

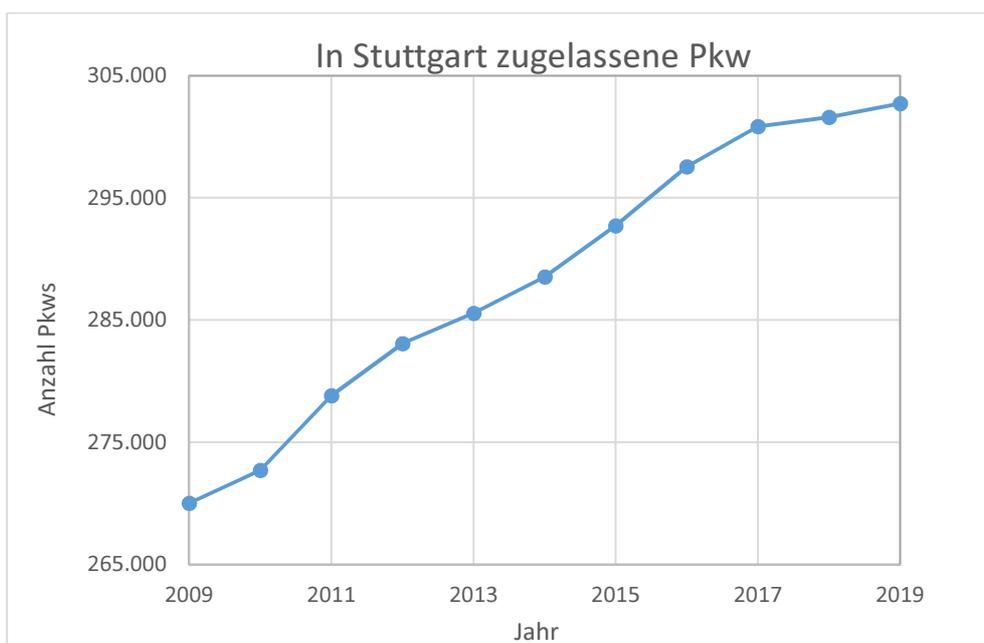
Stuttgart, 25.09.2020

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan der Stadt Stuttgart

Der Fahrgastverband PRO BAHN und der Bund für Umwelt und Naturschutz BUND wollen nachfolgend zum Entwurf der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Stuttgart vom 21. Juli 2020 Stellung nehmen.

1. Einleitung

Stuttgart hat als Zentrum des Mittleren Neckarraums einen starken Berufs- und Wirtschaftsverkehr, aber auch die Einwohner sind sehr oft mit dem Auto unterwegs. Für eine Großstadt hat Stuttgart bei der Verkehrsmittelwahl einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden. Für immerhin 39 % aller Wege entscheiden sich die Bürger, den Pkw zu benutzen oder im Pkw mitzufahren. In anderen vergleichbaren deutschen Städten ist der Anteil geringer und liegt z. B. in Hamburg und Köln bei 35 %, in Bremen und Hannover bei 34 %, in München und Berlin bei 32 % bzw. 31% und in Frankfurt am Main sogar nur bei 27%. Noch geringer sind die Anteile in Wien und Zürich mit jeweils nur 25 %. (Quellen: Städte in Bewegung¹, Studie Agora Verkehrswende)



¹ <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/staedte-in-bewegung/>

Die Zahl der in Stuttgart zugelassenen Pkw erreicht jedes Jahr neue Rekordwerte (siehe Grafik) und steigt stärker als die Einwohnerzahl. Während im Jahr 2009 noch 481 Pkw auf tausend Einwohner kamen, waren es 10 Jahre später bereits 493 Pkw.

Zwar sank der ein- und ausfahrende Verkehr am Kesselrand in den letzten 8 Jahren von 423.804 Fahrzeugen (2009) um etwa 7 % auf 393.413 Fahrzeuge (2017), dafür ist aber an der Stuttgarter Markungsgrenze ein stetiger Anstieg der Anzahl von Kraftfahrzeugen zu beobachten: von 818.772 Fahrzeuge im Jahr 2010 auf 837.177 Fahrzeuge im Jahr 2018 (+2,2 %). Zur Verkehrsentwicklung in der Innenstadt („Kessel“) gibt es nur wenige Daten. An den beiden automatischen Zählleinrichtungen an den Luftmessstationen am Neckartor und in der Hohenheimer Straße kann man keine einheitliche Entwicklung ablesen. Während der Verkehr am Neckartor zwischen 2010 und 2018 von 69.780 Fahrzeugen um 11 % auf 62.010 Fahrzeuge abgenommen hat, stieg dieser an der Hohenheimer Straße von 29.900 Fahrzeugen um knapp 1% auf 30.110 Fahrzeuge an.

Der Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, den die Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2013 aufgestellt hat, hatte zum Ziel, den motorisierten Verkehr mit konventionellen Antrieben im Innenstadtbereich („Stadtkessel“) um 20 % zu reduzieren. Alleine durch Umstellung der konventionellen auf elektrische Antriebe kommt man dem Ziel kaum näher, denn bisher (Stand Mitte 2020) sind nur etwa 1 % der zugelassenen Pkw rein elektrisch angetrieben und noch einmal 1 % sind sogenannte Plug-In-Hybride, die jedoch nicht unbedingt elektrisch betrieben werden.

Nach sieben Jahren muss man die Bilanz ziehen, dass dieses Ziel des Plans verfehlt wurde. Trotz guter Ansätze, wie der VVS-Tarifreform (nur noch eine Zone in Stuttgart), der Einweihung neuer Stadtbahn und Buslinien (U12, X1) und dem punktuellen Ausbau des Radwegenetzes konnte keine nachhaltige Reduzierung des Autoverkehrs in Stuttgart erreicht werden und die Anzahl der Verkehrsstaus blieb weitgehend unverändert (durchschnittliches Fahrtzeit-Plus von 30 % in der Verkehrsanalyse der Firma TomTom für 2019, zum Vergleich: 2018: 30 %, 2017: 31 %).

Viele Beispiele aus dem europäischen Ausland, wie z. B. in Kopenhagen, Paris oder Wien, zeigen, dass nur mit einer kontinuierlichen **Umwidmung von Autoverkehrsflächen zu Wegen und Plätzen für den Fuß- und Radverkehr oder zu Grünanlagen** eine dauerhafte Abnahme des Kfz-Verkehrs zu erreichen ist. Eine solche Neuverteilung ist auch eine Frage der **Gerechtigkeit**, denn obwohl „nur“ 39 % aller Wege mit dem Auto unternommen werden, nimmt die Infrastruktur dafür etwa 70 % des öffentlichen Raums ein (StZ vom 5.9.2020). Um den Bewohnern Stuttgarts ein Leben ohne Privat-Auto zu ermöglichen, muss neben dem Ausbau von Sharing-Angeboten vor allem der ÖPNV verstärkt ausgebaut werden. Dabei müssen auch viel mehr **Straßenflächen ausschließlich dem ÖPNV zur Verfügung** gestellt werden, wodurch dieser auch pünktlicher und günstiger für den Betreiber wird.

Für eine wirkliche Verkehrswende in Stuttgart, die aus Gründen der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes, des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit dringend geboten ist, muss auf der einen Seite der Nahverkehr attraktiver und unkomplizierter werden, aber gleichzeitig auf der anderen Seite der Autoverkehr gebremst und sein genereller Vorrang im Verkehrssystem

der Stadt zurückgedrängt werden. Deshalb begrüßen wir es, dass der Nahverkehrsplan einen Schwerpunkt auf die Beseitigung von Behinderungen des Nahverkehrs legt und vermehrt Vorrangschaltungen und Busspuren vorsieht.

Zunächst wollen wir zur Methodik des Nahverkehrsplans Stellung nehmen und anschließend stichpunktartig unsere Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV in Stuttgart im Einzelnen darstellen

2. Bedienungsqualität

Bei der Darstellung der Bedienungsqualität wird das Verkehrsangebot beschrieben und dargelegt, dass es für alle Einwohner ein bedarfsgerechtes Angebot gibt. Wir sehen es dabei kritisch, wie die **Erschließungsstandards** festgelegt werden.

Die **Haltstelleneinzugsbereiche** werden ohne Berücksichtigung der Topographie festgelegt und sind für Hanglagen, wie z. B. in Kaltental oder in Heslach zu groß. Auch der zugrunde gelegte Einzugsbereich für S-Bahn von 1000 m ist vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zu weit. In München mit seiner ebenen Topographie hat man im Nahverkehrsplan den Einzugsbereich für U/S-Bahn auf 800 m verkleinert. Auch sind dort die Einzugsbereiche in der Kernzone mit 400 m (S-/U-Bahn) bzw. 300 m (Bus/Tram) kleiner als in Stuttgart: 500/600m. Zudem findet in Stuttgart keine Betrachtung des Nachtverkehrs statt.

Im Nahverkehrsplan werden die **Beförderungszeiten** von allen Haltestellen in Stuttgart zu zentralen Bereichen betrachtet. Dabei sind die Umsteigezeiten zu optimistisch angesetzt, denn die Anschlüsse sind oft nur bei vollkommen pünktlichen Bussen und Bahnen zu erreichen und setzen voraus, dass die Fahrgäste sehr gut zu Fuß sind. In der Hauptverkehrszeit werden diese Beförderungszeiten deshalb sehr häufig nicht erreicht.

Es fehlt auch eine Betrachtung der Qualität der Verbindungen ins nächste Stadtteilzentrum (z.B. zum Einkaufen), was für viele Bürger in den Randbezirken wesentlich wichtiger ist, als der Weg in die Stadtmitte. In anderen Städten werden dafür oft noch weitere Maximalzeiten festgelegt.

Es fehlt auch eine Festlegung von **Mindestgeschwindigkeiten** als Qualitätskriterium wie im Nahverkehrsplan der Stadt München. Dort sollten bei Tram- bzw. MetroBus-Linien 19 km/h und bei Stadtbus-Linien 15 km/h nicht unterschritten werden, wobei die angestrebte Mindestgeschwindigkeit auf den gesamten Linienweg bezogen ist. Eine Aufstellung für die Stadtbusse in Stuttgart zeigt, dass dies nicht immer erfüllt ist.

Linie	von	nach	Länge in km	Fahrzeit in Minuten	Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h
40	Wagenburgstraße	Vogelsang	8,6	30	17,2
41	Lerchenrainschule	Liederhalle	4,1	17	14,5
42	Schlossplatz	Schöttleplatz	11,4	42	16,3
43	Feuersee	Pragsattel	12,7	44	17,3
44	Westbahnhof	Killesberg	9,0	32	16,9
45	Bad Cannstatt Bf	Buchwald	8,1	28	17,4

Die Linie 41 müsste bei diesem Kriterium beschleunigt werden und wenn man realistische Fahrzeiten in der Hauptverkehrszeit mit den regelmäßig auftretenden Verspätungen annehmen würde, wäre z. B. die Linie 42 ebenfalls zu langsam.

Bei den **Bedienungshäufigkeiten** muss kritisch angemerkt werden, dass selbst auf wichtigen Stadtbahnlinien am Sonntagmorgen vor 8 Uhr nur ein 30-Minuten-Takt angeboten wird. Das ist z. B. für die Anfahrt zum Hauptbahnhof, wo ein Anschluss an einen Zug oder eine S-Bahn erreicht werden soll, zu wenig.

Nachdem die Zahnradbahn neue Fahrzeuge bekommt, die deutlich leiser sind, sollte diese Linie auch noch nach 21 Uhr bedient werden.

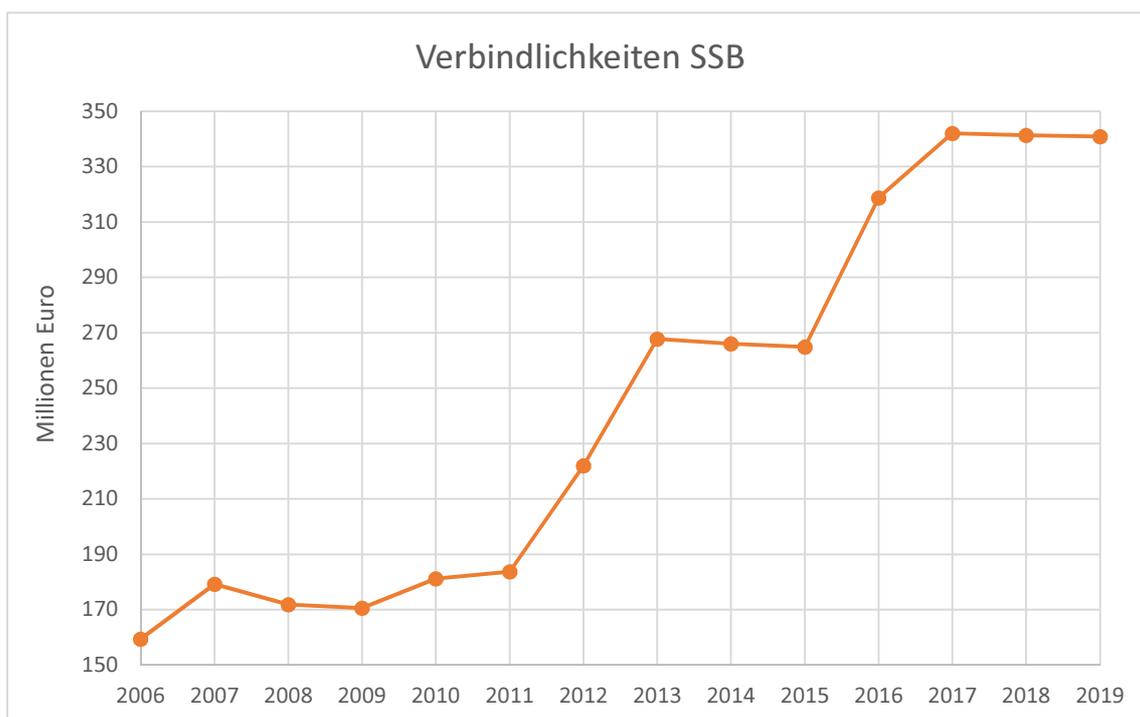
Die Stadtbahnlinie U8 stellt eine wichtige Querverbindung der südlichen Stadtteile her und sollte auch am Wochenende verkehren. An Wochentagen sollte sie auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden.

Es fehlen auch weitere **Qualitätskriterien**, wie z. B. für Pünktlichkeit oder für das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV, für das in den Nahverkehrsplänen anderer Städte ein Richtwert von 1,5 gilt, d.h. der ÖV darf nicht mehr als 50% langsamer als der IV sein. Für die Pünktlichkeitsdaten sollte außerdem gelten, dass die Öffentlichkeit Zugang zu diesen Daten hat und diese nicht als Unternehmensgeheimnis behandelt werden, wie z. B. bei der SSB. Wir empfehlen, bei den Fortschreibungen der Nahverkehrspläne zukünftig externe Gutachter hinzuzuziehen, die einen Überblick über die Situation in anderen Städten haben und die Schwachstellen im Stuttgarter Nahverkehr analysieren können.

Die **Finanzierung des Nahverkehrs** muss nachhaltig sein, so dass Verkehrsbetriebe auskömmlich wirtschaften können und nicht in eine Insolvenz getrieben werden, wie es in der Vergangenheit bei einigen Busunternehmen (z.B. Fa. Rexer) oder sogar bei Stadtverkehrsbetrieben (Gera) der Fall war. Dabei muss auch beachtet werden, dass genügend Rücklagen für eine Erneuerung der Anlagen und der Fahrzeuge gebildet werden.

Hier auf die Zuschüsse von Land und Bund zu hoffen, wie das im vorliegenden Entwurf geschieht, wird der Lage nicht gerecht. Die Stadt Stuttgart könnte z. B. flächendeckend Parkgebühren verlangen und diese Mittel in den Nahverkehr investieren. Firmen, deren Mitarbeiter oft kostenlos auf städtischen Flächen oder sogar in städtischen Parkhäusern parken, wie z. B. im Neckarpark, müssten dann ebenfalls eine Gebühr bezahlen, damit das Parken für die Mitarbeiter weiterhin kostenlos bleibt.

Die finanzielle Lage der SSB hat sich in den letzten Jahren verschlechtert (Verdoppelung der Verbindlichkeiten in 10 Jahren, siehe Grafik) und es stehen eine Grunderneuerung bei den unterirdischen Stadtbahnanlagen und große Neubeschaffungen bei der Stadtbahnflotte an.



Die Stadt hat bereits neben der regulären Finanzierung des Defizits aus dem SVV-Vermögen bereits einen einmaligen Zuschuss von 72 Mio. € für Investitionen bei der SSB aus dem normalen Haushalt bereitgestellt. Angesichts der anstehenden Investitionsvorhaben muss eine kontinuierliche Finanzierung für solche Projekte aus dem städtischen Haushalt erfolgen.

Kundenservice

Die Mitarbeiter in den Kundencentern bei SSB und Bahn sollten gute Englischkenntnisse haben. Eine telefonische Erreichbarkeit des Kundenservice muss gewährleistet sein.

Heute ist der Kundenservice der SSB nicht ohne Internetanschluss erreichbar. Es gibt nur einen Kundendialog mit Internetformular mit festgelegten Themenbereichen und keine Telefonnummer auf der Webseite.

Fahrgastinformation

An den Haltestellen sollten überall Echtzeitanzeiger installiert werden. Dabei muss die Echtzeitinformation auf Basis der momentanen Fahrzeugpositionen mittels GPS erfolgen, um auch bei Verkehrsstörungen eine realistische Einschätzung der Lage zu ermöglichen. Heute werden in solchen Fällen oft "Geisterbahnen" angezeigt, die gar nicht verkehren, weil sie z. B. schon vor der Endstation gewendet haben, aber im elektronischen Fahrplansystem nicht ausgebucht wurden.

Fahrplan

Einige **Anschlüsse** werden im aktuellen Fahrplan planmäßig verpasst. Beispiele sind tagsüber mit jeweils ca. 10 Minuten Wartezeit:

- Verbindung Gänsheide – Sillenbuch mit U15 - U7 an der Ruhbank in beiden Richtungen

und abends mit jeweils fast 15 Minuten Wartezeit:

- Verbindung Stammheim – Freiberg mit U15 - U7 in Zuffenhausen in beiden Richtungen (13 Min.)
- Verbindung Gablenberg – Gänsheide mit L42 - U15 an der Heidehofstraße (14 Min.)

- Verbindung S-Wangen – Buchwald mit U4- L45 am Ostendplatz (15 Min.)
- Verbindung S-Vaihingen – Plieningen Post mit U3 - L74 /L76 an der Garbe (15 Min.)
- Verbindung Esslingen – Stuttgart-Ost mit S1- U4 in Untertürkheim in beiden Richtungen (16 Min.)

Es sollte geprüft werden, ob Fahrplananpassungen möglich sind. Darüber hinaus sollte ein System zur **Anschlussicherung** an wichtigen Umsteigeknoten eingeführt werden, mit dem Busfahrer einer Anschlussbuslinie über eine Verspätung der S-Bahn oder der Stadtbahn informiert werden. Das wäre vor allem abends wichtig, wenn die Anschlussbusse nur noch im Halbstundentakt oder sogar nur im Stundentakt verkehren (z. B. an der Haltestelle Vaihingen Universität oder am ZOB in Degerloch).

Tarife

Aufgrund der relativ kurzen Haltestellenabstände auf den Innenstadtbushaltestellen ist der Kurzstreckenfahrtschein mit maximal drei Haltestellen häufig nur für Fahrten von etwa einem Kilometer nutzbar. Früher galt dafür eine Entfernung von 2 Kilometern. In den meisten Großstädten in Deutschland gelten solche Tickets für 4 Haltestellen. Deshalb sollte auch in Stuttgart die erlaubte Fahrtweite auf 4 Haltestellen ausgeweitet werden und zusätzlich ein 3 €-Stadtteil-Tagesticket angeboten werden.

Wegen des veränderten Nutzerverhaltens durch die COVID19-Pandemie werden herkömmliche Zeitkarten oft unwirtschaftlich. Deshalb sollte für diese Fälle ein neues Ticket angeboten werden, das auch Teilzeitkräften bzw. für Personen, die häufig im Home-Office arbeiten einen attraktiven Tarif bietet. Dieses könnte als elektronisches Ticket zum Kauf von Einzelfahrten für festgelegtem Zeitraum und mit degressivem Kilometer-Tarif angeboten werden (Vorbild Südtirol Pass²)

Eine Alternative könnte auch sein, das 9-Uhr-Umweltticket mit der zusätzlichen Möglichkeit auszustatten, Einzelfahrten vor 9 Uhr zum Kinderfahrpreis zu erwerben.

Neben den elektronischen Angeboten sollte aber weiterhin auch die Mehrfahrtenkarte aus Papier angeboten werden. Für ältere Fahrgäste und Menschen mit Datenschutzbedenken ist sie eine unkomplizierte Fahrkarte, die auch im Vorverkauf erworben werden kann und dadurch die Automaten entlastet. Es ist zu prüfen, ob die Fahrkarte nicht auf 8 Fahrten mit entsprechend größerem Rabatt erweitert werden kann (Quadratisches Format mit 4 Kanten x 2 Seiten)

Der BW-Tarif sollte an allen SSB-Automaten erhältlich sein.

3. Beförderungsqualität

3.1 Bus

Der Dieselantrieb bei Bussen hat keine Zukunft und sollte gerade in Stuttgart wegen des fortschreitenden Klimawandels durch elektrische Antriebe abgelöst werden. Dabei spielt auch die Wärmelast durch das heiße Abgas bei Verbrennungsmotor-Bussen eine Rolle, denn dadurch heizt sich die Stadt im Sommer noch weiter auf. Die "Clean Vehicle Directive" der EU fordert, dass ab August 2021 45 % der neu beschafften Busse saubere Antriebe haben, wobei die Hälfte davon, also 22,5 %, völlig emissionsfrei sein müssen. Das ist nur mit elektri-

² <https://www.suedtirolmobil.info/de/tickets/suedtirol-pass-ticket>

schen Antrieben möglich, wobei darunter auch der Betrieb mit Wasserstoff und Brennstoffzellen fällt. Wasserstoff ist allerdings keine nachhaltige Alternative, denn der Wasserstoff in Deutschland wird zu 95 % aus fossilen Kohlenwasserstoffen produziert und eine Produktion durch Elektrolyse aus erneuerbarer elektrischer Energie benötigt wegen der Umwandlungsverluste etwa das dreifache der Energiemenge, die für den Batteriebetrieb nötig ist. Allerdings haben reine Batteriebusse immer noch sehr schwere Batterien, die nur etwa einen halben Tag bis zur nächsten Ladung fahren können und weniger Fahrgäste aufnehmen können. Deshalb wurde als neues Konzept ein **Hybrid-Oberleitungsbus** entwickelt, das in Esslingen bereits eingesetzt wird. Dort fährt ein elektrisch angetriebener Bus mit Batterie in der Innenstadt unter der Oberleitung und lädt die Batterien auf (in-motion-charging), außerhalb der Kernstadt fährt er im Batteriebetrieb. Diese Technik wird mittlerweile in vielen Städten erprobt und teilweise auch schon eingesetzt (Eberswalde, Salzburg, Arnheim ...). Dabei genügt es, nur die zentralen, von vielen Linien befahrenen Streckenabschnitte sowie Steigungsstrecken mit Oberleitungen zu elektrifizieren und den Rest mit der Batterie zu fahren, die dann kleiner ausfallen kann. Eine Studie des BMVI ergab³, dass der Hybrid-Oberleitungsbus (HO) als Nachfolger des Dieselmotors das kostengünstigste und im Betrieb vorteilhafteste elektrische System ist. Diese Busse weisen im Vergleich zu Dieselmotoren einen um 60 % niedrigeren Energieverbrauch auf und verursachen ca. 40 % weniger CO²-Emissionen. Es sollte dabei geprüft werden, ob für Hybrid-O-Busse nicht auch eine Technik wie bei Oberleitungs-LKWs zum Einsatz kommen kann, die das Anbügeln an und das Abbügeln vom Fahrdraht durch einen aktiven Stromabnehmer bei voller Fahrt erlaubt⁴.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Busflotte sollte die SSB auch vermehrt in die Stromproduktion auf ihren eigenen Gebäuden einsteigen. Dazu könnte der Busbetriebshof in Gaisburg und das SSB-Zentrum mit **Photovoltaikanlagen** ausgestattet werden.

Fahrradmitnahme

Auf einzelnen Buslinien mit geringer Auslastung sollte abends eine Fahrradmitnahme im Bus erprobt werden.

Die Fahrradmitnahme im Freizeitverkehr mit Fahrradanhänger („RadTourer“) zum Forsthaus II sollte dadurch attraktiver gemacht werden, dass ein Zustieg mit Fahrrad an der Haltestelle Schwab-/Reinsburgstraße ermöglicht wird. Diese Linie sollte über die Solitude nach Weilimdorf verlängert werden (siehe bei Vorschlägen für neue Buslinien).

Außerdem sollte eine zweiten „RadTourer“-Linie zum Rotenberg eingerichtet werden.

3.2 Stadtbahn

Hygienemaßnahmen

Es sollte geprüft werden, ob in den Klimaanlagen der Stadtbahnen und der zukünftigen Elektrobusse, in denen im Winter ein Teil der Luft rezirkuliert wird, eine Filterung bzw. eine Behandlung der Luft mit UV-Strahlung und/oder Ozon stattfinden kann. Damit könnten Viren abgetötet werden und die Ansteckungsgefahr verringert werden.

An wichtigen Haltestellen und in allen Fahrzeugen sollten in der Grippesaison Desinfektionsmittelpender bereitgestellt werden (Vorbild Regensburg).

³ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/hybrid-oberleitungsbus.html>

⁴ <https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/strasse/ehighway.html>

3.3 Haltestellen

Barrierefreiheit

Um den Einstieg in die Busse zu erleichtern sollen an allen Haltestellen bis 2022 alle noch existierenden Busbuchten in Bus-Kaps umgebaut werden. Sie sind besser anfahrbar, es entsteht kein größerer Spalt beim Einsteigen und die Gehwegbreite wird nicht eingeschränkt. Alle Aufzüge an Stadtbahnhaltestellen sollen ein automatisches Meldesystem erhalten, das bei einem Ausfall den Störungsdienst verständigt.

Zum besseren Einstieg in die Stadtbahn auch mit Rollstühlen sollten bei den **Hochbahnsteigen** der SSB die unterschiedlichen **Bahnsteighöhen** vereinheitlicht werden. Barrierefreiheit muss auch für Schwerhörige (T-Spule und deutliche Anzeigen) und Blinde (einheitliche Leitstreifen an allen Haltestellen) hergestellt werden.

Die Hochbahnsteige an Stadtbahnhaltestellen sollten von beiden Enden her zugänglich sein, wie z. B. an der Haltestelle Karl-Olga-Krankenhaus (stadtauswärts).

Bei der Haltestelle **Marienplatz** muss die fehlende Rolltreppe vom Zwischengeschoss auf das Zwischenpodest nachgerüstet werden.

Der Bahnsteig an der Haltestelle **Charlottenplatz** auf der Tallängslinie in Richtung Staatsgalerie sollte nach hinten verlängert und mit einer Treppenanlage an die Haltestelle der Talquerlinie in Richtung Olgaekc angeschlossen werden, um das Umsteigen von der Talquerlinie zu erleichtern (dies war bisher wegen Platzbedarf der B14-Unterführung nicht möglich, ist aber nun durch die geplante Umgestaltung der Straße umsetzbar)

Im Rahmen des **Regionalbahnhofs Stuttgart-Vaihingen** wird ein neuer Bahnsteig 4/6 mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm errichtet, an dem zukünftig auch die Linie S1 in Stadteinwärtsrichtung hält. Der vollständig barrierefreie Einstieg in die S-Bahn soll nach Plänen der Bahn und des VRS an diesem Bahnsteig zukünftig an der ersten Türe über die in den S-Bahn-Zügen vorhandene Rampe erfolgen. Der barrierefreie Aus- und Einstieg mit der vom Fahrer bedienten Rampe ist jedoch sehr umständlich und zeitaufwendig und führt zu Verspätungen auf der ohnehin bis zur Leistungsgrenze belasteten Stammstrecke.

Um wenigstens teilweise die bestehende Barrierefreiheit wiederherzustellen muss eine Teilerhöhung des Gleises 4 auf 96 cm vorgenommen werden.

Ein weiterer Nachteil ist, dass der neue Bahnsteig 4/6 nicht an die bestehende nördliche Personenunterführung zum Gleis 2/3 angeschlossen wird. Damit müssen zukünftig Fahrgäste in Richtung Norden, die in S-Vaihingen in die S1 bzw. S5 einsteigen oder aus diesen aussteigen wollen, größere Umwege in Kauf nehmen und die Anbindung des Bereichs um die Filderhof- und Emilienstraße verschlechtert sich deutlich. Deshalb muss die nördliche Bahnsteigunterführung bis Gleis 4 und auf die andere Bahnhofseite zum Regierungspräsidium ausgebaut werden.

Die Haltestellen Blick der U13 und die Haltestelle **Neckarpark** der S1 liegen nur ca. 150 m auseinander, es gibt wegen des dort liegenden Bahngeländes jedoch keinerlei Fußwegverbindung. Hier könnte ein Steg über den Güterbahnhof errichtet werden zur Schaffung einer weiteren Anreisemöglichkeit zu den Einrichtungen und Veranstaltungen im Neckarpark. Eine alternative Anbindung des Gebiets an der Augsburgs Straße könnte auch durch einen aufgehängten Fußgängersteg unter der B14 erfolgen (600 - 800 m Fußweg).

Sicherheit

An Haltestellen mit Ampeln für Fußgänger sollte die **Ampelschaltung** aus Sicherheitsgründen auf einfahrende Bahnen abgestimmt werden, so dass bei Einfahrt der Bahn grünes Licht für heraneilende Fahrgäste geschaltet wird (Beispiel Wolfbusch).

Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen an **Fußgängerüberwegen** der Stadtbahn. Trotzdem sind immer noch nicht alle Überwege als Z-Übergang umgebaut - das sollte dringend nachgeholt werden. Weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit wären ein bei der SSB erprobtes Rundum-Warnlicht oder auch Leuchtstreifen am Boden. Zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken der Stadtbahn im Straßenraum gibt es seit kurzem **Fahrerassistenzsysteme**, siehe z. B. in Duisburg⁵. Diese Technik sollte auch in Stuttgart eingesetzt werden.

An Bushaltestellen, an denen die Gefahr besteht, dass bei einem Unfall ein Fahrzeug in den Haltestellenbereich geschleudert wird, sollten Vorkehrungen gegen solche Unfälle getroffen werden (z. B. Poller, Leitplanken, Geschwindigkeitsbeschränkungen)

An Bushaltestellen sollte zur **Sicherheit** der ein- und aussteigenden Fahrgäste ein generelles Überholverbot eingeführt werden (wird bisher nur an wenigen Haltestellen praktiziert, wo der Bus dann mit angeschalteter Warnblinkanlage hält)

Gesundheit und Aufenthaltsqualität

Bei Untersuchungen des Prüfkonzerns DEKRA in Stuttgarter U- und S-Bahnhöfen wurde eine hohe **Feinstaubbelastung** gemessen. Analog zu den Filtersäulen an den hochbelasteten Straßen könnte eine derartige Technik auch für bessere Luft in den Tunnelhaltestellen der Stadtbahn sorgen. Bei der Metro Paris wird dies bereits mit einer Kombination aus verstärkter Reinigung und Feinstaubfiltern erfolgreich eingesetzt⁶.

An den größeren Knotenpunkten des Stadtbahnnetzes sollten öffentliche **Toiletten** vorhanden sein, und diese auch in den elektronischen Auskunftssystemen verzeichnet sein (dies ist bisher nur bei der S-Bahn umgesetzt⁷).

Nach dem Vorbild der Stadt Utrecht sollen **begrünte Unterstände** an Bushaltestellen eingeführt werden (dort wurden 316 Dächer von Bushaltestellen mit Sukkulenten und Blumen begrünt⁸). Alternativ oder zusätzlich können dort auch Solarpaneele montiert werden.

Eine Begrünung und klimatische Verbesserung des Straßenraums könnte auch durch den vermehrten Einsatz von **Rasengleisen** erreicht werden (z. B. zwischen Liederhalle und Vögelersang)

Um die Kombination Fahrrad und ÖPNV attraktiver zu machen, müssen vor allem im Außenbereich mehr sichere **Radabstellplätze** (Boxen) installiert werden.

⁵ <https://www.eurailpress.de/nachrichten/fahrzeuge-komponenten/detail/news/duisburg-bombardier-liefert-niederflur-vorserienfahrzeug.html>

⁶ <https://www.usinenouvelle.com/editorial/ip-air-de-suez-va-purifier-l-air-des-stations-du-metro-parisien.N852345>

⁷ <https://www.vvs.de/download/Stationen%20mit%20WC.pdf>

⁸ https://www.deutschlandfunkkultur.de/utrecht-probt-klimaschutz-im-kleinen-bushaltestellen-fuer.979.de.html?dram:article_id=458896

4 Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität

Ausreichende Fahrbahnbreite

In Straßen mit regelmäßigem Busverkehr muss für einen flüssigen Verkehr eine Mindestdurchfahrtsbreite von 8 Metern gewährleistet werden. Wo dies aufgrund von parkenden Autos nicht eingehalten wird, sind Parkverbote anzuordnen und zu überwachen.

Busspuren

Die im Entwurf aufgelisteten Busspuren werden von uns begrüßt und wir fordern eine zeitnahe Umsetzung. Darüber hinaus sind solche Spuren noch an folgenden Stellen notwendig:

- Vaihinger Hauptstraße
- B14 vor Heslacher Tunnel stadteinwärts (von der Brücke bis zur Linksabbiegerspur Richtung Kaltental)
- Mercedesstraße
- Gaisburger Brücke - hier könnte eine Busspur in der Mitte angelegt werden, die wechselseitig nutzbar ist, wie bei der Linie X1

Nach dem Vorbild der Stadt Berlin sollte es der SSB ermöglicht werden, auch selber abschleppen zu können, wenn eine Busspur zugeparkt ist.

Vorrangschaltungen:

Die heute an den meisten Ampeln installierten Vorrangschaltungen gewähren keinen absoluten Vorrang, sondern bieten oft nur eine um wenige Sekunden verkürzte Wartezeit, was im Verhältnis zum Aufwand einen zu geringen Vorteil bietet. Außerdem kann man häufig beobachten, dass diese Anlagen vollkommen wirkungslos sind und der Bus über eine Minute an der roten Ampel steht (Beispiel Linie 42 vor der Haltestelle Planckstraße). Es besteht der Verdacht, dass die Verkehrsbehörde die Steuerung so lange im Interesse eines flüssigen Pkw-Verkehrs optimiert, dass für die Busse überhaupt kein Vorrang mehr gilt. Deshalb muss die Steuerung so programmiert werden, dass wieder ein echter Vorrang der Busse und Stadtbahnen vor dem Individualverkehr gewährleistet ist und Störungen müssen umgehend beseitigt werden.

In kritischen Bereichen, wo die **Stadtbahnstrecken im Straßenraum** verlaufen, wie z.B. in der Hackstraße oder in der Hohenheimer Straße kann der Pkw-Verkehr auch mit Hilfe von **Pförtnerampeln** soweit reguliert bzw. dosiert werden, dass es zu keinen Behinderungen kommt. Dort sollten die Gleise durch Ausweisung von Sperrflächen, die von Rettungsfahrzeuge befahrbar sind, für den normalen Verkehr gesperrt werden und der Pkw-Verkehr auf der heutigen Parkspur fahren. In der Hohenheimer Straße (U5, U6, U7) muss dazu eine Spur für den Pkw-Verkehr wegfallen. In der Hackstraße (U4, U9) können die wegfallenden Parkplätze durch Tiefgaragenparkplätze im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung des Quartiers Hackstraße/Stöckachstraße (EnBW-Areal) ersetzt werden

In den letzten Jahren haben sich die **Unfälle mit Stadtbahnen** gehäuft, die durch verbotswidrig abbiegende oder wendende Autofahrer verursacht werden. Das führt auch regelmäßig zu längeren Störungen und Behinderungen im Stadtbahnverkehr. Um dies wirksam zu unterbinden, sollte neben einer noch deutlicheren Signalisation (möglicherweise auch mit einem hell blinkenden Warnschild) auch stationäre Überwachungsanlagen zur Abschreckung installiert werden.

5 Verkehrsangebot

Im Folgenden wollen wir stichpunktartig zu den vorgeschlagenen Maßnahmen Stellung nehmen und weitere Verbesserungen des Verkehrsangebots vorschlagen

5.1 Stadtbahnausbau

Die im Nahverkehrsplan genannte Projekte:

- U5: Verlängerung nach Hinterhof in Leinfelden-Echterdingen
- U5b: Killesberg - Plieningen über Verbindungskurve in Möhringen
- U6: Verlängerung zum Flughafen / zur Messe
- U13: Verlängerung nach Weilimdorf und Hausen mit späterer Verlängerung nach Ditzingen
- U17: neue Linie Dürtlewang - Flughafen/Messe über Verbindungskurve "Pflugmühle" bei Möhringen
- U19: Verlängerung zum Mercedes-Benz-Museum
- U3/U8: Stadtbahnverlängerung „Vaihingen-West“ zum Eiermann-Areal bzw. nach Lauchäcker und Büsnau
- U1: Verlängerung der Haltestellen auf 80 m und Zusammenlegung der Haltestellen Nürnberger Str. und Augsburger Platz zu einer Haltestelle auf der Westseite der S-Bahn-Station (bessere Umsteigeverhältnisse zur S-Bahn durch ein Zwischengeschoss über der U-Haltestelle)

werden von uns auch als wichtig erachtet und sollten beschleunigt geplant und gebaut werden. Beim Stadtbahnausbau im Bereich Vaihingen muss dringend geprüft werden, ob der Standort Vaihingen vom amerikanischen Truppenabzug betroffen ist und das Gelände für Wohnbebauung genutzt werden kann. Gegebenenfalls ist die Streckenführung daran anzupassen.

Stadtbahnausbau zusätzlich zu genannten Projekten

- Neue Linie Stammheim - Zuffenhausen (überlagert zur U15) - Freiberg - Mühlhausen
- U19 Schleyerhalle - Mercedes-Benz-Welt - Brendle - Schlachthof - Wagenburgstraße - Wagenburgtunnel - Hauptbahnhof mit neuer Neckarbrücke und Erschließung des zukünftigen Wohngebiets auf dem ENBW-Gelände
- U3-Verlängerung nach Birkach
- U2-Verlängerung nach Schmiden
- U2: Verlegung der Haltestelle Daimlerplatz in nordöstlicher Richtung, Ausbau der Haltestellen bis Neugereut auf 80 m
- U7-Verlängerung von Nellingen nach Esslingen
- Verlängerung U4 von Hölderlinplatz zur Schwabstraße
- neue Stadtbahnstrecke Zuffenhausen - Neuwirtshaus - Kallenberg (evtl. Verlängerung nach Korntal-Münchingen mit Anschluss zur Strohgäubahn)
- U5: Bahnsteigverlängerung in Leinfelden-Echterdingen auf 80 m für die Doppeltraktion, die aber vor allem zwischen Möhringen und Hauptbahnhof benötigt wird.

Optimierung der Signal- und Weichensteuerung

Freie Fahrt der Stadtbahnen ohne Zwischenhalt an Linienverzweigungen. Dazu müsste ein elektronisches System den Standort und den Linienweg jeder Bahn kennen und die Weichen entsprechend stellen.

5.2 Ausbau des Busverkehrs:

Die **Linie 42** sollte als stärkste Innenstadtbuslinie mit über 30.000 Fahrgästen/Tag (stärker als manche Stadtbahnlinie) als Metrobuslinie ausgebaut werden. Solche Linien sollten dann auch besonders gekennzeichnet werden (M42) und weisen höhere Fahrgeschwindigkeiten (mindestens 19 km/h) und ein hohes Maß an Busspuren auf. Weitere Linien könnten folgen.

Zur Verbindung des Nordbahnhofviertels mit dem Stadtbezirk Stuttgart-Ost sollte zwischen **Stöckach-Wolframstraße-Mittnachtstraße-Nordbahnhof** eine **neue Buslinie** eingerichtet werden. Alternativroute: Ostendplatz - Urachplatz - Kernerplatz - Neckartor - Wolframstraße Nordbahnhof

Linien 45 und 56: neue Führung durch Wohngebiet Neckarpark, dabei Buskorridore mit versenkbarem Poller, um Durchgangsverkehr herauszuhalten, Anpassung an neue Linie U19 nach Mercedes-Benz-Welt. Verkürzung des Fahrwegs **bei Linie 45** durch Führung durch die Landhausstraße (Haltestelle Leo-Vetter-Bad) in beiden Richtungen.

Prüfung, ob anstelle der Linie 45 die **Linie 40** von Wagenburgstraße über Ostendplatz zum Neckarpark und Bad Cannstatt verlängert werden kann. Das würde für Touristen alle 10 Minuten eine direkte Verbindung für von Klettplatz / Tourist-Info zum Neckarpark und Mercedesmuseum ohne Umsteigen ermöglichen. Die Linie 45 würde dann nur noch zwischen Ostendplatz und Buchwald verkehren und könnte dafür zur Waldebene Ost und zur Gerokruhe verlängert werden (dazu ampelgeregelter Einbahnverkehr auf Straße "Im Buchwald").

Linie 61: Weiterführung der Linie von Rotenberg nach Uhlbach und Verschmelzung mit der **Linie 62**. Das ergibt für Rotenberg und Uhlbach doppelt so viele Abfahrten von und zur S-Bahn, da jede Richtung genutzt werden kann. Von Uhlbach wird Untertürkheim mit direktem Anschluss an die Linien U4, 60 und der Schusterbahn erreicht, von Rotenberg die Linie 65 (zwischen Obertürkheim und Hedelfingen) und 103 (in Hedelfingen). An Wochenenden Verlängerung der Linie 61 über Rotenberg bis zur Egelseer Heide in Verbindung mit ampelgeregelter Einbahnstraßenlösung und Wegfall von Parkplätzen im Ortskern von Rotenberg.

Linie 64: Verlängerung vom Frauenkopf bis nach Hedelfingen über Speidelweg. Wegen der zu geringen Straßenbreite ist dazu der Speidelweg auf Einbahnverkehr mit einer Ampelschaltung zur wechselseitigen Nutzung in Berg- und Talrichtung umzustellen, wie sie auf manchen Bergstrecken in den Alpen zum Einsatz kommt. Die Wartezeit für den Bus könnte durch Abstimmung auf den Fahrplan bzw. eine vom Bus gesteuerte Ampelschaltung minimiert werden.

Freizeitverkehr zur Solitude mit neuer Kleinbuslinie: Weilimdorf Löwenmarkt - Schloss Solitude (- Botnang) über Bergheimer Steige mit Kleinbussen und Fahrradanhänger (am Wochenende und an Feiertagen) bzw. als Verlängerung der **Linie 92** (mit Ausnahmegenehmigung für normale Busse auf der Bergheimer Steige und Umsetzung eines wirksamen Lkw-Verbots). Das Schloss Solitude mit seinen angrenzenden Waldgebieten (Bärenseen, Bären-

schlössle, etc.) ist eines der wichtigsten Naherholungsgebiete und mit dem Pkw in von Weilimdorf aus in ca. 10 Minuten zu erreichen. Mit dem ÖPNV besteht dagegen keine direkte Verbindung so dass mit zweimaliges Umsteigen für die nur fünf Kilometer weite Entfernung Gesamtfahrzeiten von knapp einer Stunde erreicht werden. Die Linie könnte auch als reguläre Linie die ganze Woche über als Zubringer zum geplanten Schnellbus Feuerbach-Vaihingen mit Umstieg am Forsthaus I verkehren.

Linie 91 sollte auch am Wochenende bis Lauchhau oder bis Büsnau verkehren, wegen des Ausflugsverkehrs zu attraktiven Zielen wie z. B. den Katzenbacher Hof.

Linie 92: Bedienung auf Abschnitt zwischen Rotebühlplatz - Westbahnhof wie bei anderen Innenstadtlinien im 10-Minuten-Takt. Aufgrund der Topographie und der dichten Wohnbebauung, insbesondere im oberen Bereich der Reinsburgstraße, ist eine bessere Anbindung an das ÖPNV-Netz dringend erforderlich und durch Gäubahnhalte am Westbahnhof entsteht zusätzliches Potenzial. Auch auf dem Ast von Heslach nach Leonberg ist tagsüber ein Stundentakt an Werktagen zu wenig. Hier sollte mindestens ein 30 Min.-Takt angeboten werden mit einzelnen Verstärkungsfahrten in der Hauptverkehrszeit. Außerdem muss dringend der Missstand beseitigt werden, dass bei einzelnen Bussen in der Hauptverkehrszeit die Abfahrtszeit in Heslach regelmäßig nicht eingehalten wird, weil der Bus bei der Anfahrt im Stau steht.

Linie 82: Verlängerung der Linie vom Waldeck bis Südheimer Platz, da dort mittlerweile attraktive Einkaufsmöglichkeiten für das Gebiet im Dachswald angesiedelt sind.

Linie 101: Verlängerung des O-Bus aus Esslingen und Obertürkheim nach Untertürkheim (kann ohne neue Fahrleitung mit Hybrid-O-Bussen der Esslinger Stadtwerke bedient werden)

Linie X1: Verlängerung der wechselseitig befahrbaren Busspur in Fahrbahnmitte von der Cannstatter Straße bis zum Neckartor bzw. bis zum Planetarium (nach Abschluss der Bauarbeiten an der Haltestelle Staatsgalerie) zur Steigerung der Pünktlichkeit. Langfristig Umstellung der Linie X1 auf einen Ringverkehr um die Innenstadt, Entfall des Linienasts nach Cannstatt, wenn U1 und U2 auf 80m Züge umgestellt sind, Weiternutzung der Sonderspur für Taxi, SSB-Flex, Werkverkehrs der Firma Daimler zwischen den Standorten Untertürkheim und Sindelfingen, Reisebusse, und in einer begrenzten Periode für reine E-Fahrzeuge.

5.3 Neue Mobilitätsdienste (On-Demand-Verkehre)

Es sollte darauf geachtet werden, dass das **Taxigewerbe** durch on-Demand Dienste (z. B. **SSB-Flex**) nicht in seiner **Existenz gefährdet** wird. Der Taxiverkehr hat im Unterschied zu den neuen Mobilitätsdiensten als Teil des ÖPNVs zahlreiche Pflichten (wie z.B. die Bedienungspflicht). Deswegen sollte für den innerstädtischen Verkehr das Taxi Priorität genießen und die neuen Mobilitätsdienste in dünner besiedelten Gebieten und im Außenbereich als Netzergänzung des ÖPNV und nicht in Konkurrenz zu diesem organisiert werden. Solche abgelegene Gebiete sollten mit Kleinbussen im VVS-Tarif statt wie bei SSB Flex mit Extra-Tarif bedient werden. Dieser Extra-Tarif war auch der Grund, warum das Experiment tagsüber mit SSB-Flex in Degerloch und im Osten Bad Cannstatts gescheitert ist und auf Abendfahrten beschränkt wurde (dafür im gesamten Stadtgebiet). Für solche Fahrten, für die es auch alternative Angebote wie z. B. den Nachtverkehr gibt, sollte der Extra-Tarif beibehalten werden. Die **Bürgerbusse** Botnang, Feuerbach und Weilimdorf sollten ebenfalls in den VVS-Tarif integriert werden und auf weitere Gebiete ausgedehnt werden, die nicht vom ÖPNV abgedeckt werden, wie z. B. das östliche Degerloch.

5.4 Einsatz neuartiger Verkehrsmittel

Das Bosch-Krankenhaus hat viele Mitarbeiter und Besucher und wird weiter ausgebaut. Mit einer **Luftseilbahn Pragsattel - Robert-Bosch-Krankenhaus** als Ersatz für die Buslinie 57 könnte eine schnelle Verbindung zur Stadtbahn am Pragsattel hergestellt werden. Es ist zu prüfen, ob eventuell auch das Neue Transport-System Bögl (TSB) dafür eingesetzt werden könnte, das auf der Magnetschwebe-Technologie basiert und das bereits eine Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts erhalten hat.

5.5 S-Bahn und R11:

Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 übernimmt die S-Bahn noch mehr innerstädtische Transportaufgaben. Der neue Haltepunkt "Mittnachtstraße" erschließt zukünftig ein neues Stadtquartier und sollte besser an das bestehende Stadtbahn- und Busnetz der SSB angebunden werden (siehe Vorschlag für neue Buslinie nach S-Ost).

Durch die geplante jahrelange **Unterbrechung der Gäubahn** im Zuge des Projekts Stuttgart 21, die technisch vermeidbar wäre aber von der Stadt aus städtebaulichen Gründen durchgesetzt wird, gibt es zukünftig bei den regelmäßig auftretenden Störungen auf der S-Bahnstammstrecke keine Umfahrungsmöglichkeit für die S-Bahn mehr. Dies wird erhebliche Rückwirkungen auf SSB haben und viele Fahrgäste werden in solchen Fällen in Stuttgart-Vaihingen in die Stadtbahnen umsteigen, deren Kapazität nicht für solche Fahrgastmengen ausgelegt ist. Die geplante Durchbindung zu einem Halt im Bereich Nordbahnhof kann eine gewisse Entlastung bringen, aber zusätzlich sollte noch ein neuer Halt am Westbahnhof eingerichtet werden, wo eine Anbindung der Innenstadt mit den Buslinien 44 und 92 besteht.

Auch die Verbindung nach S-Vaihingen wird verstärkt und es fahren zusätzliche S-Bahnen nach S-Vaihingen + Böblingen. Dabei findet allerdings eine Verlegung der stadteinwärts fahrenden S1-Züge (und der neuen S5-Züge) in S-Vaihingen von Gleis 3 auf Gleis 4 statt, was zu Verschlechterungen führt. Während heute für alle S-Bahnfahrgäste in S-Vaihingen ein stufenfreies Ein- und Aussteigen ins Fahrzeug möglich ist, müssen dort zukünftig alle Fahrgäste aus Richtung Böblingen/Herrenberg am neuen Bahnsteig 4 eine Stufe von über 20 cm Höhe überwinden, was für Rollstuhlfahrer nicht ohne fremde Hilfe möglich ist. Die Mitnutzung für die S-Bahn an diesem Bahnsteig wird aus betrieblichen Gründen erforderlich.

Auch die Regionalbahnlinie R11 (**Schusterbahn**) sollte in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, denn nachdem der Verband Region Stuttgart eine Verdichtung der Bedienungshäufigkeit und eine Verlängerung über die bisherigen Endpunkte Kornwestheim und Untertürkheim hinaus nach Ludwigsburg und Esslingen plant, kann diese Bahnstrecke wichtige Aufgaben im städtischen Nahverkehr erfüllen. Dafür müsste im Bereich Münster Bahnhof ein neuer Bahnsteig gebaut werden und eine Verbindung zur Haltestelle Bottroper Straße der U12 geschaffen werden. Außerdem sollte in Zazenhausen ein neuer Halt auf der anderen Talseite im Bereich des Sportplatzes und des Neubaugebiets eingerichtet werden, wo bereits eine Unterführung vorhanden ist. Die bisherige Haltestelle "Zazenhausen" könnte etwas nach Süden verschoben werden und in "Stuttgart-Rot" oder "Rot/Freiberg" umbenannt werden.

Redaktion: Dr. Wolfgang Staiger

Ansprechpartner:

Gerhard Pfeifer, BUND, Telefon 0711 / 61970-40

Dr. Wolfgang Staiger, PRO BAHN, Telefon 0172 7656463