

Landeshauptstadt Stuttgart  
Der Oberbürgermeister  
GZ: OB 6200 - 01.02

Stuttgart, 03.06.2022

## Beantwortung und Stellungnahme zu Anfrage und Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen PULS-Fraktionsgemeinschaft
Datum 07.07.2021
Betreff VEK 2030 – Für mehr Transparenz, Umsetzungswillen und Bedacht

Anlagen

### Text der Anfragen/ der Anträge

Das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) 2030 stellt den Handlungsrahmen für die Verkehrsplanung und -entwicklung der kommenden Jahre dar. Es ist damit zunächst Grundlage für alle Maßnahmen, die im Themenbereich der Mobilität umgesetzt werden. Das VEK beschreibt Grundsätze und Leitlinien, auch anhand konkreter Projektbeispiele und zeigt dabei themenabhängig eine differenzierte Bearbeitungstiefe auf.

Das bedeutet, dass in der konkreten Maßnahmenumsetzung im Rahmen der Einzelfallbetrachtung, auch aufgrund der notwendigen Bearbeitungstiefe und politischen Beschlüsse, Planungslösungen entstehen können, die aufgrund der erforderlichen Abwägung unterschiedlicher Interessen nicht immer die im VEK idealtypisch beschriebenen Konzeptansätze widerspiegeln.

Zu 1.:

Die Grundsätze des VEK werden bei allen Planungen berücksichtigt und in Abwägung mit anderen fachlichen Interessen umgesetzt. Ein entsprechender Austausch der Fachämter findet auf dieser Grundlage bei jeder Planung statt.

Zu 2.:

Die Fokussierung der fachlichen Inhalte und Perspektiven des VEK findet im Rahmen der Vorentwurfsplanung statt und wird von der Verkehrsplanung des Amts für Stadtplanung und Wohnen in die Planungsprozesse eingebracht. Die Zielsetzungen des VEK sind dort wichtiger Bestandteil des Abwägungsprozesses, der ggf. auch in die politischen Gremien getragen wird. Beispiele dafür sind Planungen, bei denen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum in starker Konkurrenz zueinanderstehen.

Auch die Straßenverkehrsbehörde berücksichtigt bei ihren Entscheidungen und zu treffenden Abwägungen städtischer Planwerke das VEK. So findet das VEK z. B. bei

der Beurteilung von Anliegen des Fußverkehrs, Rad- aber auch Wirtschaftsverkehrs entsprechend Anwendung. Zudem sind die Themen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsmanagements in das VEK 2030 eingeflossen.

Zu 3.:

Die Stadtbezirke werden grundsätzlich in alle Planungen einbezogen und tragen mit ihrer beratenden Funktion wesentlich zur Qualitätssicherung der Planungsinhalte bei. Durch eine vertiefte und ausführlichere Einbeziehung der Bezirksbeiräte könnten die Planungen intensiver in den Stadtbezirken kommuniziert werden und ggf. auch zu größerer Akzeptanz führen. Dies würde aber eine deutliche Aufstockung der Bezirksplanerstellen in den zuständigen Fachbehörden voraussetzen.

Zu 4.:

Nach S 9 Abs. 1 der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sind für Menschen mit Behinderung geeignete Maßnahmen zu treffen, um einen barrierefreien Zugang zu Plätzen, Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen bzw. für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Grundlage für eine gleichberechtigte Teilhabe ist damit eine möglichst umfassend barrierefrei gestaltete Umwelt und Mobilität.

Die Herstellung von Barrierefreiheit bildet das Kernstück des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG). Mit weiteren gesetzlichen Regelungen (z. B. LBO, DIN 180403) konkretisiert sie die zu diesem Zweck zu treffenden Maßnahmen. Barrierefreie Mobilität bedeutet, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass sich alle Menschen mit und ohne Behinderung frei, selbständig und sicher ohne Einschränkungen im öffentlichen Raum bewegen können.

Die Anforderungen von Menschen mit Behinderung an Barrierefreiheit sind unterschiedlich, z. B. benötigt ein\*e Rollstuhlnutzer\*in eine ebenerdige Fläche, der blinde Mensch benötigt Kanten zur Orientierung. Die Rechtslagen, DIN-Normen und gestalterischen Möglichkeiten sind komplex und umfangreich, ermöglichen es aber, unabhängig von regionalen und örtlichen Charakteren, ein barrierefrei geprägtes Erscheinungsbild mit einheitlicher Straßenraumgestaltung zu erreichen..

Dass die Belange von Menschen mit Behinderung und Anforderungen an die Barrierefreiheit in den Projekten und Planungen in den Ämtern von Beginn an mitgedacht werden, ist unerlässlich. Spätere Änderungen sind vermeidbar, vielfach sehr kostenintensiv.

In den Fachverwaltungen besteht langjährige Erfahrung und die fachliche Expertise zur Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Um die barrierefreien Aspekte zeitig und umfassend mitzudenken, bietet es sich an, die Fachlichkeit zur barrierefreien Verkehrs- und Mobilitätsplanung in den Fachverwaltungen vorzuhalten/auszubauen. Dies ermöglicht, ganz im inklusiven Sinne, bei den Vorhaben und Projekten einen niederschweligen, gezielten und frühzeitigen Ansatz, der weitere Schnittstellen vermeidet. Im Tiefbauamt gibt es eine Ansprechperson, die sich auf die Belange des barrierefreien Planens und Bauens spezialisiert hat. Sie steht den Kolleg\*innen amtsintern als Ansprechperson bei deren Projekten und Planungen zur Verfügung und stellt die Schnittstelle zu den Verbänden für Menschen mit Behinderung dar. Dies hat sich als erfolgreiches Instrument erwiesen, um die Belange von Menschen mit Behinderung,

blinde und sehbehinderte Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen, Rollatornutzer\*innen, Familien mit Kinderwagen etc. zeitiger mitzubedenken.

Es würde sich anbieten, analog dieser Stelle, in der Verkehrsplanung eine Expertise vorzuhalten/auszubauen, um innerhalb der einzelnen Vorhaben eine amtsinterne Beratung und Unterstützung hinsichtlich der Barrierefreiheit nach den geltenden Gesetzen, DIN-Normen, Richtlinien sicherzustellen; die Erarbeitung und Weiterentwicklung von einheitlichen Standards, Kriterien und Leitlinien hinsichtlich der Barrierefreiheit mit beteiligten Ämtern und der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung in der Stadtverwaltung zu gewährleisten und notwendige und gesetzlich vorgesehene Abstimmungen sowie die Vermittlung von Planungen, Vorhaben und Standards mit Verbänden, Interessensvertretungen und der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung zu übernehmen.

Dies würde ein erfolgreicher Baustein sein, damit bei der Fülle der Vorhaben das Ziel der barrierefreien Stadt-, Verkehrs- und Mobilitätsplanung trotz der Komplexität konsequent und einheitlich sichergestellt und vorangebracht wird.

Im Jahr 2015 verabschiedete der Stuttgarter Gemeinderat mit der GRDRs 793/2015 das Leitbild zur Umsetzung der Ziele der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) für Stuttgart. Die Ergebnisse des Stuttgarter Fokus-Aktionsplans zur Umsetzung der UN-BRK wurden bekräftigt und der politische Wille bekundet, schrittweise Barrieren abzubauen und für behinderte Einwohner\*innen bessere Lebensbedingungen zu schaffen. Im Jahr 2018 hat Stuttgart als erste europäische Stadt überhaupt zur Nr. 17 Inklusion für Menschen mit Behinderung der „European Pillar of Social Rights“ das Versprechen abgegeben, Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Inklusion in der Stadt zu befördern.

Dr. Frank Nopper

Verteiler  
<Verteiler>