohner in Stuttgart seit 1986 nach Altersgruppen (14.04.12): <https://www.dominol.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf>.
- 10 Überarbeitet nach: United Nations. (26.05.2021): <https://population.un.org/wup/Country-Profiles/>.

Stadtklima

- 1 Überarbeitet nach: LhS, Stuttgarter Umweltdaten 2019 (27.05.2021): <https://www.dominol.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf>.
- 2 Überarbeitet nach: Luftbelastung: Baumüller, Jürgen (Hg.) (2008): Klimaatlas Region Stuttgart. Stuttgart: Verb. Region Stuttgart (Schriftenreihe / Verband Region Stuttgart, Nr. 26).
- 3 Überarbeitet nach: LhS, Stuttgarter Umweltdaten 2019 (27.05.2021):
- 4 Nach: LhS, Stuttgart in Zahlen: Flächennutzung (4.04.2021): <https://www.stuttgart.de/service/statistik-und-wahlen/stuttgart-in-zahlen.php>.
- 5 Datengrundlage: <https://download.geofabrik.de/>
- 6 Nach: Urban Atlas 2012, Copernicus (05.04.2021): <https://land.copernicus.eu/local/urban-atlas/urban-atlas-2012?tab=download>.
- 7 Nach: Urban Atlas 2012, Copernicus (05.04.2021): <https://land.copernicus.eu/local/urban-atlas/urban-atlas-2012?tab=download>
- 8 Überarbeitet nach: Luftbelastung: Baumüller, Jürgen (Hg.) (2008): Klimaatlas Region Stuttgart. Stuttgart: Verb. Region Stuttgart (Schriftenreihe / Verband Region Stuttgart, Nr. 26).

Mobilität

- 1 Eigene Aufnahme
- 2 Überarbeitet nach: Kords, Martin (06.05.2021): <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12131/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland/>.
- 3 Eigene Aufnahme
- 4 Überarbeitet nach: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (22.09.2019): https://nachhaltige-mobilitaet.region-stuttgart.de/wp-content/uploads/2020/04/in-fas_Pr%C3%A4sentation_Mobilit%C3%A4tskongress-2019.pdf.
- 5 Überarbeitet nach: Baumüller, Jürgen (Hg.) (2008): Klimaatlas Region Stuttgart. Stuttgart: Verb. Region Stuttgart (Schriftenreihe / Verband Region Stuttgart, Nr. 26).
- 6 Überarbeitet nach: Baumüller, Jürgen (Hg.) (2008): Klimaatlas Region Stuttgart. Stuttgart: Verb. Region Stuttgart (Schriftenreihe / Verband Region Stuttgart, Nr. 26).
- 7 Eigene Aufnahme
- 8 Eigene Aufnahme
- 9 Eigene Aufnahme
- 10 Überarbeitet nach: Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. [S.l.]: JOVIS.
- 11 Eigene Aufnahme
- 12 Eigene Aufnahme

Öffentlicher Raum

- 1 Eigene Aufnahme
- 2 Eigene Aufnahme
- 3 Eigene Aufnahme
- 4 Eigene Aufnahme
- 5 Eigene Aufnahme
- 6 Überarbeitet nach: Randelhoff, Martin (2014): Zukunft Mobilität. Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). Online verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>, zuletzt aktualisiert am 10.05.2019, zuletzt geprüft am 25.07.2021.
- 7 Eigene Grafik
- 8 Eigene Aufnahme
- 9 Eigene Aufnahme
- 10 Eigene Aufnahme

Szenario

- 1 Datengrundlage: <https://download.geofabrik.de/>
- 2 Eigene Aufnahme
- 3 Eigene Grafik
- 4 Datengrundlage: <https://download.geofabrik.de/>
- 5 Eigene Aufnahme
- 6 Eigene Grafik
- 7 Datengrundlage: <https://download.geofabrik.de/>
- 8 Eigene Aufnahme
- 9 Eigene Grafik

Stadtklima+

- 1 Eigene Aufnahme
- 2 Überarbeitet nach: Luftbelastung: Baumüller, Jürgen (Hg.) (2008): Klimaatlas Region Stuttgart. Stuttgart: Verb. Region Stuttgart (Schriftenreihe / Verband Region Stuttgart, Nr. 26).
- 3 Eigene Aufnahme
- 4 Datengrundlage: <https://download.geofabrik.de/>

Mobilität+

- 1 Überarbeitet nach: Mayor of London/Transport for London: Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. 6. Jahresbericht, Juli 2008. London 2008
- 2 Eigene Aufnahme
- 3 Eigene Aufnahme
- 4 Überarbeitet nach: Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. [S.1.]: JOVIS.
- 5 Überarbeitet nach: Stadt Kopenhagen: Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2008 [Fahrradverkehrsbericht]. Kopenhagen 2009
- 6 Eigene Aufnahme
- 7 Eigene Aufnahme
- 8 Überarbeitet nach: Appleyard, Donald; Gerson, M. Sue; Lintell, Mark (1981): Livable Streets. Berkeley: University of California Press.
- 9 Eigene Aufnahme
- 10 Eigene Aufnahme

Öffentlicher Raum+

- 1 Eigene Aufnahme
- 2 Eigene Aufnahme
- 3 Eigene Aufnahme
- 4 Eigene Aufnahme
- 5 Eigene Aufnahme
- 6 Überarbeitet nach: Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. [S.1.]: JOVIS.
- 7 Eigene Aufnahme
- 8 Eigene Aufnahme
- 9 Überarbeitet nach: Stadt/Gehl Architects: Places for People. Melbourne 2004
- 10 Eigene Aufnahme
- 11 Überarbeitet nach: Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. [S.1.]: JOVIS.
- 12 Überarbeitet nach: Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. [S.1.]: JOVIS.
- 13 Eigene Aufnahme
- 14 Eigene Aufnahme

Szenario +

- 1 Eigene Grafik
- 2 Eigene Grafik
- 3 Eigene Grafik

TRANSKRIPTION

Die Interviews orientierten sich an Leitfragen die in jeder Befragung fester Bestandteil sind. Möglich war es jedoch, die Fragen zu Gunsten des Redeflusses in abgewandelter Form stellen, sofern es kleine inhaltlichen Abstriche erzeugt. Teilweise wurde eine weitere Frage gestellt, falls eine Antwort unzureichend und unklar gegeben wurde. Nach dem Leitfragen wird die Struktur von einem geschlossenen in ein offenes Interview umgewandelt. Dadurch war es möglich zu interessanten Punkten eine noch ausführlichere Stellungnahme zu erhalten. Die Transkription orientiert sich am erweiterten Regeln.¹ Im Folgenden sind die Leitfragen und die wichtigsten Transkriptionsregeln aufgelistet.

¹ Abtipper.de 2021.

Leitfragen

- In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?
- Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?
- Wie alt bist du und was ist dein Beruf/ deine Tätigkeit?
- Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?
- Hast du bzw. dein Haushalt ein oder mehrere Autos?
- Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem? Warum?
- Wie findest du den öffentlichen Raum hier in der Gegend?
- Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was würdest du mit der Fläche machen wollen? (Gegebenenfalls: Was ist dein Lieblingsort in Stuttgart und warum?)
- Szenario Vorstellung
- Könntest Sie sich das Szenario vorstellen? Nein - Welche Probleme siehst du in darin? Ja - Was müsste besser sein?

Erläuterung der wichtigsten Transkriptionsregeln

li	Interviewer*in i
Bi	Befragte*r i
(.)	Pause 1 sek.
(..)	Pause 2 sek.
(...)	Pause 3 sek.
(x)	Pause x sek. Für längere Pausen
,-	Abbruch eines Satzes
//	Unterbrechung
#xx:xx:xx#	Tonaufnahme bei xx:xx:xx (h:min:sek) unverstärkt

1.1 Cityring

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: Ich wohne in Echterdingen, geht das dann überhaupt. (**I₁:** Das ist kein Problem)

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Wohnung

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: 44 und ich bin hier an der Uni beim Finanzdezernat

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: S-Bahn, um zur Arbeit zu kommen. Sonst aber auch viel Auto. Die Kinder müssen irgendwo hingebracht werden und dann geht das teilweise nicht anders.

I₁: Hast du bzw. dein Haushalt ein oder mehrere Autos?

B₁: ne, wenn man S-Bahn fahren kann, geht das gut. Spart man schon Kosten.

I₁: Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem? Warum?

B₁: Das kann ich nicht sagen, weil ich nicht in Stuttgart wohne. Aber in Stuttgart kann ich alles mit den Öffentlichen erreichen. Aber ich weiß nicht, wo man halt wohnt und wo man hin will.

I₂: Sie haben ja Kinder. Wenn Sie jetzt mit den Kindern nach Stuttgart wollen, oder die Kinder in die Kita bringen. Können Sie sich das ohne Auto vorstellen.

B₁: Klar, wenn man eine gute Anbindung hat, immer. Es ist nur immer die Frage. Ich habe mal früher in Stuttgart Wangen gearbeitet. Und da war der Punkt mit den öffentlichen eine Stunde und mit dem Auto eine halbe. Und das ist ja die Grundsatfrage. Wenn die Taktung passt und die Geschwindigkeit passt. Dann ist mir auch egal, ich verzichte lieber aufs W-Lan in der S-Bahn, was eh nicht funktioniert und hab dann lieber eine zuverlässige Taktung und so weiter. Das ist das Entscheidende, (.) wenn die Umsteigezeiten passen. Das ist, wenn man das so sagen

kann, der jumping point.

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum hier in der Gegend? Gerade hier an der Theodor-Heuss-Straße?

B₁: ja, find ich gemütlich. (**I₁:** gemütlich?) (.) Ja, man könnte das untertunneln, die Autos sind ja da. Dann ist das halt so. Die können wir ja nicht wegdenken.

I₁: Ja, aber wenn angenommen genau das mal tun, das wir uns die Autos wegdenken, dann ist hier auf einmal ganz viel Platz. Die Autos sind nicht mehr da, die Straßen sind frei, es braucht keine Parkplätze mehr. Was würden Sie potentiell mit der Fläche machen wollen?

B₁: Ich würde [##:##:##] machen und ein paar Grünflächen schaffen. So in die Richtung. Man könnte es auch bebauen, aber dann nimmt man das grün weg.

I₁: Bebauen im Sinne von Nachverdichten, wäre das die Idee dabei? (**B₁:** im Sinne von was für einem Ding?) Sie meinten Bauen. Meinen sie damit Häuser, oder? //

B₁: Genau das haben wir einmal gemacht. So Büros gebaut, muss man nicht so dicht machen, aber irgendwie halt. Man muss auch nicht alle grün machen. Man muss es halt irgendwie als Konzept machen.

I₁: Genau das haben wir einmal gemacht. Wir haben eine Collage erstellt von der Theodor-Heuss-Straße. Einmal wie es gerade aussieht, und einmal wie wir uns das vorstellen was da passieren kann, wenn die Autos verschwinden. //

B₁: Speziell für die Theodor-Heuss-Straße wäre das natürlich schön. Aber man kann das nicht auf alle Straßen und Stadtteile übertragen. Aber für so Zentrale Sachen wie, neben der Königstraße, die theodor-Heuss-Straße wäre das natürlich schon schön. Klar. Es war mal irgendwann das Konzept, das man die Straße untertunnelt, dann fahren die Autos aber immer noch. Oder war das bei der Staatsgalerie, ich bin mir gerade nicht ganz sicher. (**I₁:** Ich glaube bei der Staatsgalerie)

I₂: Also, wenn sie das hier sehen, es ist die Idee das der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden soll; dass mehr Rad-

wege kommen, versiegelte Flächen sollen aufgerissen werden, das Wasser wieder versickern kann, das ein besseres Stadtklima entsteht. Die Erdgeschossezonen sollten mehr von kleinteiligeren Nutzungen gestaltet werden, sodass mehr Orte zum Verweilen entstehen in denen man auch ein einkaufen kann. Frei Flächen können für Veranstaltungen und Konzerte genutzt werden.

Fällt ihnen noch was ein, was man ergänzen könnte. Fehlt ihnen was?

Ne. (.) Man könnte da auch noch ein paar Bänke hinstellen. Aber es ist ja auch nur eine Collage. Aber vielleicht macht man das auch bewusst, das man keine Obdachlosen anzieht. Wobei man das Problem ja damit auch nicht löst, wenn man keine Bänke baut. (**I₁:** Das stimmt natürlich) Die sind ja trotzdem da. (.)

I₁: Ok, super dann vielen Dank und noch einen schönen Tag.

B₁: dann habe ich so die Antwort gegeben die so jeder gegeben hat? [...]

I₂: Also Meinungen sind sehr divers, ob man aufs Auto verzichten kann oder nicht.

B₁: Ja, weil ich finde die Thematik bisschen blöd. Weil aufs Auto verzichten kann ich eh nicht. Man muss halt ein Miteinander machen. Was vielleicht suboptimal ist, aber man kann auch kein entweder oder. (**I₂:** Hmm, ja) Ich weiß nicht wo sie wohnen, da funktioniert das, aber das funktioniert für viele Leute einfach nicht.

I₂: Es ist genau die Frage herauszufinden was es wirklich braucht, damit es funktioniert.

B₁: Ja, bessere Verbindungen. Ich gebe dir mal ein Beispiel. Ich komme ursprünglich aus Leonberg. Wenn ich da auf ein Bier hin will, braucht das mit der Bahn eine Stunde und nur 10 Minuten mit dem Auto über die Autobahn. Und das ist halt der Punkt. So komm ich dann da hin, wenn ich überall gut getaktete Verbindungen haben. Wenn ich nicht immer überm Hauptbahnhof, Ewigkeiten, (.) das

machts halt. Außer fürs Einkaufen muss ich nicht das Auto nutzen.

[...]

B₁: Die Lösung ist auf jeden Fall nicht ein 500 Euro Anwohnerparkausweis zu machen.

I₁: Es geht immer um die Alternativen. Vorübergehende//

B₁: Warum fahr ich mit der S-Bahn? Ich hätte beim alten Arbeitsplatz auch Bahn fahren können, es dauert nur doppelt so lang. Es wäre ja auch günstiger gewesen. Aber es geht nicht um den Preis. Es geht immer um die Taktung. Wie komme ich schnell von A nach B. Solange die bei vielen Sachen immer noch die Alternative haben. Ich muss mit dem Bus zur S-Bahn mit der Straßenbahn dann dahin und so weiter und dann passt das alles nicht. Und dann sind bei uns viele im Büro wieder von der S-Bahn aus Auto umgestiegen, weil sagen wir die kommen abends im 42 an und um 39 ist mein Bus weg und dann habe ich eine halbe Stunde Taktung. Das ist das A und das O an der Sache. Ob die W-Lan haben oder nicht ist völlig irrelevant. LTE hat ja eh jeder, dann sollen sie einfach ein paar Funkmasten reinstellen dann passt das. (.) Das ist so meine Meinung.

1.2 Cityring

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: Hinterm Hauptbahnhof. Gerad Grenze zwischen Norden und Westen

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Wohnung

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: 48 und Ich bin Wohnkaufmann, also bei einer Firma angestellt in München.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Also hier in Stuttgart, ich habe das Glück, ich wohne zentrumsnah; zu Fuß. Ich bin-. Ich brauch das Auto, ich bin darauf angewiesen, wenn ich mal schwim-

men gehen will oder ich habe ein kleines Baby, wenn ich mal mit dem Baby irgendwo hinfahren will. Also dafür brauche ich auf jeden Fall.

I₁: Ist für sie das Bus- und Bahnfahren mit dem Kind zu umständlich?

B₁: Ist zu umständlich. Man will ja auch was transportieren das kann ich gar nicht alles schleppen, wenn sie ein Kind haben, das geht gar nicht anders. (**I₁:** Mit Kinderwaagen und allem) Ja (.) Das geht manchmal, machen wir auch, aber wenn es größere Dinge sind, (.) keine Chance. **I₁:** Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem? Warum?

B₁: in der Innenstadt per se Nein. Der Rest ja, weil Sie brauchen ein Auto. Ich lebe ja nicht nur in Stuttgart. Ich lebe-. Also ich lebe ja überall, ich habe Freunde. Also soll heißen: Rhein-Main Gebiet, München und so.

I₁: Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was müsste für sie an Infrastruktur da sein, damit es für Sie möglich ist mit dem Kind weiterhin mobil bleiben können?

B₁: Was meinen Sie mit autofrei? Nur das Zentrum oder meinen sie komplett, komplett?

I₁: Komplet Stuttgart.

B₁: dann müsste der öffentliche Nahverkehr so ausgebaut werden, dass auch in einer entsprechenden Taktung auch am Wochenende und Feiertagen ist ohne Probleme möglich ist sich entspannt zu bewegen.

I₁: Um auch Sachen transportieren zu können (**B₁:** genau//) können Sie sich vorstellen, zum Beispiel für einen Umzug ein Teil Auto zu verwenden?

B₁: Ja, kann ich mir vorstellen. Also mal ein kleines Beispiel. Shanghai. Wenn sie da auf die S Bahn warten, dann warten sie genau zwei Minuten (.) und dann kommt die nächste. Und dann warten sie wieder zwei Minuten und dann kommt wieder die nächste.

I₁: Also schnelle Taktung-

B₁: Ja genau. Klar. Also wenn Sie-. Ich habe auch mal auf dem Land gewohnt,

wenn der 2 Busse am Tag kommen, haben sie verloren. Ja. Die nutzt dann auch kein Mensch, weil jeder sowieso ein Auto hat, das ist ja klar.

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum, also gerade hier in der Gegend? Theodor-Heuss-Straße und angrenzenden Innenstadtbereich.

B₁: Grüner geht immer. (**I₁:** Grüner geht immer) Also mehr Pflanzen, mehr Natur.

I₁: Hätten sie noch andere Vorschläge was man mit der Fläche, die jetzt gerade noch Autos einnehmen machen könnte?

B₁: Ich würde begrünen. Ich würde mehr Spielplätze einrichten. Ich würde mehr öffentliche (.) wie nennt man das? (.) Also wieder ein Beispiel. In China haben sehr viele öffentliche Fitness Studios in Anführungsstichen. Also das gibt es da hinten im Park auch, so Sportgeräte. (**I₁:** Ja) Das könnte man viel viel mehr machen. Das würde auch denjenigen die sich kein Fitnessstudio leisten können weiterhelfen. (**I₁:** Ja) Oder halt Flächen, bei denen man sich öffentlich betätigen können, also in China die machen morgens ihr Tai Chi. Find ich auch cool.

I₁: Alles klar. Wir haben auch mal einen kleinen Vorschlag gemacht. Das ist eine Collage von der Theodor-Heuss-Straße. Das ist die Situation Momentan und das ist unsere Vision. Es wäre die Idee, dass man den Radverkehr verbessert also durchgehende Radwege verstärkten ÖPNV also mehr Busse, mehr Bahnen. Bessere Taktungen. //

B₁: Ich fände Bewässerung cool. Wenn sie Freiburg kennen? (**I₁:** Ja) Kennen sie die kleinen Kanäle? (**I₁:** Ja) Die durch die Stadt fließen. Find ich super. Das ist auch fürs Klima total gut. Ist dann nächstes Thema, Wasserknappheit etc. Aber per se wichtig.

I₁: Genau deswegen ist hier der Grünstreifen, um das Klima zu verbessern. Flächen aufreißen. Auch eine Idee wäre es, die Kreuzungen für Veranstaltungen zu nutzen, Demonstrationen, irgendwelche Feste.

B₁: Man kann ja auch den Ganzen Ver-

kehr unterirdisch laufen lassen und die Flächen trotzdem nutzen. Also übereinander.

I₁: Also da wäre jetzt die Frage. Könnten Sie sich das vorstellen? Ob-. Würden sie auf ihr Auto verzichten, wenn so etwas möglich ist?

Dadurch da ich oft noch weitere Strecken fahre, wie gesagt mein Job ist in München. Hätte ich trotzdem ein Auto, aber hier innenstadtnah würde ich alles zu Fuß machen.

könnten sie sich vorstellen das Auto dann am Stadtrand von Stuttgart abstellen und (.) in der Stadt wirklich ohne sind. Und dann zur Arbeit dorthin gehen ihr Auto nehmen und nach München fahren. **B₁:** Hängt davon ab wo. Also wenn ich dann morgens eine habe Stunde mit dem Bus fahren muss, um mich dann um sechs ins Auto zu setzen, um nach München zu fahren, ist das schon wieder so viel Aufwand, dass ein einfach bequemer und vor allem schneller ist, wenn ich trotzdem das Auto habe.

I₁: Haben Sie sonst noch Vorschläge, Anmerkungen? Dinge die Sie uns mitteilen wollen?

B₁: (...) Muss ich erstmal Nachdenken. (.) Einfach mehr Natur. Das ist einfach mehr den Menschen entgegenkommt. Aber auch einfach mal das machen was man immer so rausposaunt. Gerade wenn ich an die Grünen denk, habe ich gerade gelesen, 2018 waren die Grünen die, die im Bundestag am meisten geflogen. Geht's noch? Das hat für mich nichts mehr mit glaubhaft zu tun. Wir haben hier einen Grünen Landesvater, wie man so schön sagt. Er könnte eine Vorreiterrolle einnehmen (.) und was macht er? Er fährt eine S-Klasse. Ja, geht's noch? Also für mich gibt es eine Riesendiskrepanz zwischen, das würde ich gerne und dafür steh ich (.) und das mach ich. (**I₁:** Ja) Und da muss jeder bei sich selbst anfangen.

Auch Müll Vermeidung große Unternehmen, ganz ehrlich, ##00:06:34## besagt „ja, wir wollen susanililty-Man. Jetzt bringen die Plastikverpacken auf den

Markt. Ja. Mit so richtig Riesen Plastikver-. So Gel Tabs für so Waschmaschinen, die sind in so Plastikverpackungen. Ja muss das den so sein? So, also, wollt ihr uns alle verarschen? Komplett ungläubwürdig und die Leute scheinen drauf reinzufallen, weil sie die Produkte kaufen. Jeder soll bei sich selbst anfangen und im kleinen kann er Dinge verändern und wenn ich die Produkte nicht mehr Nachfrage dann wird sich auch was zum besseren Verändern.

1.3 Cityring

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: Ich glaub, Mitte-Nord. Also oben beim Lindenmuseum

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Wohnung

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: Also im Moment bin ich Mama und bin Zuhause mit meiner Tochter. Aber ich bin eigentlich Lehrerin und bin 25.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Vor allem Bus. Und (.) ja früher viel Bahn, ich habe auch kein Auto, weil ich finde es ist gar nicht nötig in der Stadt. Grad in Stuttgart ist man so gut angebunden mit den Öffentlichen (.) genau

I₁: Auch jetzt so Einkaufen ist kein (B: ja) Problem, oder auch jetzt mit dem Kind irgendwo hinkommen?

B₁: Genau, also wir laufen viel, aber sonst Bus (I: ok) vor allem, ja. Oder U-Bahn.

I₁: Dann haben sie kein Auto?

B₁: Nein

I₁: Die Nächste Frage wäre, wenn Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten müssten, wäre das ein Problem? Aber anscheinend nicht.

B₁: Ja (I: o.k.)

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: Hmm, also inwiefern? Also vom, ob

ich mich da wohl fühle, ob ich den schön gestaltet finde (I: genau) (.) Hm, an sich finde ich ihn ganz schön, also ich finde wir haben eigentlich im Vergleich zu anderen Städten viel Grünflächen als an Möglichkeiten und die Leute scheinen grad hier der Uni-Park oder gerade da drüben, auch mit dem See vor der Oper, und so, das finde ich eigentlich ganz schön. Aber ich find's halt mit den vielen Autos und dem neuen Verkehr schon bisschen auch störend. Ah und, das macht es halt auch schwer, wenn man mit dem Bus oder so in der Stadt fährt, dass der ständig zu spät ist. Und grad mit meiner kleinen Tochter ist das dann halt blöd, wenn man auf den Bus wartet, dann ist da eine riesen Baustelle die hämmert einem Ohren weg und dann wartet man und wartet man, und dann ja-. Also ja das finde ich ein bisschen störend. Also das passt ja auch grad zu ihrem Thema mit den Autos. (I: Ja) Aber, sonst bin ich eigentlich recht zufrieden. (.) Ich finde in der Stadt könnte es vielleicht noch hier einen bisschen ein kleiner Spielplatz oder so geben. Das fände ich noch ganz schön. Oder irgendwas mit Wasser für die Kinder (I: Ja), weil ich mein (.) ja, also in dem Vergleich nehmen die Autos schon sehr viel Platz ein, auch grade die Parkhäuser und so. (I: Ja) Klar die müssen auch irgendwo hin, aber grad hier drüben zum Beispiel da ist ja so ein riesen Parkplatz (B zeigt auf Parkplatz in der Keplerstr.1 vor den Universitätsgebäuden) da könnte man auch ein Spielplatz hin stellen. Aber, ja ich mein das ist auch immer Interessens gebunden. (I: Ja, ja total)

I₁: Die Nächste Frage haben Sie eigentlich auch schon beantwortet was Sie mit der Fläche machen würden von den Autos?

B₁: Ich finde auch Ruhezonen eigentlich ganz angenehmen, also als Mama aber auch als (.) arbeitender Bürger kann man gern auch mal eine Auszeit brauchen. Also ich kann mir vorstellen, dass wenn man schon in der Stadt arbeitet, dann muss man sich hier in der Stadt noch

den Autolärm anhören. Das könnte ich mir noch ein bisschen schöner vorstellen. (I: Alles klar)

I₁: Wir haben eine kleine Collage gemacht. Das ist die Theodor-Heuss-Straße mit einem Vorher-Nachher Bild. Und das ist jetzt ein Vorschlag, eine Idee. Also zum Beispiel das der Radverkehr ausgebaut wird //

B₁: Wir das den genutzt? Also werden die Räder viel genutzt? So generell, weil ich bin jetzt nicht so mit dem Rad unterwegs, aber ich hab so das Gefühl, wenn ich auch mit Bekannten spreche, das die nicht so gerne auf dem Rad sind, weil Sie auch Schiss haben. Also hier würde ich auch nicht mit dem Rad fahren.

I₁: Ja genau, darum geht es ein bisschen, also dann, wenn die Autos aus der Stadt wegkommen, kann man auch sicherer mit dem Fahrrad unterwegs sein. Klar hier gibt es auch viele Berge, aber dafür gibt es dann E-Bikes. Und dass wir den OPNV ausbauen, also mehr Busse und Bahnen. Dann ist die Idee das man solche größeren Flächen von Kreuzungen auch mal als Veranstaltungsort nutzen kann. Konzerte, Demonstrationen, alles Mögliche. Und die Theodor-Heuss-Straße war jetzt auch als Grüne Allee, als Aufenthaltsfläche, durch Stuttgart gedacht. Versiegelte Flächen aufreißen //

B₁: Also doch, und das dann hier nur Bahn und noch so Notfallfahrzeuge wie Polizei und Krankenwagen fahren und kein normaler Autoverkehr ist.

I₁: Ja genau, die wichtige Infrastruktur muss erhalten bleiben. Dann würden wir versuchen die Erdgeschosse der Bürobauten für kleine Läden und ähnliches zu nutzen.

B₁: Sind die den normalerweise frei?

I₁: Ne, es wäre eine Idee, um die Flächen attraktiver zu machen, das Schlendern durch die Stadt.

Ja, das stimmt.

I₁: Könntest du dir dieses Szenario vorstellen?

B₁: Ja sieht gut, gefällt mir gut, das könnte ich mir vorstellen. Also ich weiß jetzt

nicht ob ich mich hier hinlegen würde mit meiner Tochter, wenn da auch noch die Bahn und so fährt und es ist ja trotzdem noch mitten in der Stadt aber generell so vom Gefühl her, oder vom Ambiente oder halt mal vorbei gehen, also wir schauen uns jetzt hier den Springbrunnen an, aber klar das ist mitten an der Straße, von daher finde ich das schon auf jeden Fall besser.

I₂: Würde ihnen noch was fehlen?

B₁: Hmm (.), also das Einzige was mit jetzt nicht fehlen, aber das Einzige was mit bisschen besser gefallen würde, wäre wenn das nicht so voll, nicht so dicht. Ich finde oft die großen Gebäude schon sehr drückend. Aber ich mein das gehört halt auch zu einer Großstadt dazu. Man muss ja auch irgendwo hin, daher kann ich das schon verstehen. Dann müsste ich wahrscheinlich eher mit meiner Tochter aufs Land ziehen oder weiter Raus, als dass ich die Stadt umändere, das wäre jetzt das Einzige.

I₂: Also mal Bereiche in der Stadt die nicht so eng sind, nicht so dicht, sondern mal bisschen Freiflächen?

B₁: Ja, genau. Aber das ist halt auch Großstadt, da kann man nicht einfach-, ich bin da schon auch Realist. Irgendwo müssen die Leute auch hin und Arbeiten. Von daher. (**I₁:** Ja) (.) Ja.

I₁: Haben Sie noch irgendwelche Anregungen?

B₁: Ne, aber ich finde Ihre Ideen gut. Ich finde es auch gut, dass man sich da ein Paar Gedanken macht und die Bürger fragt.

1.4 Cityring

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: Fellbach

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Mehrfamilienhaus

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: Ich bin grade Rentner, 65. Beruf (.) Ich

bin Elektrotechniker.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Die Öffentlichen (.) (**I₁:** Die Öffentlichen, ok. Sonst Fahrrad oder //) Fahrrad, ja, jaja klar. (**I₁:** Und Auto) Das habe ich abgeschafft.

I₁: Warum haben sie das abgeschafft?

B₁: Ich habe keine Lust mehr [Haha]

I₁: Weil der Verkehr zu anstrengend ist?

B₁: Nicht nur Verkehr. Ich habe genug gefahren, das langt. Dafür habe ich meine Söhne gegeben, das Auto.

I₁: OK, das heißt ihr Haushalt hat kein Auto mehr?

B₁: Nein.

I₁: Die nächste Frage hat sich dann fast schon geklärt. Ist es für Sie ein Problem auf das Auto zu verzichten?

B₁: Nein.

I₁: Warum ist das kein Problem? Ist das mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (.) genauso gut oder schlechter?

B₁: Jaja, ich find das gut. Sie sind pünktlich. Man kann überall hinfahren.

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum in Stuttgart? Also die Straßen, die Plätze (.) überall wo man sich aufhalten kann? Finden Sie den gut? Finden Sie den schlecht? Fehlt ihnen etwas?

B₁: Gut, jaja

I₁: Wenn jetzt Stuttgart autofrei wäre, dann gäbe es ganzviele Flächen die frei würden, die Parkplätze, die Straßen. (**B₁:** Ja) Hätten Sie Ideen was sie damit machen würden?//

B₁: Wohnungen (**I₁:** Wohnungen). Ja, Wohnungen. Ich habe ein Bericht im Fernsehen gesehen, über die Parkhäuser oder so. Da wurde reingebaut, (.) umgestaltet zu Wohnungen. Das finde ich nicht schlecht.

I₁: Warum wäre das ein Wunsch für Sie?

B₁: Ja Warum. Weil die Wohnungsknappheit.

I₁: Wir haben auch mal ein Vorschlag gemacht. Das ist die Theodor-Heuss-Straße (**B₁:** Ja) und wir haben ein Vorher-Nachher Bild gemacht (.), mit so Ideen was wir uns vorstellen konnten was da passieren

könnte. Es wäre die Idee den Radverkehr verbessert, damit mehr Leute Fahrrad fahren können und besser fahren können; das der ÖPNV ausgebaut wird, damit mehr Busse und Bahnen fahren; das solche Plätze auch mal genutzt werden können für Veranstaltungen oder Demonstrationen oder ein Markt das könnte alles Mögliche sein. Und das wieder mehr Grün in die Stadt kommt das versiegelte Flächen aufgebrochen werden und das es so ein besseres Stadtklima geben kann und mehr Aufenthaltsflächen// **B₁**: Hier ist schon Aufenthalt (**I₁**: haha). Was ist das #00:04:11#

I₁: ja auch die Idee wäre es das man dann große Bürobauten-. Das da kleine Läden in die Erdgeschoss kommen können. Damit man mehr durch die Stadt schlendern kann.

B₁: Geld ausgeben. Da findet sich schon was. Braucht man nicht vor die Nase setzen. Nein das muss nicht sein.

I₂: Das heißt das braucht man nicht, noch mehr kleinere Geschäfte.

B₁: In der Bevölkerung will man einen Parkplatz, versteinert, wegen dem Regen, wegen dem Durchsickern und so weiter. Aber wir machen es in dem Fall verkehrt. Alles wird zubetoniert. (**I₁**: Genau alles ist versiegelt) Versiegelt, genau. Und dann regnet es, ein paar Tage (.) und dann gibt es eine Überschwemmung. (.) Kein Wunder, denn es sickert nicht ab.

I₁: Das Heißt? Wie fänden Sie sowas? (Blick auf die Collage)

B₁: Find ich gut. Ich finde Stuttgart 21 auch gut. (I1,2: Ja, Haha) Haha, es ist unterirdisch und oben wird Fläche frei. (..) Und Stuttgart ist wie ein Dorf. (I1,2: Haha) Ist das gut?

I₁: Doch, doch, das ist gut. Wir finden das interessant. Hätten Sie noch Vorschläge, Anmerkungen, irgendwelche Ideen? **B₁**: Grün genug geht nicht. Aber sowas, [zeigt auf die Collage] warum nicht? (.) Die Länden soll nach ausweichen, nach hinten Verlegt werden. Wie gesagt, wer was kaufen will der findet schon was.

1.5 Cityring

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: in garkeinem, Ich wohn außerhalb. (**I₁**: Wo wohnst du den, dann?) In Filderstadt beim Flughafen

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Mehrfamilienhaus

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/ deine Tätigkeit?

B₁: Ich bin 25 und Programmierer

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: ich besitze ein Auto ich fahre, aber nach Stuttgart mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, weil das Herkommen damit einfacher ist. Aber das Auto benutze ich zum Einkaufen oder um größere Fahrten zu machen.

I₁: Hast du bzw. dein Haushalt ein oder mehrere Autos?

B₁: Nein

I₁: Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem? Warum?

B₁: Ich denke nicht. Wenn ich städtischer wohnen würde, wäre es gar kein Problem. Bei mir wäre es eine Unannehmlichkeit, aber kein Problem. Ich bin nicht darauf angewiesen.

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: Im Sinne von Verkehrsmitteln oder allgemein (**I₁**: ganz generell) (.) Nicht wirklich attraktiv (.) (I2. Warum?) Es gibt wenig Flächen wo man, (.) wo, man schön Zeit verbringen kann. Es gibt zwar Parks, aber die sind überlaufen und nicht attraktiv.

I₁: Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was würdest du mit der Fläche machen wollen? (Was ist dein Lieblingsort

B₁: Ja, viel zurück zur Natur, wenn das möglich wäre. Das einfach, wie so keine Naherholungsort Gebiete im städtischen

Raum frei werden und sonst halt Freizeitaktivitäten. (.) Keine Ahnung, vielleicht Sportflächen. Aber es fällt mir schwer sich sowas vorzustellen.

I₁: Wir haben mal angefangen und das vorzustellen. Kennst du diesen Ort hier, da vorne die Straße runter? (**B₁**: Ja) Also unser Gedanke ist es, wenn die Autos, wenn sind, dass es mehr Radwege gibt und dass der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Aber auf einmal gibt es Platz das versiegelte Flächen wieder frei gemacht werden können, und daraus wieder Aufenthaltsqualitäten daraus bekommt. Es soll mehr Möglichkeiten, ah kleine Läden geben, die das Schlendern durch die Stadt ermöglichen.

I₂: Gleichzeit gäbe es auch große Flächen zwischen diesen Gebäuden, die Veranstaltungen, Demonstrationen, für alles Mögliche frei werden könnte.

I₁: Jetzt die Frage, könntest du dir das Vorstellen?

B₁: Ja, es wäre schön, wenn es sowas geben würde. Gerade in Städten, wo es mehr oder weniger Verkehr gibt, ist das oft besser gelöst. Mir fällt da spontan Heidelberg ein. Also ist eine schöne Vorstellung.

I₁: Ok, super. Abschließende Frage. Du sagtest du hast ein Auto, was erledigst du damit?

B₁: Ja, Einkaufen. (**I₁**: Also ein reines Luxusgut) Genau

2.1 Blockrand

I₁: Wo wohnen Sie?

B₂: Nicht in Stuttgart, (**I₁**: Ah nicht in Stuttgart, ok) ich bin die Oma von den Kindern und ich komme in der Woche einmal.

I₁: Einmal, ok alles klar.

B₂: Aber hier (zeigt auf Enkelkinder), die wohnen jetzt hier.

I₂: Im Westen direkt?

B₂: Im Westen, ja.

I₁: Und die wohnen in einer Wohnung oder in einem Einfamilienhaus?

B₂: In einer Wohnung. Die Kinder oder

ich?

I₁: Die Kinder.

B₂: Die Kinder wohnen in einer Wohnung.

I₁: Und sie wohnen in einem Einfamilienhaus aber nicht in Stuttgart?

B₂: Genau.

I₁: Ok. Wie alt sind Sie?

B₂: 60.

I₁: Und was ist ihr Beruf / ihre Tätigkeit?

B₂: Ich bin Controllerin.

I₁: Controllerin?

B₂: Ja

I₁: Das heißt?

B₂: Ja ich arbeite halt in Unternehmen der Immobilienwirtschaft (**I₁**: Ah ok interessant) als Buchhalterin und Controllerin.

I₁: Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie und für was?

B₂: Also ich fahre die Hälfte von meinen Wegen, aber wie gesagt ich wohne nicht in Stuttgart, die Hälfte meiner Wege fahre ich mit dem Fahrrad in die Firma. Das sind ungefähr 7 km, aber nicht im Winter (**I₁**: Ah ok) und den Rest mit dem Auto. Und wenn ich hier nach Stuttgart fahre, fahre ich immer mit dem Auto, weil es definitiv für mich, wo ich wohne, die Hälfte der Zeit ausmacht.

I₁: Okey, das hätte auch schon die Frage warum geklärt. Hat Ihr Haushalt ein oder mehrere Autos?

B₂: Wir haben zwei Autos, wir haben ein Wohnmobil und einen PKW.

I₁: Wohnmobil für Urlaub?

B₂: Ja genau.

I₁: Angenommen Sie müssten jetzt, also angenommen Sie würden jetzt in Stuttgart wohnen und auf ein privates Auto verzichten. Wäre das ein Problem für Sie? **B₂**: Ja also so lange alle meine, was weiß ich, Arbeit, Freunde, Bekannte, solange das alles hier in Stuttgart wäre, wäre das kein Problem, aber in Urlaub fahren wir, wie gesagt am liebsten mit dem Wohnmobil, also und da hätte ich ja schonmal ein Problem das hier irgendwo abzustellen.

I₁: Ja ok. Wenn Sie aber jetzt ein Stellplatz dafür hätten, am Rande der Stadt oder so?

B₂: Würde vielleicht das Wohnmobil ge-

nügen. (**I₁**: Ok) Also das kann ich jetzt so schlecht beurteilen, weil ich bin nicht in der Situation, aber ich könnte mir schon vorstellen das es genügen würde.

I₁: Das heißt in der Stadt wäre das wichtigste, dass alles erreichbar bleibt?

B₂: Also überall wo die öffentlichen Verkehrsmittel von Stuttgart hinreichen, also nicht gerade außerhalb aber so im Großen und Ganzen würde ich sicher gerne ohne Auto auskommen. (**I₁**: Ok) Ja, allerdings finde ich hier das Fahrradfahren äußerst unangenehm und problematisch, also wenn ich die Leute hier Fahrradfahren sehe, da denke ich mir: Also pff, das wäre mir zu blöd.

I₁: Ja ja. Jetzt kennen Sie die Gegend ja ganz gut, Sie sind ja einmal pro Woche da. (**B₂**: Ja) Wie finden Sie denn den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₂: Wie meinen Sie das?

I₁: Also mit öffentlichem Raum meinen wir Straßen, Plätze, Wege. Alles wo man sich halt im städtischen Raum bewegen kann.

B₂: Ja also ich finde eigentlich hier in der Umgebung ganz schön muss ich sagen, das gefällt mir gut mit dem Friedhof und den Spielplätzen und so, für die Kinder ist es ok. Bisschen mehr grün wäre natürlich noch schöner, wo man sich aufhalten kann, aber ich finde es gibt schon viel. Das Parken finde ich fürchterlich. Also wenn ich es mal beschreiben kann, ich fahre hier mit vielleicht 25 Minuten von meinem Arbeitsplatz hier her oder von meinem Wohnort. Das ist Ähnlich, aber ich hab hier manchmal 20 oder 30 Minuten Parkplatz suchen müssen und dann ganz weit weg parke unter Umständen, also das Parken ist fürchtbar.

I₁: Alles klar, ja. (..) Angenommen Stuttgart wäre jetzt autofrei, also wenn man sich Kreuzungen und Straßen mal vorstellt ohne Autos, dann wäre ja auf einmal ganz viel Fläche frei. Was würden Sie mit dieser Fläche machen? Was würden Sie sich wünschen was dann anstatt den Autos dort wäre?

B₂: Also wenn ich das für realistisch und richtig finden würde, dass man hier jetzt die Parkplätze wegmacht, dann würde ich sagen so viel grün wie möglich und dass die Leute sich viel draußen aufhalten können , aber konkret was man jetzt da sonst noch an tollen Sachen machen könnte, was man jetzt in der Freizeit machen könnte, da bin ich nicht kreativ genug. (**I₁**: Ok, also grün wäre auf jedenfall-) Vor allem Dingen grün, Bäume, Pflanzen.

I₁: Ok, damit kommen wir gleich zum nächsten Thema. Wir haben eine Collage gemacht. Das ist diese Kreuzung hier (zeigt auf die Kreuzung Forst-Johannesstraße). Also wir stehen genau vor dem roten Roller (zeigt auf roten Roller auf der Kreuzung und auf dem Vorherbild) und wir haben die jetzt mal umgeändert und haben mal so eine Vision aufgezeigt, wie so etwas aussehen könnte. Man sieht jetzt schon da ist jetzt ganz viel grün, also wir haben Grünflächen hier, wo man sich aufhalten kann. Es könnten Cafés entstehen in der Straße, also es gäbe mehr öffentliche Nutzungen. Es könnten Plätze entstehen. Genauso könnten halt neue Betriebe sich irgendwo ansiedeln, zum Beispiel hätte es mal Platz für eine kleine Schreinerei oder was Ähnliches. Oder zum Beispiel könnte einmal in der Woche ein Markt stattfinden oder so. Oder es könnte auch Straßen geben wie hier drüben (zeigt auf Forststraße), wo dann statt den Parkplätzen Vorgärten entstehen, das heißt man hätte dann nochmal so eine Pufferzone zwischen Straße und Innenbereich und so wäre auch das Wohnen im Erdgeschoss wahrscheinlich angenehmer.

B₂: Micha würde dir das gefallen wenn das hier so aussieht (Spricht mit einem der Enkelkinder)? (..)

I₁: Fändest du das schön (Spricht zu Enkelkind)? (..)

B₂: Wenn es hier mehr Gras hätte und wenn man hier keine Autos hätte, würdest du das schön finden? (...) Musst du

dir noch überlegen. Also aussehen tuts gut, aber ich-. Sie müssen wenn Sie so was planen irgendwie eine Lösung finden, dass die Leute trotzdem irgendwo ein Auto haben können. Außerhalb vielleicht so Sammelplätze.

I₁: Genau, dafür machen wir diese Umfrage umso rauszuhören was denn dann das Wichtige wäre.

B₂: Also Sie müssten ein Teil irgendwie frei machen für Sammelplätze, so dass jetzt hier nicht alles voller Autos steht, sondern dass die halt alle an einem Ort sind und vielleicht auch nicht so weit weg. Dafür müsste ja wieder Platz drauf gehen, gell? Vielleicht würden sich die Leute dann auch weniger Autos anschaffen. Ich weiß sowieso nicht-. ich verstehe das alles gar nicht. (...) Klar die haben auch ein Auto (zeigt auf Enkelkinder), aber das steht halt immer rum. Das nutzen die halt nur wenn die mal was Größeres einkaufen müssen oder wenn sie zu uns kommen, also aus Stuttgart raus oder in Urlaub oder so. Aber eigentlich steht das Auto die meiste Zeit rum und ich könnte mir vorstellen, dass das auf so einem Sammelplatz stünde.

I₂: Genau, die Idee wäre auch, dass durch die freiwerdenden Flächen, dass man den ÖPNV mehr ausbauen könnte und dadurch vielleicht mehr so diese Mobilität ermöglicht. (...) Also das haben Sie schon gesagt, Sie können sich das vorstellen, wenn halt gewisse Sachen gegeben sind, wie sie eben meinten.

B₂: Ja Sie können den Leuten das nicht so aufzwingen. Ich glaube dann würde das nicht so gut ankommen, aber wenn man da interessante Alternativen aufzeigen könnte, zumindest in größeren Städten, finde ich das eigentlich nicht schlecht, genau. Ja, vielleicht auch noch sowas (zeigt auf E-Scooter) wie mit dem Roller. Ich weiß nicht, ob es irgendwo so einen Platz gibt, da stehen die Autos und dann schiebt eine Karte rein und dann fährt man. Ich weiß nicht gibt es sowas schon beim Stadtauto, ich weiß es nicht. (**I₁**: So ein Teilauto?) Ja, aber das ist ziemlich

teuer, darum haben die es nicht gemacht (zeigt auf Enkelkinder). Und es ist nicht so richtig praktisch, wie ich mitbekommen habe. (**I₁**: Das es umständlich ist) Ja. Wenn das einfacher wäre. Wenn es irgendwie einfach so einen Sammelplatz gäbe und da steht ein Auto und wenn ich eins brauche, dann schiebe ich da eine Karte rein und dann fahre ich rum. Wenn ich jetzt das Auto länger brauche, klar dann vielleicht ein bisschen mehr Planung dahinter, aber so könnte ich mir das schon vorstellen.

I₁: Ok damit sind wir eigentlich schon am Ende oder? Haben Sie noch sonst noch Anregungen? Wollen Sie noch etwas dazu sagen oder-?

B₂: Es muss halt irgendwie so sein, dass sie die Leute in ihrer Freiheit nicht so sehr-. Das ist halt jetzt immer so ein Weg zwischen persönlicher Freiheit und sich eigentlich freiwillig dazu entscheidet, weil man eine Alternative halt einfach gut findet. Es müsste halt dabei rauskommen, ja. Also-.

I₂: Ok, dann vielen Dank.

I₁: Ja perfekt, vielen vielen Dank.

I₂: Einen schönen Tag noch.

B₂: Tschüss und euch viel Erfolg mit eurer Studie.

I₁: Vielen Dank, Tschüss.

2.2 Blockrand

I₂: Also das grobe Thema, mit dem wir uns beschäftigen ist zu sagen: Die Autos in Stuttgart haben einen sehr hohen Stellenwert und brauchen extrem viel Platz in der Stadt und sowohl aus klimatischer Sicht macht das Sinn, dass der motorisierte Individualverkehr aus der Stadt verschwinden muss (...) also auch, dass die Stadt weitaus gesünder wird dadurch und viele Flächen frei werden können, die besser genutzt werden können. Und wir glauben auch, dadurch dass diese E-Mobilität nicht die Lösung der ganzen Sache wird, was jetzt hier gerade in Stuttgart auch groß diskutiert wird, mit den großen Herstellern, sondern dass man

diese Flächen eigentlich besser nutzen sollte. Und wir versuchen uns halt ein Meinungsbild einzuholen, wie man so was planerisch umsetzen könnte, was für Akteure sind hier in der Stadt unterwegs, was sind die Meinungen dazu wie sowas funktionieren könnte und so weiter. Das ist so das grobe Themenfeld. Genau. In welchem Teil von Stuttgart wohnst du denn?

B₃: Stuttgart Süd.

I₂: Stuttgart Süd ok. Und wohnst du in einem Einfamilienhaus oder einer Wohnung?

B₃: In einer-. Ja in einem Mehrfamilienhaus, ne wie nennt man das hier? Einfach ein normaler Blockbau sage ich mal. Mit einem Studienkolleg zusammen, also wir haben eine WG, 60 Quadratmeter.

I₂: Ok. Und was ist deine Tätigkeit oder Arbeit?

B₃: Ich bin Student. Architektur.

I₂: Ah auch Architektur?

B₃: Ihr auch Architektur, oder? (**I₁**: Ja **I₂**: Ja) ich habe es mir schon gedacht.

I₂: Welche Fortbewegungsmittel nutzt du denn und warum?

B₃: Also in letzter Zeit eigentlich primär Fahrrad, was hier in Stuttgart natürlich recht beschissen ist. Jetzt auch Motorrad. Also jetzt habe ich mein Motorrad hier in Stuttgart, aber auch beim Motorrad merke ich-. Also da fahre ich fast lieber Fahrrad noch, weil hier in Stuttgart ist es einfach die Hölle. Und auch aus Stuttgart rauszukommen, um wirklich mal auf eine schöne Strecke zu kommen, wo man dann fahren könnte. Das braucht einfach jedes Mal halbe Stunde, dreiviertel Stunde, bis man dann wirklich mal richtig schön fahren könnte. Also primär Fahrrad eigentlich oder öffentliche. Jetzt beispielsweise bin ich auf dem Weg zur Bahn, aber eigentlich Fahrrad.

I₁: Und Fahrrad in Stuttgart ist beschissen, weil-? Wegen der Topografie oder-?

B₃: Ja Topografie ist noch nicht mal das so, also-. E-Bikes sind ja auch jetzt voll im Trend und jeder Jugendliche holt sich jetzt gerade so ein E-Bike und so. Also

das bin ich jetzt auch nicht, also wenn dann richtig Fahrrad, aber ne, einfach Fahrradwege. Es gibt hier kaum welche. Ich komme ursprünglich aus Göttingen, das ist halt total die Fahrradstadt (...) Da ist es halt ein Unterschied wie Tag und Nacht hier ne. Eigentlich kann man das hier keinem zumuten so zwischen den Autos hin und her zufahren. Man muss die ganze Zeit Straße fahren, es gibt fast nirgendwo Fahrradwege, außer jetzt da bei der Tübinger, was mir jetzt spontan einfällt. Da vom Marienplatz zum Gerber. Ja das ist halt das eigentlich, genau. **I₂**: Also angenommen das Auto würde aus Stuttgart komplett verschwinden, wäre das dann ein Problem für dich?

B₃: Ohh voll schwierig, also ich finde so komplett, so radikal sollte man vielleicht auch nicht denken. Ich finde man sollte vielleicht erstmal schauen welche Straßen wirklich brauchbar oder welche Straßen wirklich wichtig sind und welche nicht so wichtig sind. Wie jetzt, nochmal ein Beispiel, bei der Metzgerei. Da ist jetzt auch dieser eine-. Da ist nur so ein ganz ganz kleiner Streifen der da gesperrt wurde, ja das die Autos da nicht mehr durchfahren können. Der wird jetzt ja total angenommen von den Leuten, da sitzen ja jetzt immer jetzt gerade 50 – 100 Leute jedes Mal. Wisst ihr da vor der Kirche da in diesem kleinen-. (I1 Ja) So finde ich sollte man anfangen vielleicht schrittweise Straßen abzubauen sage ich mal und irgendwie zu Gemeinschaftsflächen zu machen, zu Grünflächen vielleicht zu machen, aber es sollte finde ich-. Ich glaube man kann das nicht so sagen jetzt komplett weg. Also es muss schon irgendwie Hauptachsen geben, wo dann die Lieferung passieren kann, wo man seine ja Familie besuchen möchte, man kommt aus einer anderen Stadt. Dann muss man ja irgendwie in die Stadt kommen. Was man machen könnte ist, dass man außerhalb der Stadt parkt und dann eben halt mit den Öffentlichen reinfährt oder so und das so halt komplett rausbekommt, aber ja. Also jetzt

so komplett würde ich nicht sagen aber so nach und nach, stückweise fände ich das schon klar.

I₂: Ok. Was würde dir denn so spontan als Idee einfallen, was man mit der freiwerdenden Fläche machen könnte. Du hast ja eben schon angesprochen: mehr Grünflächen, draußen zum Hinsetzen. Was schwebt dir da sonst noch vor? (...) **B₃**: Hey da gibt es ja unendlich viele Sachen. Also man könnte Sportflächen machen, Gemeinschaftsflächen, also das zähle ich jetzt eigentlich mal so mit Gemeinschaftsflächen ein. Ich habe jetzt auch gerade, weil Architektur und so, ich hab jetzt auch gerade so ein Seminar. Chillen auf dem Wärmespeicher heißt das. Da müssen wir uns auch so ein bisschen überlegen was wir da oben auf diesen Wärmendeckel da drauf bauen. Da kamen auch ganz viele Sachen, so Gewächshäuser oder überhaupt so ein bisschen so Pflanzen damit die Gesellschaft auch so ein bisschen mal da in das Thema reinschauen kann und so (...) Vielleicht auch einfach so ein paar Leichtbauten für Obdachlose. In die Richtung einfach, so primäre-. Oder wie nennt man das? So Vorübergehende Shelter sage ich mal. Die müssen ja gar nicht krass sein, das kann auch einfach tagsüber irgendwie sein, dass man da so Pavillons hat für Leute, dass man da drunter chillen kann und nachts können halt dann trotzdem Leute zur Not drunter schlafen oder so. Irgendwie so in die Richtung. Das wären so Sachen so beispielsweise so. Genau. **I₂**: Ok. Genau wir haben es jetzt mal so in einer Collage versucht irgendwie darzustellen. Also das ist genau die Kreuzung, wenn man in diese Richtung schaut (zeigt auf die Kreuzung) (**B₃**: Geil.) Geht so ein bisschen auch um das Thema, dass man eine produktive Stadt hat. Wir haben hier jetzt mal eine Schreinerei hier reingesetzt. (**B₃**: Feiere ich übel. Ja safe) Das produzierendes Gewerbe mit in die Stadt kommen kann. (**B₃**: Ja genau) Genau also der Gedanke ist motorisierter Individualverkehr kommt aus der Stadt raus und

nur wichtige Infrastrukturen bleiben erhalten, wie der Krankenwagen muss rein, bei Bedarf die Polizei oder wenn ein Umzugswagen herkommen muss. Solche Sachen müssen funktionieren, also das Handwerk, aber ansonsten soll das alles über den Nahverkehr etcetera funktionieren.

Genau könntest du dir grundsätzlich vorstellen? Hättest du noch irgendwelche andere Anregungen? (...)

B₃: Also was ich feire diese kleinen handwerklichen Betriebe auch so ein bisschen wieder mit reinzubringen. Da bin ich auch voll der Fan von, das finde ich gut. (...) Ey, wenn ich das so sehe, macht Spaß, also ich würde lieber da jetzt lang laufen als hier muss ich sagen. Jetzt so direkt Anmerkungen muss ich sagen habe ich nicht. Das ist jetzt quasi einfach so Fußgängerzone hier? (**I₁**: Ja) Das geht einmal so lang und das sind dann so Fahrradwege die sich so kreuzen ja? **I₂**: Genau ja. Also es gibt zum Beispiel-. Hier war die Überlegung, dass das vielleicht eher ein beruhigter Bereich ist, wo man diesen öffentlichen Raum, der jetzt gerade Straße ist, auf einmal den privaten Haushalten wie dazu geben könnte. Das Wohnen im Erdgeschoss beispielsweise wieder attraktiver wird. **B₃**: Wie? Und-. Also das wäre jetzt beispielsweise hier so ein Garten? (**I₁**: Ja genau, so ein Vorgarten.) So ein Vorgarten von dem Gebäude? (I1 Genau.) Da finde ich es halt immer übel schwer. Das ist halt immer so ein bisschen so ein Utopie-Denken, weil die Vorgärten, die können so schnell auch so ramschig werden. Gerade wenn das hier alles komplett öffentlich ist für Leute. Das ist ja dafür da das Leute hier langlaufen und sich Leute hier aufhalten. Aber immer da, wo Leute sich aufhalten ist auch Dreck. Das ist einfach so, weil nicht alle Leute sind vernünftig und werfen alles weg so. Deswegen also so Vorgärten-. Entweder man macht die halt so hoch denke ich mal, dass man da wirklich privat dann ist in diesem Vorgarten oder man lässt sie halt wirklich

für die Öffentlichkeit und macht das hier komplett grün irgendwie, aber-. Also so sehe ich das, ich finde das immer voll schwer, weil man stellt sich das immer so schön vor, aber ich glaube in echt-. Also das wisst ihr ja selber so ne? (I₂: Jaja klar) Das wird ja dann nicht so werden. Aber ja, das wäre so das eigentlich. Genau.

I₂: Super, dann vielen Dank.

I₁: Vielen Dank

B3: Ey voll gerne. Viel Glück euch noch.

I₂: Danke Tschau

B3: Tschau

2.3 Blockrand

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B: Ich wohne in Stuttgart West.

I₁: Stuttgart West, ok. Wohnst du in einer Wohnung oder Einfamilienhaus?

B: Ich wohne in einer Wohnung mit meinem Freund zusammen.

I₁: Wie alt bist du?

B: 31

I₁: Und was ist dein Beruf, deine Tätigkeit?

B: Ich bin im Vertrieb beschäftigt, das heißt ich brauche auch mein Auto jeden Tag. (I₁: Ok, alles klar.) Bei der Allianz ja. I₁: Da kommt auch gleich schon die nächste Frage. Welche Fortbewegungsmittel nutzt du und für was?

B: Also ich nutzte immer, wenn es geht, mein Fahrrad und ich habe das große Glück, dass ich im Raum Stuttgart hauptsächlich meine Agenturen habe, deswegen fahre ich auch mit dem Fahrrad, aber ja, wenn es nicht anders geht, muss ich auf das Auto zurückgreifen. Also ich glaube ich brauche das Auto bestimmt, ja drei viermal die Woche brauche ich es schon.

I₁: Hast du oder dein Haushalt mehrere Autos?

B: Ja wir haben zwei Autos.

I₁: Zwei Autos ok. (...) Angenommen Stuttgart wäre jetzt autofrei, wäre das ein Problem für dich?

B: Es wäre kein Problem für mich, solan-

ge ich die Möglichkeit hätte, sage ich mal, dass die Infrastruktur so ausgelegt wäre, dass ich halt überall gut hinkomme. Also ich meine-. Wie gesagt ich brauche mein Auto ab und zu. Wenn ich die Möglichkeit hätte es irgendwo abzustellen, wo ich dann schnell hinkommen könnte, mit der Bahn oder keine Ahnung, gings. Und ich müsste mich halt so umstrukturieren, dass ich meine Termine so lege, dass ich man Auto dann nur an dem und dem Tag dann brauche. Also das wäre so ein Thema, dass ich mich halt umorganisieren müsste.

I₁: Alles klar. Wenn du dir jetzt so den öffentlichen Raum, also du kennst dich hier ja wahrscheinlich aus, anschaut. Was ist deine Meinung dazu? Wie findest du den öffentlichen Raum also die Straßen, die Plätze? (B: Ob ich die schön finde?) Ja genau, was deine Meinung zum öffentlichen Raum im Stuttgarter Westen ist. B: Also ich sage mal so, Stuttgart ist nie meine Traumstadt gewesen. Ich bin hier hergekommen wegen Job einfach, aber ich habe in vielen anderen Städten gewohnt und für mich ist halt viel zu wenig Natur hier. Es gibt zu wenig Möglichkeiten zum Verweilen auch mal zu entspannen und gerade der Geräuschpegel ist halt extrem. Also mein Stresslevel ist auch ziemlich hoch, ja. Und wenn ich nicht müsste, würde ich auch nicht hier wohnen. Wenn wir es mal so sagen dann würde ich ein bisschen außerhalb wohnen, gerne. (I₁: Also am Rand von Stuttgart?) Ja, dass ich auch mal irgendwie in Wald kann oder sowas. Das geht hier schon auch aber zum Joggen ist es zum Beispiel echt blöd.

I₁: (...) Wenn jetzt hier in der Straße die Autos weg wären, die ganzen Parkplätze. Dann wären ja extrem viele Flächen frei. Hättest du Ideen oder Vorschläge was du mit diesen Flächen machen würdest? B: (...) Ideen weiß ich nicht, also wie gesagt ich fände es halt schön, wenn dann eben gerade mehr Natur da wäre, wenn dann halt mehr Bäume gepflanzt werden, obwohl wir ja hier echt schon Glück ha-

ben mit der Straße und den Bäumen, aber wenn dann dem entsprechend das so gemacht werden würde, dass man auch mal schön draußen sitzen kann. Was ich mir halt nicht wünschen würde, wenn es dann halt noch mehr so Partystellen geben würde, sage ich ganz ehrlich, weil hier ist es schon immer extrem laut mit den Bars und so. Wenn das dann so endet, dass dann die Jugendlichen dann- (lacht). Das klingt voll spießig, aber so hier nachts sitzen und trinken ist jetzt glaube ich auch nicht so toll, ja. Also eher so Orte zum Entspannen ja. Und Wasser finde ich halt immer gut. Also ich finde Stuttgart ist ja toll mit dem Neckar, super gibt's, aber man hat ja nirgendwo die Möglichkeit sich jetzt irgendwo hinzusetzen an den Neckar und in allen anderen Städten wo ich bisher gewohnt habe, war halt immer die Möglichkeit, dass man sehr schön verweilen konnte und das geht hier halt nicht, aber ja das ist halt Stuttgart. Ihr merkt schon ich liebe Stuttgart (lacht) (...) nicht.

I₁: Wir können es gut verstehen. Wir haben eine kleine Collage gemacht (...) Genau das ist jetzt-. Wir stehen hier (zeigt auf Collage). Genau und wir haben das jetzt mal so umgeändert, wie das sein könnte. Also vorher nachher. Und wäre jetzt einfach mal so eine Idee. Man macht halt mehr Grünflächen, parkähnliche Anlagen zum Verweilen. Cafés könnten hier stattfinden, also jetzt hier ist zum Beispiel mal der Palast der Republik reingesetzt. Oder-. (B: Sehr beliebter Platz ja.) Es könnte Marktstände geben, die temporär, irgendwie ein zwei Mal die Woche stattfinden können. Und es könnte aber auch so beruhigtere Straßen geben. Hier jetzt zum Beispiel mit so Vorgärten angedeutet, dass diese Erdgeschosszonen besser bewohnbar werden. Das man so eine Pufferzone hat zwischen Innen und Außen. Genau und die Mobilität wäre halt hier vorwiegend Fahrrad beziehungsweise würden wir halt auch sagen es gibt einen verstärkten ÖPNV-Ausbau. B: Ja, also Fahrrad muss auf jeden Fall

was passieren, weil ich hatte hier jetzt schon zwei Fahrradunfälle, also-. (I₁: Ah, mit Autos?) Ja als Fahrradfahrer ist man halt in Stuttgart immer-. (...) (I₂: Man hat das Nachsehen) Ja.

I₁: Ja und die Idee wäre natürlich, dass die Infrastruktur für Autos schon noch da ist, also ich meine da muss ja auch Feuerwehr, Krankenwagen durch, Müllabfuhr, alles Mögliche. Nur das würde dann halt auf solchen Fahrradwegen halt auch passieren. Genau. Da wäre jetzt nur unsere Frage, ob du dir das vorstellen könntest.

B: Ja klar was ich halt auf jeden Fall ein Punkt finde, was ihr eben auch gesagt habt, dass halt eben die Erdgeschosswohnungen interessanter werden, weil ich würde nicht gerne ganz unten wohnen. Aber ja, also ich kann mir das auf jeden Fall vorstellen, also ich bin eh für mehr grün und ja.

I₁: Gibt es noch Probleme, die du in unserem Szenario sehen würdest?

B: Ja das ist halt so das Thema was ich jetzt gerade gesagt habe, weil ich wohne jetzt zum Beispiel hier. Wenn ich mir jetzt vorstelle, hier im Sommer ist hier halt ein großer Spielplatz und keine Ahnung und hier ist immer groß Party Party und so, dann ist das halt ein anderer Lärm dann. Es klingt jetzt ein bisschen blöd, aber es wäre halt was, was mich vielleicht dann auch stören würde, wenn ich dann hier halt auf meinem Balkon sitze und da unten dann halt hier. (lacht) Ihr merkt schon ich bin geräuschempfindlich.

I₁: Ok und sonst, hast du noch irgendwelche Anmerkungen, Anregungen, irgendwas was du uns mitteilen würdest?

B: Ne also mir fällt jetzt gerade nicht so viel ein, muss ich sagen, also wie gesagt für mich wäre das wichtigste überhaupt in Stuttgart mehr Fahrradwege. Dass das besser ausgebaut wird und von daher wäre das schon echt viel wert, weil ich glaube, dann würde ich auch viel mehr fahren.

I₁: Alles klar. (B: Gut, super) (I₂: Vielen Dank) Ja vielen Dank

2.4 Blockrand

I₂: In welchem Teil von Stuttgart wohnen Sie?

B₁: Im Westen.

I₂: Im Westen. Wohnen Sie beide zusammen?

B₂: Ja ja.

I₂: Wohnen Sie in einem Einfamilienhaus oder einer Wohnung?

B₂: Wohnung.

I₂: Wie alt sind sie und was ist ihr Beruf, ihre Tätigkeit?

B₁: 60 und ich bin Rentnerin.

B₂: 65 und ich bin auch Rentner.

I₂: Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie, für was und warum?

B₁: Also in die Stadt grundsätzlich zu Fuß und größere Strecken mit dem Auto oder Fahrrad. Je nach dem. (B₂: Oder Zug) Oder Zug, genau.

I₁: Größere Strecken wäre, würde heißen? Was wäre eine größere Strecke Sie?

B₁: Also jetzt zum Beispiel auf die Fildern hoch mit dem Fahrrad oder so. Oder in Bärenschloss raus mit dem Fahrrad oder auch mal in die Stadt mit dem Fahrrad aber da überwiegend zu Fuß. Braunschweig mit dem Zug.

I₂: Hat ihr Haushalt mehrere Autos, oder?

B₂: Eins.

I₂: Angenommen Sie müssten jetzt in Stuttgart auf einen privaten PKW verzichten. Wäre das ein Problem für Sie?

I₂: In Stuttgart nein. (...) In Stuttgart wäre es kein Problem, da nutzen wir es quasi nicht, aber für größere Strecken wäre es ein Problem.

I₁: Das heißt wenn man so in den Urlaub fährt oder-. (I₁: Genau genau) Könnten Sie sich vorstellen, dass man dann das Auto irgendwo am Rand der Stadt hätte und dann halt drauf zugreifen könnte, nur nicht innerhalb der Stadt?

B₁: Also nicht das eigene Auto, sondern dann so Art wie Carsharing meinen Sie? I₁: Ja oder auch das eigene Auto, das es halt-.

B₁: Das könnte ich mir vorstellen. (B₂ Das könnte ich mir auch vorstellen ja)

I₂: Wie finden Sie den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: (...) Zugeparkt. (lacht) (...) Ja und ich finde ihn auch schmutzig. Also das Erlebnis, das man in der Stadt so hat oder jetzt hier im Westen finde ich ist nicht mehr da, weil alles so ein bisschen, sagen wir mal, verkommt.

I₂: Sie sagen das Erlebnis hat man nicht mehr. War das mal anders?

B₁: Ja es war schon-. Also ich bin jetzt 30 Jahre in Stuttgart und ich finde das war gepflegter, sagen wir mal so. Einfach gepflegter.

B₂: Sehe ich jetzt nicht so. Wir haben da eine unterschiedliche Auffassung. Also ich genieße nach wie vor die Stadt. Auch mit diesen Rahmenbedingungen, könnte mir aber vorstellen das weniger Autos hier sind.

I₂: Angenommen Stuttgart wäre jetzt autofrei. Was würden Sie denn mit der Fläche machen wollen?

B₂: Also nicht bebauen, auf gar keinen Fall, sondern-. (B₁ Genau, Haus begrünen, Dach begrünen. Das wäre so meine (lacht) Einstellung.

I₁: Bebauen fänden Sie kritisch, oder?

B₂: Also die Fläche jetzt bebauen, wenn jetzt die Autos weg sind. Da passt ja kein Haus rein und-. (B₁: auch vom Klima her würde ich sagen kann man da nicht mehr-) deshalb. Würde man diese Straße jetzt autofrei machen würde ich es schade finden, wenn man da eine Häuserzeile rein baut.

I₂: Fällt Ihnen noch was anderes ein was man mit der Fläche machen könnte?

B₂: Wenn man auf die Autos verzichtet? (I₂: Ja) Wäre mehr Außengastronomie, Freizeitmöglichkeiten-. (B₁: Auch für Kinder vor allem, einfach mehr Möglichkeiten)

I₁: Das heißt mehr so Spielplätze dann, oder?

B₁: Genau, oder einfach so-. (B₂: Skaterpark) Ja oder Stellen wo man sich trifft. Wo man sagt: „Guck das ist hier eine tolle Gemeinschaft, da kann man sich mal

treffen, also Abends. Das würde ich-. So was würde ich mir wünschen.

I₂: Ja wir haben uns nämlich auch mal so was vorgestellt-. Überlegt wie sowas aussehen könnte und wir haben mal eine Collage gemacht. Also das hier ist genau die Kreuzung, wo wir gerade stehen und man blick in diese Richtung. Das ist wie es im Prinzip gerade aussieht und das hier unten wäre jetzt mal die Collage, wo man ein paar Sachen abgebildet hat was wir uns vorstellen könnten was man hier machen könnte. Also zum einen natürlich die Autos sind weg. Wir würden natürlich sehr stark den Radverkehr fördern wollen. Das quasi eine maßgebliche Infrastruktur darstellt. Zum Beispiel, wir haben jetzt mal den Palast der Republik reingesetzt als Symbol dafür, dass hier ein bisschen Gastronomie stattfinden könnte. Das was Sie gerade auch erwähnt haben, dass Plätze auch bespielt werden können. Natürlich auch weitaus grüner das Ganze. Die Flächen könnten genutzt werden, dass hier irgendwo auch mal ein Wochenmarkt stattfinden könnte. Oder auch hier hinten, dass man die Erdgeschosszonen-. Also wäre jetzt die Straße dahinten. Dass die zum Beispiel auch den Privatpersonen zurückgegeben werden kann. Das dort kleine Gärten entstehen können. Genau oder was hier auch wichtig ist-. Wir fänden es wichtig, dass die Industrie und das produzierende Gewerbe zurück in die Stadt kommt, dass die Wege der Menschen kürzer werden von Wohnort zu Berufstätte. Genau so ungefähr. Könnten Sie sich denn so etwas vorstellen?

B₁: Das wäre ein Traum. (lacht)

B₂: Also für sowas wäre ich auch bereit das Auto außerhalb der Stadt abzustellen. (**B₁**: Ja?) Ja. Ich würde sogar auf meinen privaten Stellplatz, also auf dem Privatgelände, also nicht irgendwo auf der Straße, sondern hinter dem Haus, würde ich auch verzichten und das Auto rausstellen.

B₁: Also das ist ein Traum, nur ich glaube den träumen wir noch sehr lange.

I₂: Vielleicht ja, hoffentlich nicht.

B₁: Hoffentlich nicht, aber ja.

B₂: Ja klar, so ein Superblock, das ist alles in Ordnung.

I₂: Also es gibt tatsächlich solche Projekte, so oder so ähnlich, die im kleinen Maßstab stattfinden. Das ist immer das große Problem, dass sie viele Menschen brauchen in einer Gegend die da mitmachen. Die ganzen Eigentümer. Deswegen in so einer bestehenden Struktur ist das immer recht schwer so etwas zu realisieren, aber grundsätzlich ist das Ganze gar nicht so fern. Es ist alles nur eine Frage der Bereitschaft, weil die Kosten und die Umbaumaßnahmen die sind gar nicht so groß, bei sowas.

B₂: Ja man muss sich halt total umgewöhnen.

I₂: Also es ist eher eine gesellschaftliche Umstellung, die da von statten gehen muss. Würde Ihnen denn noch was fehlen?

B₁: (...) Also was ich gut finde im Westen was auch unbedingt beibehalten werden müsste sind die kleinen Läden, also ich brauch kein Aldi ich brauch kein Lidl, als-. (**B₁**: Naja, aber das bildet ja das Bild auch ab) Genau, sowas müsste einfach erhalten bleiben. Also nicht auch die in die grüne Wiese sondern einfach so kleine Läden mitintegrieren.

B₂: Ihr habt hier diese Fahrradplätze, die fehlen dann also nicht, weil die werden da schon auch notwendig, weil die Fahrräder werden, also ich bin jetzt älter, E-Bikes extrem schwer und da wären Abstellmöglichkeiten nicht schlecht, weil die kriegt man halt schlecht in die Keller.

I₁: Ja wir dachten uns auch, das könnten auch so diese Shared Fahrräder geben, (**B₂**: Das könnte es auch ja) die dann E-Bikes wären, ja.

B₂: Würde jetzt aber mit Älteren nicht funktionieren, weil die brauchen immer ein bestimmtes Fahrrad. Beispiel Tiefeinsteiger, E-Bike, solche Dinge und universelle Fahrzeuge bin ich mir nicht sicher inwieweit das funktionieren-.

Man hat vielleicht Rückenprobleme, man kann sich nicht so tief bücken, diese Dinge. Also das wird schwer sein.

I₁: Das heißt dann wäre einfach für dieses eigene Fahrrad ein guter Abstellplatz sehr relevant? (**B₁**: Genau ja) (**B₂**: Ja das wäre relevant ja)

B₁: Weil gerade für junge Leute ist das ideal, aber für uns-. Also ich habe auch ein Fahrrad, das ich einfach brauche und ich möchte auch einfach nicht sagen ich nehme so eins sondern das ist für mich einfach optimal. Ja die Idee ist dann gut, wenn dann jeder sein ideales Fahrrad ja-.

B₂: Also die Idee, dass das produzierende Gewerbe kommt. So ein Schreiner ja, aber andere das wird schon schwierig, weil ich denke das ist immer mit Lärm oder auch sonstige Emissionen verbunden und das werden die Anwohner nicht gerne sehen.

I₁: Ja ich glaube das ist so der größte Kritikpunkt an dieser Sache der produktiven Stadt, wenn die Industrie zurückkommt. **B₁**: Ja es gibt ja bei uns hier in der Nachbarschaft so eine Autowerkstatt im Hinterhof und die haben schon immer Probleme. Ja man hätte ungern wieder sowas, wenn morgen fünf LKW's kommen, drei Lieferwagen, die Leute werfen ihr Material auf den Lieferwagen und das wäre bei so einer Schreinerei eben auch der Fall. Der fährt morgens weg und belegt seinen LKW und dann gibt es vielleicht Lärm, aber vielleicht wäre es möglich mit einem ruhigen Gewerbe.

I₂: Also es ist tatsächlich so dass viele Gewerbeformen inzwischen weitaus emissionsärmer sind als vor einer langen Zeit. Also man kann die Räume sehr gut isolieren, sodass eine Kreissäge zum Beispiel von draußen nicht direkt gehört wird, aber klar, wenn so ein LKW beladen wird, das wird man hören.

B₂: Widersprechende Dinge. Der Markt ist wunderbar, aber der Marktmensch kommt halt morgens und stellt seinen Stand auf.

B₁: Uns macht das nichts aus, aber es gibt einfach Leute bei uns im Haus, die

einfach sehr hellhörig sind. Die stört schon quasi eine Fliege an der Wand quasi. (lacht)

B₂: Ja es gibt schon Menschen die würden sich beschweren. Das kennen wir jetzt. Wenn man hier auf der Straße redet und da ist der Aufsteller-. Jetzt hier nicht, dann würde das Fenster zufliegen und man würde sagen: „Ich möchte meine Ruhe, ich höre jedes Wort hier drinnen.“ Also auch jetzt in Zimmerlautstärke gesprochen. Insofern gibt es auch solche Leute, deshalb wird alles nicht so einfach sein.

B₁: Aber schön wäre es. Ich würde es begrüßen.

B₂: Vor allem der Palast der Republik hier. (**B₁**: Genau, das wäre natürlich super.) Ist zwar nicht unsere Altersgruppe aber- (**B₁**: Ja doch, ein Bier trinken können wir da auf jeden Fall. Das ist kein Thema)

I₁: Ja sicher doch. Gut das wars. Vielen Dank.

B₁: Ja gerne, schönen Tag noch.

B₂: Ja schönen Tag noch. Tschüss.

B₁: Ebenso Tschüss.

2.5 Blockrand

I₁: Die erste Frage wäre in welchem Teil von Stuttgart Sie wohnen?

B₁: Hier. (zeigt auf das anliegende Gebäude) (**I₁**: Hier? In dem Haus?) Ja, sie stehen unter unserem Balkon. (lacht)

I₁: Ok, also in einer Wohnung?

B₂: Ja.

I₁: Was ist ihr Beruf, ihre Tätigkeit?

B₁: Also ich bin Regisseur und meine Frau ist Pianistin.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel nutzen und für was?

B₁: In die Stadt? (**B₂** (lacht) Fahrrad) Fahrrad

I₁: Fahrrad und zur Fuß?

B₁: Ausschließlich Fahrrad.

I₁: Ausschließlich Fahrrad ok. Haben Sie ein Auto?

B₁: Ja, muss ich. (eins oder mehrere?) Muss man, wegen-. Weil ich so eine Tätigkeit habe. Ich habe diese großen da.

(zeigt auf Sprinter) (**I₁**: Ah den Sprinter da.) (**B₂**: Ja den großen Wagen da) Und ja, dann habe ich noch einen anderen privat, aber ich fahre nie in der Stadt. Und das Ding ist jetzt hier geparkt nur weil es irgendetwas-. Also wegen der-. Wegen des Unwetters und so weiter, war Hagelschaden und dann musste das einfach vor das Haus, sonst wäre das auch nicht hier geparkt.

I₁: Sonst parken Sie ihr Auto wo?

B₁: Immer außerhalb der Stadt.

I₁: Wie alt sind Sie?

B₁: 57 und 55. (**B₂**: 54 du Depp) (alle lachen) Ah ok, 54, 53, 20.

I₁: Ok, also angenommen Sie müssten jetzt in Stuttgart auf ein Auto verzichten, auf ein privates Auto, wäre das ein Problem für Sie?

B₂: Das-. Momentan für mich wäre problematisch, weil wenn ich wirklich so Termine, Arzttermine habe, dann schaue ich schon, dass mich mein Mann hinfahren kann oder abholen kann wenigstens. Obwohl, man arrangiert sich mit allem. **I₁**: Können Sie sich zum Beispiel vorstellen, dass in so einem Fall so ein geteiltes Auto, also so ein Shared Car-.

B₁: Ja, das haben wir auch schon gehabt. **B₂**: Aber klar, natürlich.

I₁: Ja, ok. Dann wäre die nächste Frage-. Sie wohnen ja hier, Sie kennen den öffentlichen Raum. Wie finden Sie den öffentlichen Raum? (...) Hier im Westen in der Gegend.

B₁: (...) Also, wir zahlen hier 40 Euro. Für was? Also das wir parken dürfen, aber das heißt auch nicht, dass ich parken kann.

B₂: Er kommt immer spät von irgend-einer Produktion nach Hause. Es nie (...) nie einen Parkplatz. (lacht) Das ist echt-. **B₁**: Also eigentlich müssen die Autos hier raus. Also raus irgendwo oder sie sollen sie oben lassen und sich irgendwie überlegen wie wir diesen Transport von oben nach unten-.

I₁: Wenn jetzt die Autos hier raus wären, wie Sie eben meinten, was hätten Sie für

einen Vorschlag was man mit der Fläche machen könnte?

B₁: Ah viel? (**I₁**: Ja?) Jaja. (**I₁**: Können Sie alles aufzählen? Das interessiert uns alles sehr.) Ja, also vor allem viel grün. Wieder mehr Grün, Rosen, Blumen. (**B₂**: So wie früher.) Insekten wieder mal.

B₂: So wie vor 20 Jahren hier in der Johannesstraße. (**I₁**: Ah ja, war das so?) Das sah anders aus. Ja ja.

B₁: Wisst ihr was das hier früher mal war? **I₁**: Ja das war hier so eine Allee zwischen Feuersee und-. (**B₂**: Ja) (**B₁**: Was für eine?) Das weiß ich nicht.

B₁: Da war Reiterhalle. Kennt ihr die Reiterhalle? (**I₁**: Ja) (**I₂**: Ja) Und hier war eben ausreiten. Deswegen sieht das ja hier so aus. Das ist ja nicht normale urbane-. Also nicht normale urbane-. Also ihr seid aus Technik. Die Aufteilung der Straße, die ja anders ist normalerweise. Sondern du musst ja immer mit dem Pferd so rum. (...) (**I₂**: Du bist quasi immer so um die Bäume rumgelaufen.) Ja die Bäume waren ja nicht einmal das, sondern die waren-. Ich weiß nicht, ob ihr das kennt, also wie die Pferde ausgeritten werden. Also früher mal, man hatte die quasi in Kolonnen ausreiten lassen. Und dann brauchte man immer so einen großen Platz, wo man es einfach-. Quasi wie Korso, also für die Menschen und so war Korso für die Pferde. Also man musste im Grunde genommen eine sehr lange Straße entlang, breite Straße, und die musste aufgeteilt werden auf drei Teile. Erster, zweiter, dritter Teil. (zeigt auf die Straße) Und in der Mitte waren die Menschen und drum herum waren die Pferde. **I₁**: Ah ok, aber das war sehr früher, also schon sehr lange her.

B₁: Quasi, Reiterhalle.

I₁: Ja, so um die Zeit. Sie meinten gerade noch vor 20 Jahren sah es hier auch anders aus.

B₂: Ja, also da gab es so mehrere-. Jetzt sieht nicht so schön aus. Da gibt kein Rosenbusch zum Beispiel hier und da vorne auch so, aber arm sieht das aus ja. Und es gab dann auch Tulpen und ja,

Hyazinthen auch. Jetzt gibt es nicht mehr. (B₁: Es gab Löwen hier, es gab Tiger) (alle lachen) Ja ganz schön. Und Narzissen, aber jetzt nicht mehr so. Ne, es ist nicht mehr so gepflegt wie früher.

I₁: Haben Sie sonst noch Vorschläge was Sie mit der Fläche machen würden?

B₁: Also für Kinder. Die sollen ja die Kinder holen. Also die Kinder sollen ja einfach genießen. Die Straßen sollen einfach kinderfreundlich sein. Also das heißt, desto mehr Bewegung (...) desto mehr weg von dem Zeug ja. Also die Möglichkeit zu geben, dass die sich einfach komplett austoben. Mit Sportanlagen-. Also wir haben hier ja die Sportanlagen. Also hier gegenüber, mein Sohn ging in diese-. auf dieses Gymnasium hier. Und da war früher immer mal auch viel mehr Möglichkeiten gegeben einfach sich auszutoben. Jetzt haben sie nur eine kleinen Spielplatz den sie auch nicht-. Also die Kinder selber nicht begehnen dürfen, weil es einfach nur zugeschlossen für die Schule. Das ist-. Öffentliche Spielplätze, öffentliche Sportplätze.

I₁: Wir haben auch mal eine kleine Collage gemacht von der Kreuzung hier, also das ist genau wo wir stehen. (B₁: Ja siehst du) Und der Blick geht darüber. (B₁: Ja ich habe es gleich erkannt. So ungefähr habe ich mir das vorgestellt. Super.) (B₂: Schön.) Ja genau die Idee wäre halt mehr begründen für das Stadtklima, dass es wieder weniger versiegelte Flächen gibt. Mehr Schatten und die Stadt sich nicht so sehr aufheizt. (B₂: Super. Das sieht super aus) Dann wären die Fahrradwege natürlich ein wichtiger Bestandteil, dass man halt mobil bleibt, aber dann halt über Fahrradwegen, die dann wirklich zusammenhängend auch durch die Stadt laufen. Gastronomie, wie zum Beispiel der Palast der Republik, haben wir jetzt mal hier reingesetzt. (B₂: (lacht) echt?) (B₁: (lacht) die tausend Leute, die hier so rumgehen.) Ja genau. (B₂: Das auch. (zeigt auf die Collage)) Ja genau, das wären so Fahrräder zum ausleihen oder auch in den Straßen, in den Erdgeschosszonen,

da wo jetzt die Autos stehen könnten wir uns vorstellen (B₂: Ah Süß!) könnten wir uns vorstellen, dass Vorgärten entstehen und so die Leute auch die private Fläche so ein bisschen zurückkriegen und die Erdgeschosszonen besser nutzbar wären. Und eine Idee wäre auch noch, dass man wieder ein bisschen mehr Gewerbe in die Stadt holt, mehr Industrie, also-. (B₁: Schweiz) Schweiz?

B₁: Ja, die haben darum gekämpft und die haben die wirklich auch behalten. Also es ist wirklich nur-. Man sollte rüberfahren. Also es ist-. Es sollte wirklich jeder mal rüberfahren, um zu sehen, wie sie sich dafür gekämpft haben und es ist wirklich teuer da sich mal was zu kaufen und so, aber es macht wirklich etwas aus. Die Stadt lebt komplett anders.

I₁: Ja und auch die Wege werden kürzer, also für Leute, die außerhalb der Stadt arbeiten müssen.

B₁: Ja kleine Läden, also die Menschen-. auch Vielfalt, also auch die nicht Lidl, Aldi, Rewe, Edeka, sondern schippifittihiippilicki. Also alle möglichen ja.

B₂: Da war so ein Reformhaus und hier war ein Metzger früher. (B₁: Hier waren ja auch Schreiner, hier linksrum) Jetzt gibt es nicht mehr. (B₂: Hier waren ja auch Fotografen, also das war-. Das ist alles weg jetzt.)

I₁: Ja, also hat sich eigentlich in eine gegenläufige Richtung entwickelt, wie wir es jetzt gerade-.

I₁: Wissen Sie, warum das passiert ist?

B₁: Der Wohnraum ist so teuer geworden, das ist dann gesagt haben-. Also der Besitzer hier, der Metzger, dem gehört ja auch das ganze Haus. Also er hat ja im Grunde genommen da unten-. Seht ihr hier? Das war eben hier. (zeigt auf die Collage) Das war ein Metzger. Der hat ja Wohnräume da neu erschaffen und dann die vermietet und der wohnt auf Mallorca. Auch das. Zugehörigkeit zu der Stadt. Die Menschen müssen sich irgendwann mal so fühlen, wie wenn sie ein bisschen zu der Stadt dazugehören. Und das ist der wichtigste Punkt, weil in dem Mo-

ment wo er sagt:., Ok, ich fahre irgendwo hin´! Es ist egal wo hin, aber mich zieht nichts mehr in die Stadt, dann verlierst du auch die Leute.

I₁: Das heißt, was glaube Sie wie man diese Zugehörigkeit zu einer Stadt wiedererschaffen kann? Durch-. (B₁: zeigt auf ein Kind im Bild) Kleine Kinder? Kinder.

B₁: Kleine Kinder so erwachsen lassen, dass sie sich hier einfach wohlfühlen, also zugehörig fühlen. (I₁: Und einen attraktiven öffentlichen Raum vielleicht auch schaffen, oder?) Genau, alles. Also, dass die älteren Menschen sich-. Also wenn du jetzt mal die jüngeren Kinder hier fragst, mal kennt ihr irgendwelche-.

B₂: Unser Sohn zum Beispiel, der ist 25 und wenn er jetzt nach Stuttgart kommt, (B₁: Ja er kennt die Stadt nicht mehr) er natürlich außerhalb von Stuttgart studiert und er kommt aber oh wie sieht die aus? Und die Freunde, die wohnen nicht mehr hier, weil es einfach (B₁: zu teuer geworden ist) nicht mehr bezahlbar ist.

B₁: Also das ist irgendwie-. Die (zeigt auf Kinder im Bild) und die (zeigt auf Senioren im Bild) müssen irgendwie zusammenkommen. Nur wenn die, also die Älteren und die ganz Jungen, irgendwie mal miteinander kommunizieren, dann entsteht die Zusammengehörigkeit. Die hier werden es schaffen, (zeigt auf junge Erwachsene Person) die dazwischen, aber natürlich die Älteren-. Aber die-. Ja der alte Opa weißt du was ich-. Die müssen sich ja kennen, aber die kennen sich gar nicht. Die gehen in ihr Altersheim, das ist ja auch schön, dass wir die mehr oder weniger alle in Altersheime schicken, dadurch dass sie überhaupt keine-. Die haben keine Möglichkeit in solchen Städten zu wohnen.

I₁: Das heißt sie meinen auch, dass dann die Älteren und die Jüngeren Plätze bräuchten, wo beide gleichzeitig ein Angebot haben, wo sie sich treffen können.

B₁: Ja Ja unbedingt. Das ist sehr wichtig. (...) Weil sonst gehen die weg (zeigt auf Senioren im Bild) in die Altersheime, die gehen in die Kindergärten, (zeigt auf

Kinder im Bild) also wie mein Großvater es gesagt hat in so Streichholzpackungen und da bleiben sie drinnen. Aber anscheinend-. Man muss eigentlich wirklich die Straße beleben. Die Straße muss leben. Wenn die Straße nicht lebt, dann gibt es keine Zusammengehörigkeit, keine Verbindlichkeiten zwischen diesen Generationen.

I₂: Wenn Sie mal kritisch drauf schauen, würde Ihnen noch was fehlen? (...) Wenn Sie sich das hier unten jetzt anschauen, würden sie noch etwas verbessern, irgendwas hinzufügen oder etwas entfernen wollen?

B₂: Ne, entfernen nicht. Das ist im Grunde genommen genau das was du jetzt gerade gesagt hast. Guck Kinder spielen und ältere Leute sitzen da und das ist ja-.

B₁: Ja. (...) Vielfalt ja. Also noch mehr. Also es kann noch mehr-. Ein bisschen auch Dreck fehlt. (Alle lachen) Das der Mensch braucht auch Dreck. Das ist nicht nur steril. Wir sind keine Rosen, die man kaputt sterilisieren kann, also indem wo man es gezüchtet hat. Wir sind keine-. Wir sollen ja keine Zücht-Versuchskaninchen werden, sondern Menschen mit allem drum und dran. Also ein bisschen Dreck kann schon sein. Also besonders für die Kinder ja? Weil guck mal die ganzen Kinder haben ja-. Wir haben so viel Plastik in der Luft, in den-. Also überall, in uns, in euch, in uns. Deswegen sind ja auch mehrere Männer in Westeuropa nicht mehr fruchtbar. Also das ist ja eben das Problem und das ist, weil wir auch diesen Dreck, diesen natürlichen Dreck auch aus den Städten einfach weggeputzt haben und dafür Plastik geholt haben. Das ist einfach die Scheiße. (...)

I₂: Super, dann vielen herzlichen Dank. B₁: Ja bitte, gerne. Machts. Machts. Machts. (B₂: Danke euch auch. Super, dass ihr sowas macht.) Macht was. I₁: (lacht) Ja, wir geben unser Bestes. Vielen Dank.

I₁: Schönes Wochenende. Tschau. B₁: Danke gleichfalls. Tschau.

2.6 Blockrand

I₂: Die erste Frage wäre, wo sie wohnen. B: Hier

I₂: Hier im Westen?

B: Gleich hier

I₂: Ah, ok gut! (lacht). In einer Wohnung? B: Wohnung, ja.

I₂: Wie alt sind Sie und was ist Ihre Tätigkeit?

B: 43 und ich bin Berater.

I₂: Berater, ok. Welche Fortbewegungsmittel benutzen Sie und für was?

B: Auto (.) und Beine

I₂: Auto und Beine?

B: Für alles

I₂: Für alles.

B: Arbeit, privat alles.

I₂: Primär Auto oder primär zu Fuß, oder ist es so ausgeglichen, mal so mal so?

B: Ne schon viel zu Fuß.

I₂: Viel zu Fuß?

B: Ja

I₁: Also zum Beispiel wie gehen sie Einkaufen? Machen Sie das hier zu Fuß oder? B: Unterschiedlich, die Kleinigkeiten hier in der Nähe, sonst so Wocheneinkäufe mit dem Auto dann.

I₂: Sie haben ein Auto dann? Oder haben Sie mehrere Autos?

B: Aktuell haben wir eins.

I₂: Aktuell ja

B: Bis vor kurzem waren es noch zwei

I₂: Ok. Wenn Sie jetzt in Stuttgart auf ein Auto verzichten müssten, wäre das ein Problem für Sie?

B: Ja

I₂: Und warum?

B: Also einmal aus Privatem weil ich einfach gerne Auto fahre, weil ich Autos mag, sieht man glaube ich auch (zeigt auf Porsche)

I₂: Ja

B: Und beruflich, gar nicht möglich. Weil ich auch unterwegs bin und zu Kunden fahre, die sind überall, bundesweit. Also zwar viel hier in Stuttgart, aber auch bundesweit, da muss man einfach mobil sein.

I₂: Also auch in der Stadt wenn Sie Kun-

den besuchen, dann bräuchten Sie auch das Auto für?

B: Das kommt drauf an. Wenn der Kunde irgendwie mit der Bahn besser erreichbar ist und ich nur 10 Minuten mit der Bahn brauche, anstatt einer Stunde mit dem Auto wegen dem Verkehr, dann nehme ich auch die Bahn, aber in der Regel: Auto. I₂: Wie finden Sie den öffentlichen Raum hier in der Gegend? Also die Straßen, die Plätze...

B: Katastrophe.

I₂: Katastrophe? Warum?

B: Keine Parkplätze, Straßen sind scheiße, (...) Sorry, aber die sind wirklich scheiße. Bahnverbindungen finde ich schrecklich. Früher bin ich auch viel Bahn gefahren zur Arbeit.. 15 Minuten auf die Bahn warten. Geht einfach nicht. Hier in der City, nicht irgendwo außerhalb.

I₂: Ja. Das heißt in dem Sinne müssten die Bahnen einfach.. besser..

B: In anderen Ländern fahren sie im minutentakt gefühlt.

I₂: Ja. Ok. Wenn es jetzt hier gar keine Parkplätze mehr geben würde, also alle Autos wären weg, hätten Sie eine Vorstellung was man mit der Fläche machen könnte? Was würden Sie gerne damit machen, oder?

B: Also sehr hypothetische Frage, nicht umsetzbar. Der der das auch irgendwie angeordnet umgesetzt hätte, also weiß nicht wer den wählen würde. Niemand Vernünftiges, in einem Automobil Land. Und vor allem, keine Ahnung, was kann man machen. Mehr Wohnfläche, mehr Grünfläche vielleicht. Also optisch, breitere Gehwege, ob das jetzt tatsächlich die Welt verändert, kein Ahnung

I₂: Ja. Wir haben auch mal eine Collage gemacht, von der Kreuzung hier, als Vorstellung was man machen könnte. Da wäre halt eine Idee zb Flächen zu entsiegeln, dass das Wasser besser absickern kann, für das Stadtklima ist das gut. Dann Radwege fördern, ÖPNV ausbauen, auch mehr Gastro wieder in die Straßen bringen, oder auch die Parkplätze die es jetzt gibt, vielleicht auch privat

nutzbar machen für die Häuser, dass es da Vorgärten gibt und so auch die Regeschosszonen besser bewohnbar sind. Und vielleicht auch wieder ein bisschen mehr Industrie in die Stadt holen. Also zb jetzt hier ein Schreinerei oder so, da könnte man sich jetzt alles mögliche vorstellen. (B: Mhm. Ok.) Dass so die Wege zur Arbeit kürzer werden.

Da wäre jetzt einfach nur die Frage, ob Sie sich sowas vorstellen könnten, oder ob Sie das komplett utopisch finden oder, sehen Sie da viele Probleme drin?

I₁: Oder erweitern wir das nochmal kurz, könnten Sie sich vorstellen wenn es die Möglichkeit gäbe, am Stadtrand ein Auto zu haben, aber hier im Innerstädtischen Bereich nicht, so dass sie immer zu so einer Art Park ´n` Ride Parkplatz mit den Öffentlichen fahren würden und von dort aus Ihre geschäftlichen Sachen erledigen? Könnten Sie sich sowas vorstellen? Könnten Sie ...

B: Das könnte ich mir eher gar nicht vorstellen ehrlich gesagt, weil der Zeitaufwand, also für mich, ist nicht sinnvoll. Für mich ist Zeit ein wichtiger Faktor, macht gar kein Sinn für mich. Also ansonsten hier viel Grünflächen, oder Fläche für Kinder, ich hab auch Kinder zu Hause, Ist natürlich eine super Sache, ist halt eine Frage wie kann man das umsetzen. Keine Ahnung. Bei Neubauten gibt es meistens eine Tiefgarage drunter. Das finde ich zb eine ganz gute Lösung. Ob man das machen kann oder nicht, keine Ahnung, da bin ich der Falsche.

3.1 Halbhöhenlage

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnen Sie?

B₁: Hier

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: In einem Einfamilienhaus

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: Ich bin 54 und ich bin selbstständig. (**I₁**: Als was sind sie selbstständig?) Ich bin

Textilkaufrfrau.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Meine Beine und das Auto? (**I₁**: Das Auto, und das Auto benutzen Sie, um zur Arbeit zu kommen, oder zum Einkaufen?)

Ja dann eben, wenn ich es brauche. Also für die Arbeit muss ich es nicht benutzen, da könnte ich auch laufen, aber es ist immer so man hat ja nur zwei Hände und man kann nur begrenzt den getragen also insofern, wenn es notwendig ist.

I₁: Hast du bzw. dein Haushalt ein oder mehrere Autos?

B₁: Ja (**I₁**: Darf ich Fragen wie viele?) Ahh (.) drei

I₁: Und sie Wohnen allein?

B₁: Ne, ich habe eine Familie.

I₁: Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem? Warum?

B₁: Ja (**I₁**: Darf ich Fragen warum?) Ja, weil es eine zu große Einschränkung in meinen persönlichen Freiheiten wäre.

I₁: jetzt wohnen sie hier sie kennen den öffentlichen Raum hier sehr gut. Was halten sie den von dem öffentlichen Raum? Den Straßen und Plätzen.

B₁: Find ich gut (**I₁**: Finden Sie gut) Ja, schon.

I₁: angenommen die Autos wären jetzt nicht da, hätten Sie Ideen oder Wünsche was mit dem Platz passiert. Also von den Parkplätzen zum Beispiel.

B₁: nee eigentlich nicht also ich halte das hier eigentlich für Unsinn. Irgendwie (.) Weil, (.) dass ist nicht Stuttgart West oder so. Wo da wahnsinnig viele Leute wohnen und der Brauchraum sowieso zu knapp ist, also hier ist einfach Platz.

Ich denke hier stört das Auto nicht den Fußgänger oder den Radfahrer oder den anderen Verkehrsteilnehmer wie Roller oder sonst was. Ich denke das funktioniert hier eigentlich ganz gut.

I₁: Wir haben mal eine kleine Collage gemacht mit einem Vorschlag macht man mit dem Ort machen könnte. Und da wäre es zum Beispiel eine Idee, wenn man hier wohnt, brauchen wahrschein-

lich das Auto zum Einkaufen gehen, um in die Stadt zu gehen, das in Infrastruktur gegeben wird. Das es Supermärkte gibt, wo man einkaufen kann. Eine Idee wäre es noch einen Treffpunkt zu machen, wo man sich in der Nachbarschaft austauschen kann. Auch dass es mehr öffentlichen Nahverkehr geben würde in Form von Bussen und Straßenbahnen und Radwege die Ausgebaut werden.

B₁: also Ich denke Es gibt sicherlich Städte in denen das Angebot alternativ für (.) für die PKWs durchaus interessant ist. Also ich denke, in Stuttgart ist es das nicht, weil Ich denke, dass die Taktung zu schlecht ist und der Preis verhältnismäßig viel zu hoch. Das ist meine Meinung.

I₁: wenn jetzt die Taktung besser wäre und der preisgünstige würden sie dann mehr mit Bus und Bahn fahren? Wäre das dann eine gute Alternative für Sie, für das Auto?

B₁: Möglicherweise. Also Ich bin jemand, (.) Suche ich es vorhin gesagt habe ich mache auch viel zu Fuß also ich Lauf auch von hier in die Stadt. Ich laufe auch wieder zurück außer, wenn ich so viel zu schleppen hab, dass es keinen Sinn macht, oder ich entscheide mich ganz bewusst fürs Auto. Ich finde jetzt irgendwie (.) klar ich bin (.) als die Kinder klein waren da war der Bus praktischer als das Auto, dann musste man den Kinderwagen nicht immer zusammenpacken musste und in den Kofferraum packen. Also Ich bin niemand der für jeden pups das Auto nimmt, habe Ich glaube Ich bin schon ein Mensch, der das Auto dem öffentlichen Nahverkehr vorzieht. Alles ist mein persönlicher Raum um mich herum und ich kann entscheiden, wann ich starte (.) und ja, wann ich dort bin. Oder man verbindet es mit irgendwas, also da würde ich schon dran festhalten.

I₁: also Flexibilität und Freiheit. Also die Fragen sind durch. Haben Sie noch Fragen, oder Meinungen, Anregungen? Können Sie sich sowas vorstellen, auch als Nachbarschaft?

B₁: hm Ich weiß nicht unbedingt. Ich fin-

de Es gibt hier genug öffentlichen Raum eigentlich, wo man sich begegnen kann. Und letztendlich das was sie jetzt hier gemacht haben ist das draußen gemeinsame Zeit verbringen noch etwas intensiver gemacht, aber Ich glaube viele haben hier auch Gärten, um sich dort zu treffen. Also Ich denke, dass das Bedürfnis hier in diesem Stadtteil viel kleiner viel kleiner ist als in irgendeinem anderen Stadtteil. Habe ich kann es mir in anderen Stadtteilen gut vorstellen.

I₁: Gibt es hier in der Gegend noch was Sie stark vermissen? Was sie noch gut finden, wenn das noch hier wäre?

B₁: Nee (**I₁**: Ne) Ne, eigentlich gar nicht. Also ich finde auch (.) so wie es - also ich hab jetzt hier eine Apotheke oder einen Supermarkt ist, finde ich eigentlich relativ egal, weil ich habe ja hier den Supermarkt (zeigt auf Feinkostladen) und ich habe oben einen. Also ich finde schon das die (.) Infrastruktur hier gut ist (.) und auch ausreichend und den Bedürfnissen angepasst. Denke ich.

3.2 Halbhöhenlage

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnt du?

B₁: Nord

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Wohnung. Mietwohnung

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: Ich bin Krankgymnastin

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Ja also die Öffentlichen, soweit es geht, aber im Moment aufgrund der Tatsachen, keine S-Bahnen, (.) Ubahn selten, und meist nehme ich den Bus. Ansonsten das Taxi die zentrale kennt mich schon das klappt hervorragend (**I₁**: Die kennt sich schon?) Ja.

I₁: Sie haben ja schon gesagt, dass sie auf ein Auto verzichten (**B₁**: Ja), dürfen wir Fragen warum?

B₁: Aus gesundheitlichen Gründen Ich

habe einen Herzinfarkt gehabt. Die Ärzte haben mir abgeraten, Ich bin trotzdem gefahren das klingt für sie jetzt vielleicht albern aber für mich war es nicht albern. Am Berliner Platz am Steuer bin ich zusammengebrochen und das da nichts passiert ist und das anderen nichts passiert ist, da hat der liebe Gott gut angepasst. Und der nette Polizist hat es mir einen Straßenrand gefahren und von dort aus habe ich es dann direkt Weg verkauft. Seitdem fahre ich Taxi und das klappt sehr gut. Und was die Öffentlichen angeht, ich meine, wenn man mal die Strecken und Zeiten im Kopf, hat ich habe kein Smartphone, ich kann das alles ohne. Ich habe die alle im Kopf. Doof bin ich auch nicht das ist alles eine Frage der Einstellung.

Das heißt der Verzicht auf das Auto wäre für sie kein Problem?

B₁: Und ich meine, wenn ich eingeladen werde, sagen wir Waiblingen echterdingen dann nehme ich einfach ein Taxi **I₁**: die nächste Frage wäre öffentlichen Raum wahrnehmen, wie sie den finden, hier in der Gegend?

B₁: eigentlich schon schön (**I₁**: finden Sie schön) Ich bin teilweise etwas gestört über die Neubauten, weil ich die furchtbar finde. Wie die da vorne, also wie die eine Baugenehmigung bekommen haben, ist mir schleierhaft. Und ich bin auch -, der Willen Garten ist eine Katastrophe. ...#00:02:54#. Ich guck von meinem Fenster aus direkt ins Tal. Aber halt wahn-sinnig teuer.

I₁: Und auf den Straßen, jetzt hier so?

B₁: Ruhe und Sicherheit. Die Polizei fährt oft zweimal am Tag. In der Stadt sieht es anders aus. #00:03:30#

I₁: Angenommen Stuttgart auf wäre autofrei. Und man schaut sich hier die ganzen Parkplätze an. Dann würde ja extrem viel Fläche frei werden.

B₁: das stimmt nicht, ich habe mal gezählt spaßeshalber, von dem Hochbau nach unten bis hier zur Eberhardstraße sind es fast 1000 Parkplätze eingebaut. Also da fällt nicht viel weg, an

Platz. #00:04:15# überall Tiefgaragen #00:04:41#

I₁: Aber die Autos, die hier stehen nehmen ja Platz weg.

B₁: Aber wie sollen den Menschen, die etwas älter sind, beispielsweise Einkaufen?

I₁: ja genau darum geht's. Um diese Fragen. Hätten Sie ein Vorschlag was man mit der Fläche machen könnte, wenn die Fläche frei wäre. Hätten wieder eine Idee oder einen Wunsch was da stattdessen sein könnte?

B₁: ... Grünstreifen, und dann vielleicht, ich weiß nicht, ob ich das sagen darf. Wenn man hier runter läuft zum Kriegsbergturn, und dann links rüber kuckt. Da sind reißer Flächen frei. Alles in Privatbesitz. Da würde ich schon gern mal gucken, ob man die Eigentümer nicht rankriegt. Aber die Stadt muss zahlen das sind Wertobjekte. Suche in Tübingen der Palmer, wenn er nicht zahlen will, kriegt er nichts. Und die Masche, dass man es für die für die Enkel spart, da würde ich Ihnen recht geben, ist Quatsch. Wer weiß was da los ist, aber da ist Platz genug. Wenn wir dann mal irgendwo runtergehen, Kriegsberg Tunnel dann sehen sie keine links unten Weg runter und dann sehen sie dann da ist Platz ohne Ende. (Il. Das machen wir)

I₁: Wir haben uns auch mal überlegt was man mit der Fläche machen könnte und haben eine kleine Collage gemacht also das hier ist jetzt die Kreuzung, wo wir gerade stehen. Wir stehen genau hier (zeige auf die Collage) Wir haben mal die Straße freigemacht Autos weggemacht und haben uns überlegt was man da machen könnte. Unsere Idee oder ein Vorschlag wäre es für diesen Ort, dass man einen Treffpunkt schafft für die ganzen Nachbarn hier, sie meinten ja, dass ich hier viele kennen (**B₁**: Ja weil ich einen Hund hatte) Und man könnte //

B₁: Aber es ist ja so- Ihm hat man Steine in den Weg gelegt, weil er hier Tische hatte. Warum? Angeblich weil hier Autos parken, was Quatsch ist. (**I₁**: Ja genau das wäre dann auch so eine Sache, dass hier

dann mehr Menschen sitzen könnten) Der da hinten, der hängt an seiner Baugenehmigung, die kommen nicht in die Puschen da hinten Das Restaurant Lavita. Und dein gegenüber Café Britscha die haben auch aufgegeben, weil die Belastungen von der Stadt einfach sehr hoch sind. Und da kommt im Büro rein. Und ich meine da bin ich auch sauer. Weil hier sind unglaublich viel Büros da muss man nur mal gucken (I₁: Und Sie fühlen sich von den Büros gestört?) Ich sehe nicht ein, warum in den Rosen Wohnungen Büros reingekommen und Familien mit vielen Kindern sich in Zweizimmerwohnungen quetschen müssen. Das sehe ich nicht ein. Aber man muss das gut strukturieren. Man kann hier oben nicht-. Ich sage es geht nicht, Ich bin sozial engagiert Ich bin bei den Johannitern. Man kann hier nicht jeden rein nehmen die machen hier die Gegend kaputt. In der Innenstadt haben sie es ja auch geschafft. Da muss man genau hinschauen.

I₁: okay also noch weitere Ideen wäre es-. Viele, haben sie gesagt, brauchen das Auto auch zum Einkaufen. Das heißt man könnte zum Beispiel auch wie mit Supermärkten die Infrastruktur ermöglichen, dass die Leute alle wichtige Dinge hier vor Ort erledigen könnten und kein Auto bräuchten.

B₁: Das Problem ist auch-. Ich weiß jetzt nicht, wo sie herkommen (I₁: Ursprünglich aus Tübingen, aber jetzt wohnen wir seit fünf Jahren in Stuttgart) #00:09:01# Das liefern die nach Hause, hab ich auch schon gemacht. Das ist für die Schwäbigen schwierig, das muss das die Kartoffel, das Radieschen, und so weiter. Das ist schwierig. Das ist so. Wenn sie mal Zeit haben, dann würde ich Ihnen empfehlen da beim Bäcker mal ein paar Kleinigkeiten zu kaufen und dann mal zu hören (I₁: was zu hören?) Was die Leute bemängeln. (I₁: Beim Bäcker) Ja genau, das muss dann dies und jenes sein. Eine Änderung muss stattfinden. Wir haben ein Problem mit dem Klimawandel, aber ich meine, es darf nicht übergestülpt sein. Und das

stört mich an der Politik die wollen überstülpen. Das geht nicht. (I₁: Das heißt, dass die Lösungen zu radikal sind und//) ja und dass die Sachen nicht durchgedacht sind aber das hier das gefällt mir schon ziemlich gut, (.) muss ich sagen. (Zeigt auf die Collage)

I₁: Ja genau, das wäre die nächste Frage, was Sie davon halten (B₁: Es ist wunderhübsch) Die Idee wäre dann auch, dass der ÖPNV gestärkt wird. Das mehr Busse fahren, Radwege//

B₁: Jaja, da vorn, der 44er, der deckt da alles ab. Da kann man gar nicht meckern. Und die Busfahrer sind auch so nett die warten auch mal wenn man nicht so schnell kann.

I₁: Gauben sie, dass es Notwendig wäre hier noch weitere Buslinien zu installieren? Gerade hier die Straße hoch, die Leute haben schon ein paar Hundert Meter zu Laufen. Gerade, wenn sie dann auch mit Einkäufen nach Hause müssten.

B₁: Es gibt hier die Birkenwaldstraße und hier noch. Da ist alles abgedeckt. Aber wenn dann dort noch im Bus hochfahren würde und dort ein Kringel macht und wieder raus kommt das wäre schon nicht schlecht. Aber der 44er der fährt bis zum Killesberg dann muss ich aussteigen und nur kurz die Treppe runter da bin ich bei allen Geschäften. Es liegt vielleicht auch daran, dass wissen sie, das darf ich ruhig als ältere Person auch sagen, die Leute sind auch zu bequem. Man muss halt mal nachdenken. Außerdem, (.) es ist so vieles da. Die Stadt muss halt auch mal in das Puschen kommen, also wenn er hier Probleme mit seinen Tischen bekommt-. Aber (zeigt auf Collage) gefällt mir. Bin ich sehr dafür (.) ja, Noch eine Frage?

I₁: Ne, mit den Fragen sind wir durch. Wenn sie noch was haben, eine Frage oder irgendwelche Anmerkungen. Dann können sie das gerne tun.

B₁: (...) Es halt auch so, mal generell gesprochen. Wir sind auch eine vollgefüllte Gesellschaft. Wenn Corona, eine gute Sache gebracht hat, dass man auch aufpasst #00:12:30#. Geht das weiter,

könnte das mal Realität werden?

I₁: Das ist die Frage. Wir machen nur ein Vorschlag, damit wir darüber diskutieren können. Tendenziell könnte sowas schon funktionieren, es ist nur wichtig das die Bevölkerung da mit geht bzw. mit ins Boot geholt wird und die Stadt nicht sagt, so ist das jetzt'. Es muss Lösungen für alle geben.

B₁: #00:13:02# Die klagen sich auch alle zu Tode, davon halte ich auch nicht viel. #00:13:20# Ich finde auch die Lösung von der Killesberghöhe nicht ideal geglückt.

Riesen Freiflächen. Das hätte man schon gescheiter machen können. Oder bei der Ecke beim Kriegsbergtrum, runter laufen, da ist das Bolz-Haus. Da steht im Hauseingang hinter Glas die Bolz-Figur da können Sie mal nachlesen, warum und wieso wir waren, damals alle sehr engagiert. Da waren glaub früher acht Parteien drin dann hat man es abgerissen neugebaut jetzt sind nur noch 3 drin. (.) Und Letzten Enden Warum? Ich habe nix gegen Geld, aber weil der Wüstenrot? #00:14:05# drei Millionen. Und das finde ich nicht gut. Aber gehen sie da mal runter, dann werden Sie mal sehen, wieviel Platz da ist. (I₁: Ja das müssen wir uns anschauen) Und auch das Bolz-Haus, das sehen sie schon da vorne an der Ecke. Was die an Platz verbaut haben. Das hätte man besser machen können. Aber auch in dem Haus, wo ich wohne, das wäre früher acht Parteien, dann wurde das Kernsaniert, jetzt sind nur noch vier drin. Und die Wohnungsnot ist teilweise dadurch entstanden, dass die Leute raus müssen. Das wird dann verkauft. Für nur ganz wenig. Und der Rest, der muss ja auch was haben. (I₁: ja, eigentlich wäre es ja die Idee mehr Wohnungen zu schaffen als weniger) Ich habe früher unten in der Stadt eine Wohnung gehabt da Alexanderstraße, das ist da Charlottenstraße.

Was da versandt ist, das kann man nicht fassen. Da könnte man schon Wohnraum schaffen, der auch preiswert ist. Also Wärmedämmung und Schalldämmung und Heizung das muss sein, das sehe ich

ein. Aber wer goldene Wasserhähne will-. #00:15:35# Jetzt wünsch ich ihnen noch einen schönen Tag.

3.3 Halbhöhenlage

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnen Sie?

B₁: Stuttgart Neugereut.

I₁: Wohnen Sie in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: In einer Wohnung

I₁: Wie alt sind sie und was ist ihr Beruf/ ihre Tätigkeit?

B₁: Ich bin 32 und jetzt beruflich Maschinenbauingenieur, also Autobau. (alle lachen) Also perfektes Thema.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzen Sie für was und warum?

B₁: Also meistens nutze ich das Auto. Wenn ich jetzt sage ich mal längere Fahrten habe, also über eine Stunde, dann fahre ich wirklich zum Bahnhof und dann fahre ich Bahn. Weil es ist eigentlich mit der Bahn praktischer, ja.

I₁: Längere Fahrten wären dann in eine andere Stadt, oder?

B₁: Ja also über eine Stunde. Wenn es jetzt auch von Stuttgart nach Karlsruhe geht oder was Größeres halt ja.

I₁: Und innerhalb der Stadt meinten Sie jetzt hauptsächlich das Auto?

B₁: Mit dem Auto. Da ist man einfach.- Ja also, auch wenn Stuttgart jetzt eine Stadt ist und zu einer gewissen unpraktisch ist.- Wenn man die Zeiten kennt, ist man mit dem Auto einfach flexibler. Das ist einfach schneller unterwegs. In ein paar Minuten ist am im Stadtzentrum und das wars.

I₁: Haben Sie mehrere Autos?

B₁: Ich habe nur eins.

I₁: Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem und wenn ja warum?

B₁: Wenn man kein privates haben könnte, gäbe es dann aber noch die Möglichkeit von Car to Gos und so? Ich bin auch ein Nutzer von Car to Go weil. Finde ich

echt super, weil man kann das Auto einfach stehen lassen und kann dann überall weiter einsteigen. Also finde ich ein super Thema. U-Bahn fahren ja jetzt auch alle zehn Minuten, also finde ich jetzt kein Problem.

I₁: Das heißt Sie würden damit klarkommen?

B₁: Ich würde damit wirklich klarkommen. Würde auch die Stadt ein bisschen Entlasten, vom Verkehr hier sage ich mal. CO₂-Ausstoß würde geringer werden. Also auf jeden Fall.

I₁: Kennen Sie sich hier so ein bisschen aus?

B₁: Ja Ja.

I₁: Ok, wie finden Sie den öffentlichen Raum hier in der Gegend, also die Plätze, Straßen, alles Mögliche?

B₁: Ach, also hier jetzt in der Innenstadt und auch hier beim Killesberg ist es ein bisschen, auch jetzt wegen den Autos, ziemlich eng hier in den Straßen. Die sind zugesperrt. Ich sag mal auch die öffentliche Busse, die haben es schwer hier durchzukommen. Ja also ich sage mal mit dem Auto ist es wirklich schwer in der Innenstadt durchzukommen. Deswegen es staut sich auch manchmal. Viele Baustellen natürlich, nicht nur Stuttgart 21, deswegen U-Bahn ist eigentlich am besten. Deswegen ja, das Auto ist jetzt eigentlich nicht praktisch für Stuttgart klar.

I₁: Wenn man jetzt nicht nur den Verkehr betrachtet, sondern auch die Aufenthaltsqualitäten. Finden Sie die gut, oder? B₁: Also

I₁: Wie finden Sie den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: Also ich finde es schön, jetzt vor allem hier Innenstadt und Stuttgart West. Ist ja eine der beliebtesten und teuersten Gegenden. Hier hat man ja wirklich alles, also an jeder Ecke hat man ein Café oder eine Bar. Also es ist wirklich attraktiv, zum Wohnen auch. Ich sag mal so, ich selber würde nicht gerne im Kessel wohnen. Es ist einfach unangenehm, ich sage mal es ist zu laut und es ist einfach so die Luftqualität. Also wenn man außerhalb

wohnt, ist die Luftqualität einfach besser. Man hat hier zwar noch ein bisschen grün. Also Schlossplatz, Schlossgarten und so, aber es ist zu wenig.

I₁: Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was würden Sie mit der Fläche machen wollen?

B₁: Also Stuttgart 21, das Gleisvorfeld, das wird ja alles platt gemacht. Ich bin da auch mit ein paar Kollegen, auch Studenten von Fk-Strukturmanagement von der FH hier. Die zeigen auch manchmal so Projekte, super Ideen. Ich finde Sozialwohnungen, ein Teil davon ist super. Ein Teil, ja klar Geschäftsräume muss man einrichten und ein paar Immobilien, aber wieder so ein kleines, neues Stadtzentrum. So wie jetzt hier das Leo-Viertel, da am Pragsattel. Ein bisschen größer halt, aber so in der Form.

I₁: Und das könnten Sie sich hier vorstellen?

B₁: Wenn es jetzt hier eine Möglichkeit hätte, sage ich mal ja. Aber hier hat man es ja eigentlich nicht nötig, weil hier hat man ja eigentlich schon so ein Stadtzentrum, hier hat man Anschlüsse, alles was man braucht. Also wirklich so ein Bereich, wo es noch nichts gibt, einen Bereich in Stuttgart den man supergut nutzen könnte. Wie jetzt das Gleisvorfeld, ja. Also hier hat man eigentlich alles was man braucht. Würde ich hier auch nicht probieren, ich glaube das kriegt man nie hin.

I₁: Wie haben auch mal einen Vorschlag gemacht für die Kreuzung hier gemacht.

(B₁: Fahrradwege, oh super.) Ja das wäre so ein Vorschlag von uns, wenn man die Autos nicht mehr in der Stadt hätte, dass man klar die Fahrradwege ausbaut. Dass das besser funktioniert, mehr ÖPNV, also jetzt zum Beispiel mal der Bus, der hier durchfährt. Und für hier oben hatten wir jetzt mal so die Idee.- Was vielleicht nicht schlecht wäre, wäre so ein Quartiers-treffpunkt. (B₁: Ja genau, so ein Markt am Wochenende.) Genau und halt auch die Infrastruktur ein bisschen ausbauen, dass die Leute hier nicht mehr mit dem

Auto zum Einkaufen fahren müssen.

B₁: Ja ne, das sieht eigentlich recht gut aus. Also man müsste die Fläche hier, also wegen den Autos komplett wegräumen, aber.- Ja ich bin kein Freund von Fahrradwegen. Man müsste halt noch bedenken.- Da gibt's noch überall Anschlüsse außerhalb. Wenn man jetzt hier die Fläche so gestaltet, muss man ja irgendwie hier noch reinkommen. Entweder parkt man dann außerhalb und kreuzen sich die Radfahrer mit den Autos halt außerhalb. Also Stuttgart Radfahrer, Autofahrer ist immer ein bisschen schwierig. Hier gibt es ja wirklich so ein.- Es gibt ja ein Radwegeprogramm für Stuttgart und es gibt ja auch immer so Probleme mit Radfahrern. Die werden halt nicht beachtet, also ja es braucht mehr Radwege, aber ich glaube in Stuttgart hat das nicht wirklich eine Zukunft für Radfahrer. Also es ist einfach mit den Autofahrern, es ist eine Autostadt. Also ja es ist halt schwierig.

I₁: Glauben Sie, wenn die Radwege besser abgetrennt wären von den Autos.-

B₁: Ja also man müsste wirklich das System.- wirklich von der Straße.- Also wir haben hier einen Platzmangel. Wenn die Radwege jetzt hier gebaut werden, dann wird ja wirklich ein Fahrstreifen weggenommen und ein Radweg hingemacht. Für die Autofahrer ist das klar ein Verlust. Die werden das irgendwie kompensieren müssen und da beginnt das Drängeln. Man müsste also wirklich also nochmal neue Radfahrwege.- Nicht einfach den Autofahrern etwas wegnehmen, weil das wird so nicht funktionieren.

I₁: Glauben Sie, wenn es mehr Radwege geben würde, dass dann auch mehr Autofahrer sagen ich fahre jetzt auch Fahrrad?

B₁: Ja das habe ich auf meiner Arbeit. Jobrad. Und das nehmen viele Leute an. Fahren mit dem Fahrrad, wenn es wirklich den Weg gibt, der nicht geteilt ist. Also wo ich jetzt wirklich hier neben mir einen LKW stehen habe. Dann nehmen die auch das Rad. Also das funk-

tioniert wirklich so. Jetzt hier hat man halt den Bus, da fährt halt ungern jemand Fahrrad.

I₁: Also würden Sie auch ein Problem darin sehen, wenn sich ein Bus und der Radfahrer den Verkehrsweg teilt?

B₁: Ja ja. Also ich als Radfahrer würde nicht auf jedes kleine Detail achten und wenn da mal so ein LKW oder so ein Bus kommt, dann ist schnell was passiert. Also solche Unfälle mit, sage ich mal toter Winkel, das kommt öfter vor. Also klar ich habe auch nicht immer als LKW-Fahrer so die Übersicht mit so einem Großen.- Klar das geht einfach nicht.

I₁: Wenn Sie nochmal zusammenfassen müssten, also wenn Sie auf ein Auto verzichten müssten, was wirklich da sein müsste, was gegeben sein müsste, damit sie damit leben könnten und zufrieden wären?

B₁: Ich gerne wirklich.- Gut der Takt ist hier super von den Öffentlichen drinnen. Ich sag mal, wenn ich wirklich von außen kommen würde, müsste die Bahn mit dem Deutschlandtakt, der irgendwann mal kommen soll.- Das muss laufen und dann würde mein Auto wirklich draußen stehen lassen und mit dem Jobticket reinfahren und man müsste halt wirklich hier.- Wenn ich hier noch ins Zentrum fahren müsste, also wenn ich wirklich auf ein Auto angewiesen wäre, dann müssten mehr Sharing Angebote von Car to Go oder so. Die haben ja jetzt die B-Klasse abgeschafft, die haben jetzt nur noch den Smart. Da müsste was größeres vorhanden sein und Radfahrerwege müssen wirklich getrennt veranstaltet werden. Also einfach mehr Angebote und auch übersichtlicher. Es gibt noch zu wenig. Aber wenn würde ich klar auf ein Auto verzichten. Dann würde ich auch schneller vorankommen und auch Geld sparen, also klar, sehr gerne. Schönes Konzept, bloß es ist zu wenig Platz in Stuttgart dafür, also das kriegt man glaube ich nicht hin.

I₁: Ja genau, deswegen ist die Frag ob die Autos nicht vielleicht Platz machen

könnten?

B₁: Nicht bei Daimler, bei Porsche in der Stadt.

I₁: Das ist natürlich das heiße Pflaster, wo wir das vorschlagen.

B₁: Städtebau ist halt in Stuttgart so.- Es gibt keinen Platz dafür. Es ist alles zu eng. Aber ja schönes Projekt. Ist das Bachelor oder Master?

I₁: Vorbereitung für eine Masterarbeit.

B₁: Ja ne ist super, also da müssen schon 100 Seiten vorhanden sein. Ja klasse. Ich bin ein Fan davon. Ich fahre echt nicht gerne mit dem Auto in der Stadt. Also wenn es die Angebote geben würde, wäre das top. Also mehr Car to Go, E-Roller. Echt super, bloß zu wenig und nicht so schön verteilt an die Randgebiete. Also die Geschäftsgebiete, die Grenzen schon zu sehr von dem umgebenden Gebieten ab in Stuttgart. Da muss man schon mit der U-Bahn fahren, dann holt man sich ein Car to Go und dann ein Roller und dann muss man weiter. Also die Verbindung fehlt einfach. Ich verliere bei den Umsteigezeiten einfach zu viel Zeit. Wenn es die Möglichkeit gebe, dann würde es glaube ich auch jeder nutzen.

I₁: Ok, super. Dann vielen herzlichen Dank und Ihnen noch einen schönen Samstag.

B₁: Ja danke, gleichfalls. Viel Glück noch mit der Thesis.

I₁: Ja danke. Tschüss.

B₁: Tschüss.

3.4 Halbhöhenlage

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnen sie?

B₁: Hier, (**B₂**: Stuttgart Nord) direkt hier.

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Mehrfamilienhaus, Wohnung.

I₁: Ok.

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: 27. (.) (lacht) Nein, 45.

B₂: 36

B₁: 36 genau, also gemischt.

B₁: Was wars Beruf?

I₁: Ja

B₂: Selbstständig.

B₁: Angestellt und Selbstständig. (.) (zu seinem Sohn) Und er will gerne Polizist und Feuerwehrmann sein // (**I₂**: Alles klar (lacht)), aber das ist später dann.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzen sie und für was?

B₂: Für die Arbeit tatsächlich das Auto, (**I₁**: Mhm) weil ich auch was zum Mitnehmen habe. Wenns aber privat ist auch mal den Bus gerne.

B₁: Aber mit Kindern // (**B₂**: Aber mit Kindern) definitiv Auto. (**B₂**: Auto) Bei mir das Selbe. Zu Fuß, Bus, Bahn, Auto aber natürlich auch. Also, aber das ist ein Familienauto, von daher, einer muss sowieso mit der Bahn dann fahren. Also ich muss zur Arbeit, jetzt gerade nicht, Homeoffice, (**B₂**: Mhm) aber ansonsten fahr ich mit der Bahn, mit der S-Bahn und mitm Bus und der andere hat halt dann das Auto (**I₁**: Ok.) Bissel zu ausführlich fast wahrscheinlich, aber ja //

I₁: Ne ist wunderbar. Und grad also einkaufen zum Beispiel.

B₁: Einkaufen immer mit dem Auto, weil das ne Menge ist. (**I₁**: Ok) Geht einfach nicht anders. Also selbst wenns möglich wäre mitm Bus, klar es kann mal einer mitm Bus au mal ne Tüte holen // (**B₂**: Kleinigkeiten holen, aber) aber ne große Menge und für zwei Kinder, keine Chance.

I₁: Ok, alles klar.

B₁: Genau.

I₁: Mal angenommen wir müssten jetzt, hypothetisch, in Stuttgart auf ihr privates Auto verzichten, wäre das dann ein Problem für sie?

B₁: Ja

B₂: Ja (.)

I₁: Wie finden sie denn den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: Hier?

I₁: Ja.

B₂: Super. Also hier ist eigentlich fast alles vor der Tür. Die Straße hier, wo wir

leben // (**B₁**: Genau) ist ziemlich gut.

B₁: Also wir bräuchten auch kein Auto, wenn der Weckert nicht so teuer wäre, sag mers mal. (**I₂**: lacht) Wenn da ein Alnatura wäre, dann wär mer gut bedient, aber ähm klar das ist wieson Feinkostladen, da kostet alles nen Euro mehr, egal, obs, keine Ahnung, der gleiche Käse ist oben beim Edeka Weckert oben am Killesberg, kostet hier halt einen Euro mehr. Das kann man sich natürlich nicht leisten. Aber ansonsten würden wir hier tatsächlich ohne Auto relativ gut klar kommen, wenns nicht von der Arbeit dann noch abhängig wäre, dass man viel mitnehmen muss. Aber mein Nebenjob, also ich model nebenher, und da musst halt zwei, drei Kleidersäcke mitnehmen, dann noch irgendwie zehn Paar Schuhe und irgendwie, des geht einfach nicht, ist unmöglich. (**I₂**: Mhm) Unmöglich ohne Auto.

I₁: Alles klar.

I₁: Und angenommen Stuttgart wäre jetzt autofrei, da sehen sie ja hier jetzt die ganzen Straßen und die Parkplätze // (**B₁**: Genau) die könnte man ja für was anderes nutzen. (**B₁**: Ja) Könnten sie sich.- Was stellen sie sich da vor, was da hinkommen könnte?

I₂: Oder was würden sie sich wünschen // **B₁**: Anstatt der Autos, auf jeden Fall Kinderstraßen (lacht). Ähm, hm gute Frage. Es wär natürlich schön, wenn so so Restaurants // (**B₂**: So Außengastro natürlich viel mehr.) Außengastronomie mehr sein könnte. Man könnte natürlich // (**B₂**: Markt) mehr grün an // (**B₂**: Marktstände hier oben) Marktstände, aber wie kommen die da hoch, ohne Auto, auch die Frage. Ja also es gibt so ein paar Probleme, wo ich irgendwie nicht so recht weiß, wie man des lösen möchte. (**I₂**: Mhm.) Also ich find, fänds super, wenn ma-wenns autofreier werden würde und die Möglichkeiten dafür gegeben sind, also vor allem Transport ist ja dann das Problem eher. Ähm auch, weiß nich wie das funktionieren soll, wenn man dann

irgendwie Sofas bestellt oder so. Kommen dann Transportautos durch oder wie, wie genau?

I₂: Also //

B₁: Aber das sind ja dann.- Da macht ihr auch ja Gedanken.

I₂: Also wir stellen uns das so vor, dass diese Hauptinfrastruktur muss ja noch.- Also zum Beispiel Krankenwagen, (**B₁**: Jaja, genau.) Polizei, auch Lieferungen, das muss trotzdem noch funktionieren. Also Autos müssen die Möglichkeit haben hier anzukommen.

B₁: Genau. Und wahrscheinlich für die, die ein Auto brauchen wie Familien mehr Möglichkeiten. Sei es, keine Ahnung, Taxis oder eben wenn das dann irgendwie läuft und günstiger ist, weil so können wir uns das ja irgendwie nicht leisten. (.) Ja. Keine Ahnung, also mit dem Platz könnte man einiges anrichten, des ist klar. Also sei es für die Kinder irgendwelche Sachen, hier könnte man sich tausende Dinge vorstellen, irgendwelche Skaterbahnen und weiß der Geier was. Ähm. Fänd ich cool. Ich mein des ist nen riesen Platz hier, da könnt ma, da könnt ma schon einiges machen. Und ähm, wenn die Autos weg sind, dann kannst du natürlich auch hier schöne Bänke hinstellen und das auch ähm viel schöner nutzen. Jetzt ist es gefährlich, jetzt ist das Auto da, mit Kindern.

I₂: Also sie meinten, dass es mit, also ohne Auto eigentlich unmöglich ist, wenn man Kinder hat. Äh ist es //

B₁: Im Moment ja.

B₂: Für uns. Also ich glaube das ist auch sehr individuell andere die sind darauf eingerichtet des natürlich auch ohne // **B₁**: Es gibt welche, die das schaffen oder Kleinauto oder haben Freunde die denn helfen das anzuschleppen oder machen es dann tatsächlich, dass sie mit nem Lieferservice arbeiten aber

I₂: Geht's da hauptsächlich um die Lebensmittel Besorgung oder auch so Kinder zur Kita oder zu Schule oder ist // **B₁**: Auch, also jetzt wärs mit zwei Kindern tatsächlich problematisch.

B₂: Im Moment hauptsächlich schon einkaufen oder (.) von A nach B kommen. (**I₂**: Mhm)

B₁: Aber natürlich // (**I₁**: Kinderwagen, und so weiter.) Kinderwagen, dann ist es ein Kleinkind //

B₂: Baby, die muss man natürlich auch tragen und dann hat man schon nur noch eine Hand frei. (**I₂**: Ja.) Und dann geht ne Wasserkiste schon nicht mehr.

B₁: Oder sie muss arbeiten, ich arbeite, wir müssen des Kind irgendwo hin bringen (**I₂**: Ja.) und zur, keine Ahnung, Tagesmutter und gleichzeitig sie zu ne anderen Freundin, des heißt mit Bus und Bahn biste dann ja erstmal wahrscheinlich eineinhalb Stunden unterwegs für, ähm, Dinge, die normal vielleicht zwanzig, dreißig Minuten dann brauchen. Und, äh, ja klar man kann natürlich früh aufstehen (**I₂**: lacht) und länger unterwegs sein, aber es ist jetzt, ist jetzt noch nicht so gegen hier (**I₂**: Mhm.) Speziell hier. Wir haben jetzt hier nur Bus (**I₂**: Ja.) im Endeffekt des geht super. Also mit dem Bus runterfahren, viertel Stunde, Hauptbahnhof, vielleicht zwanzig, fünfundzwanzig Minuten zu laufen, aber mit Kinder, das gleiche wieder zurück. Also, wenn sie jetzt mit beiden Kindern unterwegs wär, sagen wir mal das eine Kind angesp-. Er läuft ja nicht, er will dann irgendwann nicht laufen.

B₂: Ja oder er läuft, aber halt in die andere Richtung. (**I₂**: lacht)

B₁: Oder läuft in die andere Richtung und dann hast du das eine Kind hier und das andere läuft irgendwo da hin und dann noch ne Tüte mit Einkaufssachen oder für die Wohnung irgendwas, was mer brauchen. Des ist schon schwierig. (**I₂**: Ja ja.) Klar es könnte nur mit Lieferservice funktionieren, die dann durch dürften, dann ja. Aber wüsste jetzt nicht, wie das funktionieren könnte, im Moment zumindest.

I₁: Ja. Also wir haben zumindest auch mal ein Szenario entwickelt, wie das aussehen könnte. (**B₁**: Ja.) Das ist jetzt ein

Foto von der Kreuzung dort vorne, wie man auf die Apotheke schaut. Und das wäre jetzt also so ein Szenario, wie das funktionieren könnte.

B₁: Ah, des //

B₂: Man wohnt hier schon integriert. Oder?

I₁: Ja genau. Also die Idee ist die Autos kommen raus, wir fangen an die versiegelten Flächen aufzureißen, also die asphaltierten Flächen, das dann Kies hinkommen könnte oder sowas, dass der Starkregen absickern kann. Es gibt mehr Begrünung, dadurch haben wir ein besseres Stadtklima. (**B₁**: Ja.) Die Möglichkeit wäre, dass die freiwerdenden Flächen zum Beispiel, genau ein Markt entstehen könnte //

B₁: Oder Boule. Okay. Für ältere und für die Kinder zum Spielen.

I₁: Hinzu kommt auch, dass es ähm verschiedene Aneignungsflächen geben soll also, dass die Leute die hier wohnen selber entscheiden können, was sie mit dem Platz machen können. Zum Beispiel hier hinten sieht man so // (**B₁**: Gewächshaus.) Genau. Urban gardening, man kann sich das teilen, (**B₁**, **B₂**: Mhm mhm.) man könnte sich vorstellen es gibt ne kleine Hütte kommt irgendwo hin, gemeinsame Fahrradwerkstatt. Ehm. (.) Genau aber natürlich, wie vorhin schon erklärt, Infrastruktur muss zu einem gewissen Grad erhalten bleiben. Da wo mal ein Auto gebraucht werden muss, wird das dann eben mit nem Carsharing-Auto gelöst. (**B₁**: Genau, so hab ich mir das auch schon gedacht.) Oder Leute, die dann eben extrem regelmäßig ein Auto brauchen, ham das Park and Ride regelmäßig am Stadtrand. (**B₂**: Mhm mhm.) Genau, das ist einfach mal so ein exemplarisches Beispiel, was man sich so vorstellen könnte. Nahverkehr müsste natürlich auch noch ausgebaut werden, weil wenn alle kein Auto mehr hätten sind die Busse auf einmal voll, müssten die anders getaktet werden. (**B₁**: Ja.) Ähm. Genau jetzt ist die Frage, könntet ihr euch sowas vorstellen.

B₁: Jaja klar. // (**B₂**: Ja. Des sieht super aus.) Des wird ja auch irgendwie die Zukunft sein.

B₂: Da ist mein Markt, dein Laden, ist alles da was wir-. Ne das wär super. Klar.

I₂: Das heißt, da wär auch //

B₂: Also klar zum Arbeiten wäre halt nach wie vor.

B₁: Da gibt's halt noch keine richtige Lösung für uns.

B₂: Ist schwierig. Carsharing, ja. Aber es muss halt dann gegeben sein, dass auch immer das Auto verfügbar ist. (**I₁**: Mhm.) Ist dann natürlich (**B₁**: Ich müsst auch dann erstmal-. Dann müsst ich auch erstmal zum Auto kommen) auch ne Kostenfrage und wenn man jetzt komplett halt irgendwo anders hin muss (**I₁**: Mhm.) ist halt auch // (**B₁**: ich bräucht praktische nen E-Bike, nen Transport-E-Bike, um da irgendwie hin zu kommen.) nach Heidelberg muss, ist auch wieder eine Kostensache, mit Kilometern und ähm (**I₂**: Ja klar.) Tagespauschalen und was auch immer.

B₁: Ja schwierig, ja schwierig. Ist halt echt ehm-.

I₁: Das heißt auch nen Lastenrad würde nur in Teilen für sie funktionieren.

B₁: Wenn das dann alles hier so ist, dann würde bestimmt nen Lastenrad funktionieren zum Einkaufen, aber wir könnten halt nicht gemeinsam einkaufen gehen, ne. Also dann muss halt einer allein. Des ist halt schon-. Einer muss dann halt immer mit den Kindern allein bleiben und wenn die mitwollen, dann kanns, dann siehts böse aus. #10:38 Klar Kinder ist nen anderes Thema, ist wirklich Trotz äh, Trotzreaktionen, da biste einfach froh, wenn du die einpacken kannst in nen Auto, hinten in den Kofferraum alles reinwerfen und dann ist gut. Aber ähm, ja für die Zukunft, äh, wenn, wenn sowas geben ist glaube ich schon, dass das gut funktioniert. (**I₂**: Ja.) Und auch sein muss, also, also auf jeden Fall.

I₂: Also sie halten //

B₁: Ich glaube in der Stadt funktioniert,

aufm Land funktioniert des ja gar nicht, ohne Auto, aber hier muss es funktionieren. Und es muss auch, es muss auch kommen. Ich finds immer noch-. Vor den Kindern hab ich mir da keine Kopf gemacht, aber hier die Straße, die macht einen schon wahnsinnig, wenn dann irgendeiner (macht Autogeräusche) die ganzen Porsche und Ferrari hier in der Dreißigerzone Gas geben, ähm und keiner Rücksicht nimmt auf Kinder, auf ähm Ältere, Senioren, egal auf uns Fußgänger und Radfahrer, dann ist des schon, ähm wärs schon cool, wenn das funktionieren würde. Aber es wird funktionieren, irgendwann. Die Frage wie lang dauert des und was bietet, was kann die Stadt anbieten, also an Möglichkeiten. Also am Besten natürlich auch kostenfrei für die Anwohner, nicht dass die dann da drunter dann alle leiden und des wir alles massivst teurer und viel teurer als des Auto noch, sondern es soll ja schon irgendwie Möglichkeiten geben, dass es für alle günstig ist, für-. Ja. Oder nicht günstig, aber auf jeden Fall erträglich ist, bezahlbar (**I₂**: Ja.), das, das muss halt sein. **I₁**: Also es gibt genau für kleinere Quartiere gibt es schon solche Konzepte, die so umgesetzt werden und genau dort gibt es dann, je nachdem welches Quartier das dann ist. (**B₂**: So Blocks eher.) Genau, eher so Blöcke, da gibt's dann alle, die dort wohnen dürfen kein Auto mehr besitzen dafür kriegen die halt Vergünstigung auf den öffentlichen Nahverkehr oder bekommen irgendwelche anderen (**B₁**: Ja.) Ausgleichsmaßnahmen, die getroffen werden, um natürlich die Mobilität zu sichern.

B₂: Ja.

I₂: Ja. Jaja schön.

I₂: Gäbs was, was ihnen dann noch fehlen würde, wenn sie jetzt das Bild so da-. Noch irgendwas, was sie hier in der Gegend vielleicht vermissen, was irgendwie schön wäre, wenn es da wäre?

B₁: Wir haben keine Spielplätze, keine gescheit hier. (**I₂**: Mhm.) Des wäre also auf jeden Fall, schöner Spielplätze. Mir

ham überall außerhalb so wahnsinnig tolle Spielplätze hin gebaut, irgendwie so Pippi Langstrumpf, alles aus Holz, so riesengroß, mit Hütten und so weiter. Des fehlt bei uns hier komplett. Wir haben ganz da oben, hier so rechts rüber, echt so nen lieblosen Stadt äh //

B₂: Und ich würd auch sagen selbst für ähm-. (**B₁**: Stadtspielplatz. Schrecklich.) Also wir haben jetzt kein Haustier, also keinen Hunde, aber in anderen Städten gibt es auch Hundeparks. (**B₁**: Stimmt, in München gibt's zum Beispiel Hundeparks.) Sowas, was halt getrennt ist dann, oder neben dem Spielplatz oft ist, ähm, für die wahrscheinlich auch nochmal- Grad für die Stadt ganz gut.

B₂: Genau und diese Bücherkasten find ich auch cool. Zum Ausleihen von Büchern (**B₂**: Genau.) hats ja so Automaten, sind auch sehr cool. Ja. (.) Aber ja generell, find ich hier für Kinder, mit zu wenig dann wieder. (**I₂**: Ja.) Ich finds sonst toll, aber für Kindern-. Für Senioren hier ein bisschen. Ihr habt nen Marktstand, ihr habt nen Gewächshaus #13:45 Ihr habt nen Café für Erwachsene, nen Biomarkt, aber für Kinder sehe ich jetzt hier nichts. Also da würde ich, da würde ich gerne mehr sehen. (lacht)

B₂: Aber super.

B₁: Aber ansonsten ist es cool. Find auch. Sonst gibt's nicht zu meckern. Aber für Kinder.

I₂: Ja.

I₁: Ok.

B₁: Nicht die Kinder vergessen.

I₂: Des stimmt.

Halbhöhenlage 3.5

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: Hier, also Nord.

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Wohnung

I₁: Wie alt bist du und was ist dein Beruf/deine Tätigkeit?

B₁: 32 und Automobilverkäufer. (alle la-

chen)

I₁: Super, das passt sehr gut. Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Auto, aber ich arbeite in Göppingen. **I₁**: Das heißt für die Arbeit nutzt du das Auto?

B₁: Ja.

I₁: Und zum Einkaufen?

B₁: Auch.

I₁: Und wenn du in die Stadt gehst oder so, fährst du auch mit dem Auto?

B₁: Ne, ich habe auch noch ein E-Bike. Also auch Fahrrad, teilweise. Oder Bus. **I₁**: Hast du bzw. dein Haushalt ein oder mehrere Autos?

B₁: Zwei.

I₁: Für dich allein oder für deinen Haushalt?

B₁: Ne, für mich allein.

I₁: Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem? Warum?

B₁: Naja dadurch, dass ich mitten in der Stadt wohne, wäre das jetzt kein Problem, würde ich jetzt aber irgendwie in Birkach oder außerhalb von Stuttgart wohnen, also Außenring und nicht in der City, dann wäre ein Auto trotzdem für mich von Vorteil auf jeden Fall. Oder ein Muss. Weil einfach die Flexibilität für mich.- Ich möchte einfach selber entscheiden, wann und wo ich wohin gehen kann.

I₁: Ok, aber innerstädtisch würdest du klar kommen mit ÖPNV und Fahrrad, oder?

B₁: Ja ja, also ich würde es überleben auf jeden Fall.

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: Ich habe zwei Garagen, von dem her.- Also wegen Parkplatz meinst du jetzt?

I₁: Ne, gar nicht so sehr wegen Parkplatz so sehr, sondern mehr so den öffentlichen Raum an sich. Findest du das attraktiv, findest du die Aufenthaltsqualitäten gut oder fehlt dir was?

B₁: Ich habe mir da ehrlich gesagt gar keine Gedanken drüber gemacht. Also mir fehlt nichts und ich kann mich auch

nicht beschweren.

I₁: Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was würdest du mit der Fläche machen wollen?

B₁: Ne, gar nicht. Also weil es für mich die Vorstellung nicht gibt. (**B₂:** Hubschrauber Landeplatz.) (alle lachen)

I₁: Okey, da ist also auch gar nicht was du vermisst?

B₁: Ich finde eigentlich ganz gut, wie es so ist, ein bisschen Autos, ein bisschen grün, ein paar Bäume.

I₁: Also wir haben auch mal so ein kleines Vorher-Nacher-Bild gemacht, von dieser Kreuzung hier vorne und haben uns mal vorgestellt, wie so etwas aussehen könnte. Die Hauptidee für den Ort hier jetzt wäre, dass man so einen Nachbarschaftstreffpunkt für die Leute, die hier wohnen entwirft, wo die Leute sich treffen können. Und dann halt auch Flächen wieder entsiegelt, um das Stadtklima zu verbessern. Oder hier könnte so ein Markt stattfinden. Und halt, dass die Fahrradwege ausgebaut werden, der ÖPNV verstärkt wird. Solche Sachen. Da wäre einfach nur die Frage, ob du dir so etwas vorstellen könntest und was du davon hältst?

B₁: Also vorstellen kann man sich alles ja. Also wenn das jetzt hier oben wäre, also ist ja eh irgendwie so, dass das hier eine Hauptstraße ist. Wird mich jetzt nicht unbedingt stören, aber ist halt ehrlich gesagt auch egal. Ich bin so zufrieden, wie es ist und von dem her kann ich mich jetzt dazu nicht hundertprozentig äußern.

I₁: Gibt es für dich irgendeinen Beweggrund, weswegen du auf ein Auto in Stuttgart verzichten würdest. Wenn du dafür irgendwas anderer im Gegenzug hättest?

B₁: Ne. Dazu fahre ich zu gerne Auto. Ok?
I₁: Ja alles klar, hast du noch Fragen? (spricht zu I₂)

I₂: Warum zwei Autos? Weil du gerne Autos fährst, oder?

B₁: Ja genau so, weil ich ein Audi zum Pendeln habe und dann so nochmal für

das Wochenende. Genau, zum Spaß haben, sozusagen.

I₁: Ok super, vielen Dank. Schönes Wochenende.

B₁: Ja gerne, euch auch Tschau.

I₁: Tschau.

Halbhöhenlage 3.6

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnst du?

B₁: Also ich komme vom Killesberg Viertel hier oben.

I₁: Wohnst du in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Also ich wohne hier noch mit meinen Eltern zusammen, ja, weil ich aber wo anders studiere bin ich jetzt meisten am Studienort in St. Gallen.

I₁: Das heißt du bist Student?

B₁: Ja genau.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzt du für was und warum?

B₁: Also am aller meisten das Auto, wenn es geht, benutze ich. Vor allem für längere Strecken eben. In der Stadt auch eher ungern die Bahn, auch weil das umständlich ist, jetzt eben gerade auch während Corona. Mit der Maske und sowas. Da schwitzt man sich zu Tode teilweise, deswegen bin ich gerade im Sommer davon kein Fan. Also lieber Auto oder Laufen dann auch lieber und allenfalls Bus ja.
B₁: Ist es nur wegen Corona? Oder auch abgesehen davon, weil du meinst es ist umständlich.

I₁: Ja genau, also für mich ist es generell schon umständlich mit der Bahn zu fahren, weil man immer schauen muss, wann die Zeiten sind. Hier oben auf m Killesberg kommen die Züge jetzt auch nicht so oft und dann mit dem 44er braucht dann teilweise 20 Minuten, bis man unten ist und da nehme ich dann sogar lieber so einen E-Scooter oder sowas. Damit ist man auch schneller unten und hat noch ein bisschen Spaß. Aber so Bahnfahren gefällt mir eigentlich wirklich gar nicht oder Bus, das ist immer finde ich nicht so ein Spaß ja.

B₁: Wie alt bist du?

I₁: Ich bin 19.

I₁: Hast du bzw. dein Haushalt ein oder mehrere Autos?

B₁: Ich habe ein Auto beziehungsweise das gehört eigentlich meinen Eltern natürlich, genau.

I₁: Angenommen Sie müssten in Stuttgart auf ein privates Auto verzichten, wäre das ein Problem?

B₁: Das wäre schon ein Problem für mich, weil ich dann nicht in letzter Minute losgehen könnte und dann noch schnell runter in die Stadt, sondern das Ganze immer noch planen müsste und immer schauen müsste wann kommt jetzt die Bahn, wie und was und ich bin auch generell so jemand, der immer noch gerne die Bahn dann verpasst, weil er eben dann doch auf den letzten Drücker losgeht. Und dann rege ich mich immer noch mehr über die Bahn auf und daher kommt auch die Ablehnung wahrscheinlich, weil ich das wahrscheinlich auch selbst nicht so gut planen kann, immer.
B₁: Das heißt für dich ist das Wichtige die Flexibilität?

I₁: Genau genau genau. Das meine ich genau. Das man sich an Zeiten halt immer halten muss und so.

I₁: Wie findest du den öffentlichen Raum hier in der Gegend?

B₁: Also das finde ich auf jeden Fall sehr sehr schön hier. Auch mit dem ganzen Grün hier finde ich es sehr angenehm. Genau also daran habe ich jetzt wirklich gar nichts dran auszusetzen.

I₁: Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was würdest du mit der Fläche machen wollen?

B₁: Also was ich jetzt gedacht hätte, wären so, dass man hier so ein Fahrradweg oder so hinmachen könnte. Das wird ja auch oft in der Innenstadt gemacht. Da regen sich dann die Autofahrer noch mehr immer drüber auf ja. - Ne, aber ich finde es teilweise halt schon unnötig so Fahrradwege oder sowas. Also hier könnte ich mir jetzt wirklich nichts

Sinnvolles vorstellen, was jetzt irgendwie hierherkommen soll. Also jetzt irgendwie irgendwas total Kreatives, wo auch die Leute dann hierherkommen oder so, weil. - Also ich finde die Parkplätze braucht man jetzt nicht nur weil sich die Autofahrer das so wünschen, sondern weil man halt auch nicht so wirklich weiß, was man sonst mit der Fläche machen soll. Für Wohnungen oder sowas, genau das wäre halt die Alternative. Das würde vielleicht die Wohnraumsituation verbessern. Sowas könnte ich mir vielleicht vorstellen, aber ich finde für die Fußgänger und Fahrradfahrer hat das jetzt keinen großen Mehrwert. Also ich fahre selbst manchmal Fahrrad und mich juckt das Ganze wirklich gar nicht, also ob da jetzt noch ein paar Autos sind, die mich überholen oder so.

I₁: Ok, also wir haben hier jetzt mal so einen kleinen Vorschlag gemacht für diesen Ort hier. Das ist die Kreuzung hier. Die Idee davon wäre so einen Nachbarschaftstreffpunkt für die Bewohner zu schaffen und gleichzeitig Flächen zu entsiegeln, um das Stadtklima zu verbessern. Und eventuell halt auch die Infrastruktur ausbauen, dass man mehr Möglichkeiten hat Dinge hier oben zu erledigen und man nicht mit dem Auto irgendwo hinfahren muss. Und halt, ja genau, Radwege, ÖPNV und so weiter und vielleicht könnte auf so einem Platz dann auch mal ein Markt oder Ähnliches stattfinden.

B₁: Also, wenn ich das jetzt so sehe, da muss ich sagen finde ich das sehr kreativ und sieht sehr einladend aus, aber ich bezweifle, dass da so viele Leute dann da sind, wie in dem Bild und das ist glaube ich der Hauptgrund, warum ich das schön finde. Vor allem halt wegen den Menschen, wenn viele Menschen hier vor Ort sind.

I₁: Findest du sowas denn besser oder fändest du es eigentlich wie es ist besser?

B₁: Also das sieht natürlich schon sehr einladend aus hier, das muss ich schon sagen, aber wenn man dann halt daran

denkt, dass man hier erstmal herkommen muss, per Bahn oder zu Fuß, dann wäre mir doch schon das Alte lieber ja. Genau.

I₁: Okey super.

B₁: Seid ihr fertig sonst?

I₁: Ja genau, vielen Dank dir und ein schönes Wochenende.

B₁: Ja danke, euch auch! Tschau!

I₁: Tschüss.

Halbhöhenlage 3.7

I₁: In welchem Teil von Stuttgart wohnen Sie?

B₁: Hier im Norden.

I₁: Wohnen Sie in einem EFH oder einer Wohnung und mit wem?

B₁: Wohnung.

I₁: Wie alt sind Sie und was ist ihr Beruf/ihre Tätigkeit?

B₁: Assistentin, Geschäftsleitung und 50.

I₁: Welche Fortbewegungsmittel benutzen Sie für was und warum?

B₁: Öffentliche. Öffentliche und zu Fuß. Zum Einkaufen und ins Geschäft.

I₁: Und warum?

B₁: Weil ich vor vielen Jahren, dass Auto verkauft habe, weil wir es hier geschickt haben mit den Öffentlichen, wenn sie pünktlich kommen, tatsächlich und in Stuttgart eigentlich alles ganz gut zu erreichen ist. Und in Stuttgart ist sowieso alles in einer halben Stunde zu Fuß zu erreichen. Also Stuttgart ist ja nicht so groß wie München, ja sage ich mal.

B₁: Das heißt hier oben ist es kein Problem für Sie auf ein Auto zu verzichten?

I₁: Nein, wir haben Ärzte, Apotheken, zum Einkaufen die Killesberhöhe. Ist ja auch nur 15 Minuten zu Fuß entfernt. Also von dem her alles ganz entspannt.

I₂: Und für länger Distanzen? Wenn Sie jetzt mal Freunde in Karlsruhe besuchen?

B₁: Dann nehme ich den Zug oder wir haben über Freunde ein Auto, das wir dann auch nehmen können. Also wir haben auch ein Auto bei uns im Haus aber das brauchen wir unter der Woche nie.
I₁: Haben Sie bzw. ihr Haushalt ein oder

mehrere Autos?

B₁: Eins.

I₁: Wäre es denn dann ein Problem auf ein privates Auto hier oben zu verzichten?

B₁: Es wäre ein Problem, weil eben, wenn man dann Freund oder Verwandte besuchen will. Zum Beispiel in unserem Fall in den Schwarzwald würde ich halt dann nicht mit dem Zug fahren beziehungsweise mich nicht darauf verlassen wegen den Verbindungen der deutschen Bahn. Das ist mir zu unsicher. Also da, das sage ich ganz klar, das mache ich mit dem Auto und das werde ich auch weiterhin so machen.

I₁: Könnten Sie sich vorstellen, dass das Auto dann am Rand der Stadt stehen würde und Sie dann in solchen Fällen darauf zugreifen könnten?

B₁: Nein. Weil meistens ist es ja dann so, dass man irgendetwas mitnimmt oder dann auch was mitbringt vom Schwarzwald.

I₁: Wäre für diesen letzten Weg ein Teil-Auto eine Möglichkeit für Sie?

B₁: Nein, nein. Nachdem ich jetzt mitbekommen wie sage ich mal unrein ja. Gerade jetzt in diesen anderthalb Jahren Coronazeiten, dass man den Leuten erst beibringen musste auf Hygiene zu achten, die Menschen drauf aufmerksam machen musste sich die Hände zu waschen, da sage ich ganz klar nein. Ich würde mich in kein fremdes Auto setzen. In kein Mietauto, in kein Car-Sharing, in kein Stadtmobil. Davor hätte ich mir diese Option tatsächlich mal überlegt, aber inzwischen gar nicht mehr nein.

I₁: Ok, jetzt wohnen Sie ja hier in der Gegend. Wie finden Sie den öffentlichen Raum hier? Die Straßen, die Plätze, das Angebot?

B₁: Also hier oben finde ich es unheimlich schön. Ich bin aber schockiert über die Architektur, die Stadtplaner und Architekten, was die in Stuttgart jetzt zulassen. Ich war selbst auch in einem Architekturbüro beschäftigt, deswegen weiß ich auch. - Also nichts gegen ihren

Berufsstand oder ihren zukünftigen, aber Architekten sind einfach, wie soll ich sagen.- Sie reden es einem sehr schön. Man muss aber ganz klar sagen, dass sich Stuttgart in den letzten vierzehn Jahren, seitdem wir hier wohnen, erschreckend verändert. Es geht nicht nur um Stuttgart 21, sondern um ganz ganz viele Gebäude. Wenn man sich mal den Mailänderplatz anschaut, ja dieses Areal, also wie kann man sowas planen und wie kann man sowas als Stadt zulassen. Aber ich denke das müssen die Städte für sich irgendwann tragen, auch jetzt mit dem Klimawandel, da wird man dann sehen, was passiert, wenn man jetzt zum Beispiel beim Bahnhof keine Bäume mehr hat. Oder bei so Regengüssen wie neu. Dann ist der Bahnhof nicht einen Tag gesperrt, sondern wird ewig gesperrt bleiben. Ich meine wo soll das Wasser denn hin?

I₁: Angenommen Stuttgart wäre autofrei, was würden Sie mit der Fläche hier machen wollen?

B₁: Also ich kann mir das Ganze noch nicht ganz vorstellen beziehungsweise ich sage mal nur bedingt. Was ich aber viel eher anstreben würde ist vielleicht, dass Familien mit zwei Kindern nicht drei Autos haben, sondern dass die ganz klar wie Früher ein Auto und dann passt das ja. Also das würde ich anstreben, aber die Autos ganz weg, das würde ich nicht. Was würde ich aber ansonsten mit der Fläche machen? Ich würde sie tatsächlich in erster Linie alten- und behindertengerechter bauen, strukturieren und dafür nutzen, weil die haben ganz, ganz häufig Probleme zum Beispiel Gehwege hochzukommen und auch mit dem Kinderwagen. Wir haben vermehrt Zwillingsgeburten mittlerweile und viel ältere Menschen ist das ja eigentlich eine Katastrophe. Ich würde auch mehr Sitzmöglichkeiten schaffen, mehr Schattenplätze. Aber auch mitbedacht.- Wir wissen alle nicht was uns in der Pandemie noch beschäftigen wird ja. Das wir jetzt die Fläche, wenn wir sie hätten, auch

wirklich wunderbar nutzen. Dass wir uns begeben können, alt wie jung, aber dass wir das auch mit Abstand machen können. Also wie gesagt, ich würde das hier auch viel begrünen, aber ich würde es auch befahrbar lassen. Und ich würde auch weiterhin die Parkplatzflächen lassen. Also ich würde so einen Bereich wie hier, nie komplett für den Verkehr zu machen. Weil dann müssen wir im Endeffekt ja Ausnahmeregelungen schaffen. Lieferanten müssen durch, die Post muss durch, Pakete und so weiter und er soll das denn kontrollieren? Dann gibt es nur hier wieder ungutes Blut, sage ich mal. Also ich würde einfach ganz klar sagen, dass jede Familie nur noch ein Auto im Stadt-Innenbereich haben darf. Und alle weiteren Autos können, die ja dann am Stadtrand abstellen, weil das kann es ja nicht sein. Also wir haben Familien in unserer Nachbarschaft mit einem Kind und die haben drei Autos. Und da sage ich ne so geht das nicht. (...) Und halt Begrenzungsflächen, aber nicht nur mit so Cafés oder so, sondern, kennt ihr das wie so Picknick-Flächen. Wie in München, da gibt es irgendwie so viele Parkanlagen zum Beispiel. Das wir das hier vielleicht auch echt schaffen.

I₁: Wir haben auch mal eine kleine Collage gemacht, wie wir uns so etwas vorstellen könnten. Das ist diese Kreuzung hier vorne. Und unsere Idee war eigentlich, dass man hier in der Gegend so einen Nachbarschaftstreffpunkt schafft, in dem man sich draußen halt begegnen kann und sich ein größeres Nachbarschaftsgefühl entwickelt. Und natürlich hier so Radwege fördern, mehr ÖPNV, dass vieles auch ohne das Auto funktionieren kann und auch dass mehr Infrastruktur hierherkommt, dass man zum Beispiel zum Einkaufen nicht irgendwo anders hinfahren müsste, sondern das hier vor der Haustür erledigen könnte. Und.-

B₁: Also da sage ich ihnen ganz ehrlich, so wie das hier aussieht, da wird niemand überleben. Also wenn ich so etwas

brauche, dann gehe ich runter in den Westen. Aber ich würde.- Also ich würde so etwas vor der eigenen Haustür nicht haben wollen. Und ich finde es dann auch wieder zu viel wenn dann da ein Angebot ist und da eine Verkaufsstätte, sondern dass man echt lieber den Menschen wieder zur Ruhe kommen lässt.

I₁: Das heißt Sie stellen sich mehr so was idyllisches vor?

B₁: Ja das man einfach mal wieder um zwei drei Bäume runde Sitzmöglichkeiten schafft ja. Und nicht so ein Firlanz, wie jetzt so ein Pavillon, da frage ich mich ja.- Ja da frage ich mich, was soll das, ja? Das sieht ja im ersten Moment schön und gut aus, aber wer kümmert sich darum? Wer bezahlt das, ja? Wird das nachher dann wieder umgelegt auf die Bewohner, dass die das zahlen sollen? Und es wird auch niemand nutzen, weil hier oben ist es ja ganz oft so, viele haben einen Garten. Das darf man auch nicht außer Acht lassen und deswegen nein. Das ist mir zu viel.

I₁: Sie meinten jetzt Sie brauchen hier in der Gegend gar nicht so viel Angebot. Könnten Sie sich vorstellen, dass es so etwas an einem Ort gibt, also jetzt zum Beispiel hier als Zentrum und in den Straßen dann kein weiteres Angebot?

B₁: Ich sag es ihnen ganz ehrlich. Wenn das hier jetzt so umgesetzt werden würde, würde ich diesen Straßenzug in Zukunft meiden. Wenn ich 50 Stunden die Woche arbeite, dann will ich es eigentlich am Wochenende so wie ich es jetzt habe und deswegen genieße ich es das total. Und beim Einkaufen meine Ruhe haben und das wäre mir echt zu viel, weil wie gesagt ja.- Wenn ich den Westen will mit seinen ganzen Läden und andauernd begegnen mir Leute und ich muss ausweichen den Kinder wegen und Radfahrer und so, dann gehe ich in den Westen oder gehe in die Stadt runter. Deswegen bin ich froh, dass wir hier oben sind, weil.- Auch das mit den Radfahrern.- Ich bin total allergisch gegen Radfahrer, weil Radfahrer einfach so rücksichtslos sind in Stuttgart.

I₁: Also sie finden eigentlich den Status Quo besser als das hier. (zeigt auf Collage) Würden Sie es denn dann am liebsten so lassen wie es ist oder was würden Sie sich wünschen?

B₁: Ich würde es hier oben tatsächlich so lassen wie es ist. Ich würde unten in der Stadt anfangen. Zum Beispiel würde ich die ganzen kleinen Läden, die jetzt durch Corona schließen mussten, aufnehmen und wieder die wieder aufarbeiten und schön machen. Ich würde das Stadtbild in der Stadt wieder aufwerten, einfach wieder ansprechender machen. Und ich würde so Stadtbereiche wie hier, die funktionieren und die so erholsam sind, einfach so lassen wie sie sind. Tatsächlich. Auch nicht mit Spielplätzen oder so, wir haben da oben einen Sportplatz und da den Feuerbacher Weg hoch, da haben wir einen Spielplatz der noch gar nicht so lang gemacht wurde. Also für mich braucht es hier keine Veränderungen. Und wenn es solche Veränderungen hier geben würde, dann würde ich schauen, dass ich aus Stuttgart wegziehe.

I₂: Alles klar, super, dann vielen herzlichen Dank für das Interview.

B₁: Ja gerne, ich danke Ihnen fürs Zuhören. Ist jetzt vielleicht nicht das was Sie hören wollten aber ja.

I₁: Doch, doch, aus diesem Grund machen wir ja die Umfragen, um ein Bild von der Gesellschaft einzufangen und das am besten von möglichst vielen und auch unterschiedlichen Meinungen.

B₁: Oke dann ist das ja gut so.

I₁: Ja genau. Dann wünschen wir Ihnen noch ein schönes Wochenende.

B₁: Danke Ihnen auch. Tschüss!

I₁: Tschüss!



abk—