



Stuttgart, September 2020

Sehr geehrter Herr Ozasek,

der Zweirat ist ein loser Verbund von Einwohnerinnen und Einwohner der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) sowie Vereinen und Verbänden, die sich für die Entwicklung des Radverkehrs in und um Stuttgart einsetzen. Wir würden Sie gerne besser kennenlernen und freuen uns, wenn Sie sich die Zeit nehmen und auf unsere unten aufgezählten Fragen antworten würden.

Transparenz und Öffentlichkeit liegen uns ebenso am Herzen wie eine barrierefreie Kommunikation. Gerne können Sie daher auch andere Formen der Antwort wie z.B. Videobotschaften, Präsentationen oder Instagram-Stories nutzen. Wir freuen uns, Ihre Antworten zu teilen und zu veröffentlichen.

Hintergrund

Der Beigeordnete für Sicherheit, Ordnung und Sport der Landeshauptstadt Stuttgart trägt die Verantwortung für die Erfolge und die Weiterentwicklung eines der für die Stuttgarter Mobilität wichtigsten Ämter.

Längst sind die Zeiten vorbei, in denen es sich die Verwaltungsspitzen erlauben konnten, sehenden Auges in Staurekorde, Fahrverbote und eine der schlechtesten Radverkehrsunfallstatistiken Europas zu rasen. Die Stuttgarter Straßenverkehrsbehörde hat in den vergangenen Jahren den Grundstein für eine Transformation gelegt und ist deshalb, zumindest in Fachkreisen, kaum noch für die Fehler der vergangenen Jahrzehnte bekannt. Vielmehr wird sie als kreative Ratgeberin nicht nur in der Region, sondern auch auf Bundesebene geschätzt.

Um diesen Erfolgsweg fortsetzen zu können, ist es nötig, intelligente und möglicherweise auch unbequeme Lösungen für die komplexen Fragen des Verkehrs und der Mobilität der Bürgerschaft und seiner Rolle im Kampf gegen den Klimawandel zu finden und innerhalb der Behörde sowie auch ämterübergreifend durchsetzen zu können.

Ob das gelingt, hängt in hohem Maße von Ihren Fähigkeiten als Ordnungsbürgermeister ab. Daher interessieren wir uns für Ihre Motivation, Ihre Kenntnisse und Ihre Erfahrungen und freuen uns über Ihre Rückmeldung zu folgenden Themenfeldern:

1. Themenfeld: Erfahrung

Die Straßenverkehrsbehörde der LHS Stuttgart hat etwa 600 Mitarbeiter*innen mit einer Vielzahl von Themenfeldern und Verantwortungen. Der scheidende Amtsinhaber, Martin Schairer, hatte Erfahrungen als Jurist, Richter, Staatsanwalt und Polizeipräsident – scheinbar prädestinierte Voraussetzungen für das Amt des Ordnungsbürgermeisters.

- Welche Erfahrung befähigt Sie zur Leitung der Straßenverkehrsbehörde?

Ozasek: "Mit in Summe 17 Jahren Erfahrungshintergrund als Mandatsträger im Politikbetrieb, als Stadtrat und Fraktionsvorsitzender in der Regionalversammlung Stuttgart, habe ich viel Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Ämtern und Fachbehörden gesammelt. Schwerpunkt meiner politischen Tätigkeit, vor allem als Fraktionssprecher im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik, sowie in meiner Funktion als Aufsichtsrat der SSB AG, war immer die Mobilitätspolitik. Ich habe alle heute wesentlichen Planwerke verhandelt, die strategische Grundlage des Verwaltungshandelns darstellen (sollten). Vom Verkehrsentwicklungskonzept 2030, dem Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, über den Regionalverkehrsplan, den Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan, die Nahverkehrspläne der Stadt, bis hin zu den auf den Sektor Verkehr fokussierten Maßnahmenpaketen im Klimaschutz. Dabei habe ich mich intensiv mit den Rechtsgrundlagen und technischen Regelwerken auseinandergesetzt, stand immer im Austausch mit der Verwaltung – auch und besonders mit der Straßenverkehrsbehörde und der Verkehrsplanung. Wesentliche Zielbeschlüsse des Gemeinderats, wie der Begleitbeschluss zur „Echten Fahrradstadt“ und die „Lebenswerte Stadt für alle“ tragen meine Handschrift.

Mit dem Antrag „Stuttgart wird Fahrradstadt“ (GRDRs 577/2017) habe ich (nach dem faktischen Stillstand bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts) den ersten Versuch unternommen, das Vollzugsdefizit im Gemeinderat zu thematisieren, und die Radinfrastruktur auf ein deutlich höheres Qualitätsniveau zu heben. Damals erfolglos, mangels politischem Interesse. Erst der Radentscheid brachte endlich den erhofften Durchbruch.

Ich lebe die Werte, für die ich politisch eintrete. Meine Mobilität organisiere ich autofrei, fahre viel Fahrrad und nutze den ÖPNV. Meine Überzeugung ist: Stuttgart muss sich neu erfinden: als klimagerechte, urbane, menschenfreundliche Metropole, mit einer sanften Mobilitätskultur. Deshalb ist mit die „Echte Fahrradstadt“ ein Herzensanliegen. Ich bin in Stuttgart verwurzelt, kenne die Prozesse in der Verwaltung, verstehe mich als überparteilicher Brückenbauer im Gemeinderat und pflege eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Bürgerinitiativen.“

- Welche Herausforderungen und Potenziale sehen Sie in der Leitung und Entwicklung der Straßenverkehrsbehörde?

Ozasek: “Als Beigeordneter sehe ich die zentrale Herausforderung bezüglich der Straßenverkehrsbehörde in der Personalgewinnung und -erhaltung. 25 Jahre eisernes Sparen bei den städtischen Beschäftigten und in den Betriebsstätten, das rächt sich heute bitter. So können z.B. momentan die Planstellen für die neue Fahrradstaffel nicht ausgeschrieben werden – mangels Fläche.

Mein Ziel ist deshalb eine neue Liegenschaft für die Behörde, mit attraktiven, zeitgemäßen Büroarbeitsplätzen.

Vor allem in der Verkehrsüberwachung will ich die Kontrolldichte erhöhen und dass der Erlass des Verkehrsministeriums vollumfänglich angewandt wird. Auch will ich zusätzliche Kompetenzen beim Regierungspräsidium beantragen, sodass zum Beispiel rechtswidrig einfahrender Kfz-Verkehr in der Eberhardstraße von unserem Ordnungsdienst geahndet werden darf. Rechtswidrige Zustände wie das hängende Gehwegparken möchte ich zügig beseitigen, genauso wie das Abstellen von Krafträdern auf Fußwegen. Das ist die organisatorische Seite.

Was die fachliche Seite anbelangt werde ich Sorge dafür tragen, dass sich die Behörde von ihrem bisherigen Fokus bezüglich Umweltverbundinfrastruktur von der reinen Haftungsfrage gemäß Gesetzeswortlauf löst und stattdessen Garantin wird für die Einhaltung der vom Gemeinderat beschlossenen Qualitäten der Fuß- und Radwege. Ich will, dass Entscheidungen künftig aus der Perspektive der verletzlichsten

*Verkehrsteilnehmer*innen, vor allem aus Sicht von Kindern und Menschen mit Behinderung, getroffen werden.“*

- Ihre Ansätze (10-Punkte-Programm) bedeuten teilweise einen klaren Richtungswechsel. Wie werden Sie mit möglichem Gegenwind innerhalb Ihres Referats umgehen, wie setzen Sie sich durch?

*Ozasek: “Der Gemeinderat hat in den letzten Jahren wesentliche Zielbeschlüsse und strategische Leitlinien gefasst, die nun in das Verwaltungshandeln übergehen müssen. Das passiert nicht von heute auf morgen. Und es bedeutet für viele einen Bruch mit der bisherigen Praxis des Planens und Bauens. In erster Linie muss es Handreichungen für die praktische Aufgabenerfüllung geben und eine klare Haltung von oben. Denn dieser Job ist keineswegs konfliktfrei. Fällt ein Parkplatz weg, kann es schnell wüst werden und Aggressionen können aufkommen. Hier will ich den Kolleg*innen den Rücken stärken, indem sie sich auf klare Leitlinien berufen können. In manchen Punkten sind auch generelle Weisungen wichtig, die letztlich bindend sind. Als Beigeordneter will ich, dass Kritik an mich adressiert wird.*

Wer etwas ändern will, muss immer mit Gegenwind rechnen. Ich setze auf eine kritische und sachliche Auseinandersetzung bei der am Ende auch alle Interessen gehört und abgewogen werden. Aber das, was der Gemeinderat beschlossen hat, muss sich im Ergebnis widerspiegeln.”

- Mit dem laufenden Haushalt hat die LHS 21,5 Personalstellen für den Radverkehr geschaffen. Der Großteil entfällt auf die Straßenverkehrsbehörde. Wie werden sich die neuen Mitarbeiter*innen mit Ihnen entwickeln?

*Ozasek: “Ich möchte mit allen Mitarbeiter*innen im Referat eine gute und konstruktive Zusammenarbeit pflegen. Grundsätzlich möchte ich, dass Behörden auch neue Dinge ermöglichen und nicht in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden als Verhinderer von neuen Projekten. Dazu gehören auch Modellprojekte wie etwa die Wanderbaumallee, Parklets oder temporäre Fahrradwege. Ich möchte gerade bei solchen Projekten, dass Stuttgart da besser, schneller und fortschrittlicher wird.”*

- Es ist schon jetzt abzusehen, dass das Personal noch nicht ausreichen wird. Sind die Personaldecke oder die Arbeitsprozesse die wichtigere Herausforderung?

*Ozasek: "Ohne motiviertes und anständig bezahltes Personal bewegt sich in einer Kommune nichts. Der im Stellenplan beschlossene ambitionierte Personalaufbau muss zügig umgesetzt werden. Allerdings gestaltet sich die Personalgewinnung schwierig. Mit der Aufstockung des Radetats von heute 20 auf künftig 40 Euro pro Einwohner*in, so haben es die Fraktionen vereinbart, muss ein organisches Organisationswachstum folgen. Dafür will ich zum nächsten Haushalts- und Stellenplan dem Gemeinderat einen Vorschlag unterbreiten. Was die Arbeitsprozesse betrifft, erhoffe ich mir durch die externe Projektsteuerung für die Radinfrastrukturmaßnahmen eine beschleunigte Umsetzung der Projekte. Allen voran die 21 Fahrradstraßen, die ich zügig realisiert sehen will. Klar ist aber: es ist ein Zusammenspiel zwischen Verkehrsplanung im Städtebaureferat, dem Tiefbauamt, das die Verkehrszeichenpläne liefert, und am Ende der Verkehrsbehörde, die genehmigt. Die Abstimmungsprozesse sind also vielfältig."*

2. Themenfeld: Wechsel Politik/Verwaltung

Als Stadtrat kennen Sie auch die anderen für den Radverkehr zuständigen Ämter und werden für Ihre klare Haltung für die Verkehrswende gegenüber der Stadtverwaltung geschätzt. Als Ordnungsbürgermeister wechseln Sie die Seiten und werden die Bedürfnisse ihrer Straßenverkehrsbehörde vertreten müssen.

- Welche Herausforderungen sehen Sie beim Wechsel aus der Politik in die Verwaltung?

Ozasek: "Als Beigeordneter wäre ich Vorgesetzter der Beschäftigten und verantwortete das behördliche und administrative Handeln meiner Organisationseinheiten."

Bisher stehe ich als Gemeinderat mit meiner Fraktion häufig alleine da beim Versuch, schlechte und gefährliche Planungen

wie die Hauptradroute 22 in der Stresemannstraße zu korrigieren. Manchmal, wie am Gebhard-Müller-Platz, gelingt eine Korrektur in letzter Sekunde. Künftig lege ich mein Augenmerk darauf, dass bereits im Mitzeichnungsverfahren zwischen den Referaten eine deutlich bessere Infrastrukturvariante dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Sprich: Qualitätssicherung im Vorgriff, anstatt mühsames korrigieren, wenn das Kind häufig bereits in den Brunnen gefallen ist.

*Aber auch ein Ordnungsbürgermeister arbeitet nicht im luftleeren Raum: Abstimmungsrunden mit den anderen Bürgermeister*innen und einer / einem Oberbürgermeister*in gehören auch dazu. Da wird man sicher an der einen oder anderen Stelle Abstriche machen müssen von den eigenen Zielvorstellungen.”*

- Wie werden Sie mit möglichen Interessenkonflikten zwischen den Positionen der Stadtverwaltung und dem von Ihnen initiierten überparteilichen Bündnis “Stuttgart laud nai” umgehen?

Ozasek: “Die Arbeit von „Stuttgart laud nai“ besteht darin, den fachlichen Austausch von rund 25 Initiativen zu organisieren und gemeinsam konsequent die Umsetzung des Zielbeschlusses zur „Lebenswerten Stadt für alle“ voran zu bringen. Dieses Projekt ist für mich die Blaupause, um schrittweise weitere Stadtquartiere zu transformieren, ihnen urbane Qualitäten zu geben und sie zu attraktiven Begegnungsräumen zu machen. Selbstverständlich kann ich nicht länger Sprecher für das Bündnis sein, das versteht sich von selbst. Aber eines verspreche ich: Im Rahmen meiner Amtsführung wird das Projekt drei Jahre nach dem Zielbeschluss deutlich an Fahrt aufnehmen. Beginnend mit der zügigen Umwidmung von Straßenzügen zu Fußgängerzonen und der Beseitigung straßenbegleitender Parkplätze. Dabei soll vor allem das Fahrradparken in der City gestärkt werden. Zudem stelle ich sicher, dass die Initiativen künftig aktiv in den Prozess eingebunden werden.”

- Bezogen auf die Verkehrswende: Was schaffen Sie als Ordnungsbürgermeister, was Sie als Stadtrat, Mitglied der Regionalversammlung und SSB-Aufsichtsrat nicht geschafft haben?

Ozasek: *“Ich sehe meine Arbeit im politischen Mandat durchaus als erfolgreich an, denn viele wichtige Beschlüsse sind von mir initiiert oder unter meiner Mitwirkung gefasst worden: Es gibt das Sozialticket in Stuttgart, ein sozialpolitischer Meilenstein. Die Zielbeschlüsse zur autofreien City, zur Klimaneutralität, und zur Fahrradstadt sind gefasst und hierfür Haushaltsmittel und Stellen bewilligt worden. Das 365-Euro-Jahresticket kommt, zumindest für Azubis und Schüler*innen. Die Car-Sharing-Strategie liegt endlich vor und geht nun endlich in die Umsetzung. Es gibt mehr Winterdienste auf Radwegen. SSB Flex soll im Dezember zu einem dauerhaften Mobilitätsbaustein der SSB werden. Es gibt das erfolgreiche Lastenrad-Förderprogramm für Familien. Und 2021 wird erstmals ein Bus-Nachttakt am Werktag eingeführt, dafür habe ich lange gekämpft. Ich bin stolz auf das Erreichte. Aber im Kern ist Stuttgart noch immer eine Autostadt. Und das wird sich nur ändern, wenn das Verkehrssystem so modelliert wird, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern. Das gelingt nur mit den Gestaltungsmöglichkeiten eines Verwaltungsapparats.*

- Die Stuttgarter “Critical Mass” ist eine der stärksten Deutschlands. Und zugleich eine der wenigen, die als Demonstration angemeldet werden muss. Wird sich daran unter Ihrer Ägide etwas ändern?

Ozasek: *“Unter den Teilnehmer*innen der Critical Mass wird ja von Zeit zu Zeit diskutiert, ob man die monatliche Radausfahrt weiter als Demonstration anmelden soll, oder einfach so fährt. Hier hat sich ein geteiltes Bild ergeben – die eine Hälfte schätzt die Begleitung durch die Ordnungskräfte, die anderen würden gerne – was das Straßenverkehrsrecht ja auch her gibt – als große Gruppe durch die Stadt fahren, und dadurch sicher etwas mehr Aufregung erzeugen, als wenn die Polizei die Sperrung von Kreuzungen übernimmt. Mein Ziel wäre, dass eine Critical Mass nicht als Demonstration angemeldet werden muss – weil der Platz für Radfahrende da und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen groß genug ist. Wir wissen aber alle, dass es bis dahin noch ein weiter Weg ist und die Verkehrsmoral bei vielen sinkt.*

Ich würde in jedem Fall mit den Machern der Critical Mass in Dialog treten und über die Handhabung der monatlichen Rundfahrt sprechen. Abgesehen davon finde ich, dass die

*hohen Teilnehmer*innenzahlen bei der Critical Mass - und auch bei der Kiddical Mass - klare Statements für eine bessere Radinfrastruktur sind. Ich kenne keine Stadt in Deutschland, die regelmäßig über 2.000 Radfahrer*innen auf die Straße bekommt. Das ist schon eine Nummer und muss Ansporn sein für die Transformation zur echten Fahrradstadt. In jedem Fall würde ein Ordnungsbürgermeister Ozasek regelmäßig an der Critical Mass mitfahren, weil er großer Fan ist."*

3. Themenfeld: Ziele und Visionen für Stuttgart

Die Straßenverkehrsbehörde gibt den Handlungsspielraum für die Verkehrsentwicklung in der LHS vor. Sie prüft die Konzepte aus der Stadtplanung auf rechtliche Zulässigkeit und gibt damit auch den kreativen Entwicklungsraum für Stuttgart vor. Das konkrete Ziel ist im Ergänzungsbeschluss zur GRDRs1120/2018 formuliert: *„Bis 2030 soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, auf 25 Prozent der Wege ansteigen.“*

- Welche Verkehrs- und Mobilitätsprojekte der LHS würden Sie als besonderen Erfolg der Straßenverkehrsbehörde bezeichnen?

Ozasek: "Diese Zielformulierung aus dem Begleitbeschluss stammt aus meiner Feder und ich stehe weiterhin voll dahinter. Es waren damals schwierige interfraktionelle Verhandlungen. Aber am Ende stand ein wegweisender Beschluss als gemeinsam getragener Kompromiss. Darüber bin ich sehr froh. Wichtig ist jetzt, dass diese Zielformulierung in das Verkehrsmodell der Planer übergeht und sich die Bemessung der Verkehrsanlagen daran orientiert. Das passiert bislang nicht.

Zur Frage: Ein Erfolg war, dass es gelungen ist, Parklets an verschiedenen Standorten zu ermöglichen. Diese kreativen Interventionen sind wertvoll für unsere Stadt. Auch die Tatsache, dass die Wanderbaumallee in vielen Straßenzügen zeigen kann, dass öffentlicher Raum mehr sein kann als ein trostloser Parkplatz, war ohne die Straßenverkehrsbehörde nicht möglich. Gleiches gilt für die Pop-Up-Bikelanes. Vor allem schätze ich die große Dialogbereitschaft von Frau Scherz, die als Leiterin der Behörde immer ein offenes Ohr und bestimmt keine einfache Aufgabe hat. Denn viele konkurrierende Interessen stehen im Raum, genauso wie die großen Erwartungen an die Behörde. Dabei sind die verfügbaren Ressourcen begrenzt und alle

arbeiten am Anschlag. Man darf nie vergessen, dass Verwaltung immer eine Summe von Menschen ist."

- Welche Konzepte aus anderen Städten halten Sie für nachahmenswert und wie würden Sie die dafür notwendigen juristischen Rahmen in der LHS aufzeigen?

Ozasek: "Ich bin großer Fan von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo, die entschlossen und zielstrebig die französische Hauptstadt umkrempelt.

Mailand verfügt über ein flächiges Netz an protected-bike-lanes. Die Niederländer setzen Maßstäbe bei gutem Fahrrad-Infrastrukturdesign. Barcelona schafft mit den Superblocks urbane Oasen, wo früher lärmende Autos dominierten. Es gibt viele best-practice-Beispiele, die es zu adaptieren lohnt. Stuttgart hat aber auch ein städtebauliches Erbe: nehmen wir den Leichtbau bei der Konstruktion von Brücken und Gebäuden, unter Vordenker Frei Otto.

Ich möchte Experimentierräume schaffen, um Neues zu erproben. Im Rahmen von Verkehrsversuchen hat der Gesetzgeber dafür die Rechtsgrundlagen geschaffen. Bewähren sich Pilot-Lösungen, so müssen wir sie sauber verkehrsrechtlich absichern. Eine gute rechtliche Begründung ist nötig, sonst klagt man uns das Gute vor Gericht wieder weg. Als erstes würde ich in der Blockrandbebauung im Talgrund West den Superblock erproben wollen. Dafür habe ich im Gemeinderat leider keine Mehrheit erhalten, doch die Bereitschaft im Bezirksbeirat ist da, und die ist sehr wichtig."

- Wie sähe Ihr Beitrag auf dem Weg zur Fahrradstadt Stuttgart aus und welche Top-3-Herausforderungen sehen Sie bei der Straßenverkehrsbehörde auf dem Weg dorthin?

Ozasek: "1. Sicherheit muss in der Planung an erster Stelle stehen: Wir brauchen eine sichere Fahrradinfrastruktur. Und das nicht im haftungsrechtlichen Sinne, sondern auch im Sinne des subjektiven Sicherheitsempfindens. Darauf muss das Infrastrukturdesign ausgerichtet sein: Radwege müssen sicher, einladend und komfortabel sein, für das 8-jährige Kind und die

80-jährige Oma. An der Fahrradstadt müssen alle partizipieren können. Deshalb will ich zügig den „Stuttgart Standard“ fixieren. Als schnelle Maßnahme würde ich die 1,5-Meter-Kampagne als Aufdruck auf alle Fahrzeuge des Kommunalen Ordnungsdiensts anbringen.

2. Die Netzqualität für Fuß- und Radverkehr muss deutlich optimiert werden. Willkürlich endende Radwege, an Baustellen „gelöschte“ Radwege ohne Umleitungsbeschilderung – so etwas darf es in einer Fahrradstadt nicht geben. Oder nehmen wir die Hauptradroute 1: Sie ist an vielen Stellen eine Zumutung. Und das ist die einzige Route, die man als „fertiggestellt“ bezeichnen kann. Hier muss schnell eine Bestandaufnahme der Problemstellen vorgenommen und Abhilfe geschaffen werden. Vor allem über die Qualitätsstufen bei den Lichtsignalanlagen will ich mit dem Tiefbauamt sprechen. An Hauptradrouten darf die Wartezeit an Ampeln nirgends schlechter sein als für den Autoverkehr.

3. Ich will sicherstellen, dass der Dialog zwischen Radinitiativen und der Verwaltung verstetigt und intensiviert wird. Vor allem bei schwerwiegenden Unfällen würde ich gemeinsame Ortsbegehungen vorschlagen, um vor Ort Lösungen zu erarbeiten. Partizipative Prozesse auf Augenhöhe sind mir wichtig.”

- Welche Potenziale in der Zusammenarbeit mit der Landesregierung sehen Sie?

Ozasek: “Zunächst sehe ich eine große Gemeinsamkeit: sowohl Stadt als auch das Verkehrsministerium wollen deutlich mehr Menschen auf das Fahrrad bekommen. Vor allem müssen die gemarkungsübergreifenden Radschnellwege in enger Kooperation realisiert werden um Pendler auf die Pedale zu bringen. Hier berührt sich die Baulastträgerschaft von Land und Kommune. Die finanzielle Unterstützung des Landes hilft uns. Bei der Luftreinhaltung ist das Land gefordert, auch Maßnahmen für den umweltfreundlichen Radverkehr zu

ergreifen um dauerhaft die Grenzwerte einhalten zu können. Zu nennen ist hier die B14, auf der ich gerne einen Radschnellweg sehen würde, deutlich bevor der Prozess zur städtebaulichen Umsetzung der Kulturmeile angepackt werden kann. Mein Ziel wäre allerdings ein Mobilitätsgesetz wie in Berlin, das den rechtlichen Rahmen deutlich zugunsten des Radverkehrs verschiebt.”

4. Themenfeld: Sicherheit im Straßenverkehr

Die Infrastruktur ist oft der erste erkennbare Fehler in einer Verkettung von Fehlern, die zu einem Unfall führten. Unfälle sind daher selten zufällige Unglücke und lassen sich mit systematischem Arbeiten vorbeugen.

- Welche Konzepte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schweben Ihnen vor?

Ozasek: “Ich stehe klar zur Vision Zero – mit anderen Worten: Null Verkehrstote. Dazu gehört: Wo immer möglich soll Tempo 30 innerhalb der Stadtgrenze angeordnet werden. Anliegerstraßen möchte ich als verkehrsberuhigte Bereiche widmen. Dann gilt Schrittgeschwindigkeit für das Auto. Eine bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr – sprich: die protected-bike-lane - würde viel bewirken, und zudem das Sicherheitsempfinden von zu Fuß Gehenden erhöhen. Die Kapazität der Hauptradrouten muss zeitnah erhöht werden, um dem schnellen Zuwachs des Radverkehrs zu begegnen. Wir sehen heute schon, dass es an vielen Stellen für Radfahrende und zu Fuß Gehende (im Schlossgarten, am Leuze) viel zu eng zugeht.”

- Sie haben an der Entstehung des “Stuttgart Standard”, dem Qualitätsstandard nach dem die Stadtverwaltung im Sinne des Radentscheids Radwege bauen wird, mitgewirkt. Wie wollen Sie ihn langfristig in der Planung durchsetzen und weiterentwickeln?

Ozasek: “Von mehr Radverkehr profitieren letztendlich alle Menschen in Stuttgart.

Langfristig müssen wir über die Transformation der großen Ein- und Ausfallstraßen sprechen, also aus dem Bestand an Verkehrsfläche umverteilen zugunsten des Umweltverbunds.

Auf der B14 und der B27 gehen wir mit den städtebaulichen Wettbewerben das Thema Flächengerechtigkeit endlich an."

- Reicht die Gültigkeit der StVO aus, um den Fuß- und Radverkehr zu schützen?

*Ozasek: "Die Straßenverkehrsordnung ist zunächst geltendes Bundesrecht und die wichtigste Rechtsgrundlage für den Straßenverkehr. Als Kommunalpolitiker und Ordnungsbürgermeister wünscht man sich natürlich mehr Gestaltungsspielraum. Die Rechtslage ist dabei immer die eine Seite – was man wirklich darf und was nicht, das entscheiden – siehe pop-up-bikelines in Berlin – im Zweifel auch Gerichte. Von daher bietet die StVO sicherlich in ihrer überarbeiteten Form mehr Möglichkeiten, die es auszuschöpfen gilt – Stichwort Mindestabstand von 1,5 Meter zwischen Pkw und Fahrrädern, Stichwort Schrittgeschwindigkeit für LKW beim Abbiegen. Allerdings hängt nun viel daran, ob die Verkehrsminister*innen von Bund und Ländern sich im Bundesrat verständigen können. Wenn nicht, so könnten die Novellen der letzten 10 Jahre aufgrund der bekannten „Zitierfehler“ kippen. Das wäre der worst-case."*

5. Themenfeld Integration der Forschung und Industrie

Sie studierten Soziologie und Politikwissenschaften an der Universität Stuttgart, die einen Großteil ihrer Forschungsmittel aus der Industrie bekommt. Nicht zuletzt aus der Automobilindustrie, die neben der Technologieführerschaft der Region mit ihren Arbeitsplätzen auch für einen wesentlichen Teil des Pendlerverkehrs sorgt. Sie gelten als Kritiker des Autoverkehrs und der Konzerne.

- Wie kann der Autoverkehr zusammen mit dem Rad- und Fußverkehr und dem ÖPNV funktionieren?

Ozasek: "Zunächst haben wir eine sehr ungleiche Verteilung der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche. Wie genau die Verteilung ist, versuche ich seit Jahren erfolglos von der Verwaltung in Erfahrung zu bringen – aber gefühlt ist mindestens 80 Prozent der Verkehrsfläche für den rollenden oder ruhenden Pkw-Verkehr reserviert oder wird durch ihn

*dominiert. Auch beim Platzverbrauch schlägt sich das nieder: ein Pkw, der mit Tempo 40 durch die Stadt rollt, beansprucht satte 60 Quadratmeter Raum – ein*e Radfahrer*in benötigt stattdessen nur 3 Quadratmeter, ein*e Fußgänger*in weniger als einen Quadratmeter Fläche. Ist das fair, angesichts der Tatsache, dass der Raum in der Stadt knapp ist? Ich glaube nicht. Allein aus diesem Grund sollten wir damit beginnen, die Verkehrsfläche neu zu verteilen. Wenn wir mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr schaffen, dem ÖPNV mehr Raum geben wollen, dann müssen wir dem Pkw Raum wegnehmen. Ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger halte ich für möglich, wenn es eine faire Verteilung der Verkehrsfläche gibt.”*

- Wie schaffen Sie es, die ansässige Automobilindustrie konstruktiv und nachhaltig in die Mobilitätswende zu integrieren, ohne Sie zu verprellen?

*Ozasek: “Der Einfluss eines Ordnungsbürgermeisters auf die ansässige Automobilindustrie schätze ich als eher gering ein. Umgekehrt gehe ich nicht davon aus, dass Vertreter*innen der Autoindustrie dem Ordnungsbürgermeister versuchen, Vorgaben oder Empfehlungen zu geben.*

Wünschenswert wäre, wenn die Autoindustrie an den Mobilitätslösungen der Zukunft aktiv mitwirkt, Stichwort: klimaneutrale Busse.“

- Irgendwie müssen die Menschen in Stuttgart und der Region zur Arbeit kommen. Wie können die Arbeitgeber*innen mit der Stadtverwaltung Verantwortung für die Verkehrsentwicklung übernehmen?

Ozasek: “Es wurden in der Vergangenheit schon einige Maßnahmen umgesetzt, die in die richtige Richtung zeigen. Das Jobticket ist hier sicher an erster Stelle zu nennen. Möglichkeiten einer Subventionierung von Fahrrädern, die für den Weg zur Arbeit genutzt werden gibt es zum Teil, partiell ist hier aber noch Handlungsbedarf. E-Bike-Leasing ist hier ein wichtiger Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Neben den unterstützenden Faktoren muss aber auch an der Kostenschraube für klimaschädliche Mobilität gedreht werden und Subventionen entfallen, die falsche Anreize setzen. Das ist

allerdings Aufgabe des Gesetzgebers. Der Uni-Campus Vaihingen hat es vorgemacht – ab sofort gibt es keine kostenfreien Parkplätze mehr und man will ein autofreier Campus werden. Ich würde mir wünschen, dass andere große Arbeitgeber hier nachziehen, vor allem, indem nur die wirklich nötigen Parkplätze errichtet werden und nicht ein vielfaches davon, wie im Vaihinger Synergiepark.”

- Entwicklungsprozesse basieren auf einer Planung und Konzeption. Unternehmen beziehen dafür oft Dienstleister und Hochschulen ein. An welcher Stelle könnten Partnerschaften mit Industrie und Wissenschaft die Arbeit in der Straßenverkehrsbehörde verstärken?

Ozasek: “Das Thema Citylogistik ist für diesen Bereich prädestiniert. Hier gab es bereits Pilotprojekte wie LogSpaze: Erste Versuche, wie vor allem in der Innenstadt die sogenannte „letzte Meile“ mit CargoBikes und eben nicht mehr mit schweren Lkw oder Transportern zurückgelegt werden kann. Als Ordnungsbürgermeister werde ich mich dafür einsetzen, dass es bei diesem Thema endlich vorangeht. Auch hier hat der Gemeinderat vor drei Jahren einen klaren Auftrag erteilt, den es jetzt von Seiten der Verwaltung einzulösen gilt: ein funktionierendes City-Logistik-System in der Innenstadt aufzubauen. Dafür sind anbieter-übergreifende Logistik-Hubs nötig, die ich gerne in bisherigen Park-Decks unterbringen würde. Die verkehrsplanerische Grundlagenuntersuchung zur City hat gezeigt, dass tausende Kfz-Parkplätze schon heute verzichtbar sind.

Wichtig wäre eine enge Zusammenarbeit auch bei der Frage der Verkehrsmengensteuerung. In Zürich bildet die Dosierung des Kfz-Verkehrs das Fundament ihrer Mobilitätswende-Agenda. Hier würde ich gerne Partner aus der Wissenschaft an Bord nehmen, um ein solches System in Stuttgart zu implementieren.”

