

VEK 2030

Verkehrsentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Stuttgart

Stellungnahme des
gemeinnützigen Fahrgastverbands
PRO BAHN e.V. Region Stuttgart

PRO BAHN 
Ihr Fahrgastverband

Vorbemerkung

Der Fahrgastverband PRO BAHN e.V. begrüßt es grundsätzlich, dass das Verkehrsentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Stuttgart öffentlich behandelt wird und es für jedermann die Möglichkeit gibt, sich zu beteiligen. Im Folgenden sind unsere Vorschläge, Einwände und Anmerkungen entlang der Gliederung des Entwurfs aufgeführt.

Einleitung

Zielwert für Modal Split

Angesichts der problematischen Konzentration der Luftschadstoffe in der Innenstadt, mutet es geradezu fahrlässig an, auf die Festlegung eines Zielwerts für den Modal Split zu verzichten:

Aus: VEK 2030, VEK-Einleitung, S.2

*„Eine politische Festlegung auf gewünschte Modal Split-Werte sowie die sich hieraus notwendigerweise anschließende Prozess-Evaluation wäre **zwar interessant**, ist jedoch entsprechend **aufwändig** und würde zusätzliche Planungsmittel und Personalkapazitäten erfordern. Die Landeshauptstadt Stuttgart konzentriert sich hingegen nach Abschätzung von Zukunftsfähigkeit, Machbarkeit und Finanzierbarkeit auf die Formulierung von Standards und die Empfehlung von Maßnahmen, die nach heutigem Kenntnisstand die bestmögliche, stadtverträgliche Mobilität in Stuttgart sicherstellen können.“*

Zum Vergleich seien hier einige Städte im deutschsprachigen Raum angeführt:

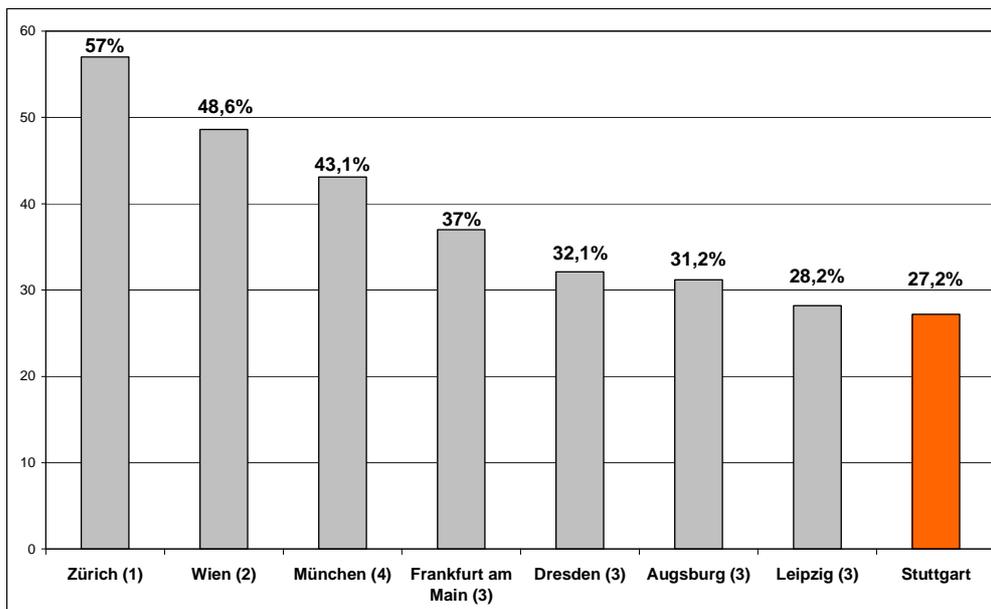


Abb.1: Modal Split des motorisierten Verkehrs in verschiedenen Städten.

Quellen/Bezugsjahr (mit auf klassischen Modal Split umgerechneten Zahlen):

(1) Tiefbauamt Zürich/2005, (2) BMVIT, Österreich/2001, (3) Studie „Mobilität in Städten – SrV/2003“, TU Dresden/2003, (4) Verkehrsentwicklungsplan 2006 München/2000, Daten für Stuttgart dem NVP entnommen/2003.

Das verhaltene Vorgehen der Stadt Stuttgart im Bezug auf einen entschiedeneren Ausbau des ÖPNV überrascht umso mehr, als die Firma Mercedes-Benz davon ausgeht, dass sich der ÖPNV in Europa bis 2025 verdoppelt.¹

1 Ausgangslage

Die klimatische Situation in Stuttgart ist aufgrund der Topographie anspruchsvoll. Die vorhandene Bebauung und der damit zusammenhängende Straßenverkehr hat schon jetzt die zumutbare Grenze weit überschritten.

Dies sorgt für Luftschadstoffwerte, die sonst in Deutschlands nirgends erreicht werden und eine ernste Bedrohung für die Gesundheit der Bevölkerung darstellen.

Statt dafür Sorge zu tragen, dass der motorisierte Individualverkehr durch intelligente Steuerungsmaßnahmen in vernünftigen Grenzen gehalten wurde, baute man die Einfallstrassen ins Zentrum der Landeshauptstadt immer mehr aus, wobei das oberste Ziel stets eine sehr gute Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr war. (Stuttgart als Autostadt)

Daran soll sich nichts Wesentliches ändern, denn sonst würde man einen ambitionierten Zielwert für den bereits angesprochenen Modal Split festlegen und diesen energisch anstreben. Stattdessen wird versucht, das bereits bestehende ÖPNV-Angebot möglichst positiv darzustellen.

Die vergleichende Darstellung der Fahrzeiten und die daraus gezogenen Rückschlüsse im Kapitel 1.1 müssen insgesamt angezweifelt werden, da bei Stichproben² gravierende Fehler in der isochronischen Darstellung gefunden wurden.

Daraus resultiert dann die falsche Schlussfolgerung:

„Das Stadtzentrum, der Hauptbahnhof, Bereich Mitte-Klinikum und die Universität in Vaihingen sind von fast allen Orten des Stadtgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln schneller zu erreichen als mit dem Kfz (siehe Abb. 8, 9, 10 und 13).“ (VEK 2030 – Entwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit, S.1-1)

Die Datengrundlage der isochronen Darstellungen sollte angegeben werden, da das zitierte Dokument nicht zugänglich ist.

Der Zeitaufwand zur Erreichung von Naherholungszielen ist bei Benutzung des ÖV oft sehr viel größer als beim IV, zumal das Angebot an Wochenenden stark ausgedünnt ist.

¹ Siehe: http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc_germany_website/de/home_mpc/bus/home/buses_world/update/news2010/oepnv.html

² In Abb.10 (S.1-11) fällt auf, dass zur Angabe der Fahrzeiten im ÖPNV die reine Fahrzeit ohne Zeitbedarf für Umstiege angenommen wird. Hingegen wird offensichtlich für den MIV von ungünstigsten Verkehrssituationen ausgegangen. Auch fehlt in den Darstellungen die Angabe der bei der Untersuchung zu Grunde gelegten Tageszeit bzw. des Wochentags.

2 Grundsätze

Aus: VEK 2030, S.2-2 f

„ÖPNV

Der ÖPNV soll weiter ausgebaut, attraktiv gestaltet und dem Bedarf angepasst werden. Damit sollen die Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV erhöht werden.

*... Weiterhin gehören zu einem attraktiven Nahverkehrssystem **Bequemlichkeit und Sicherheit, die durch Sauberkeit in den Fahrzeugen, Haltestellen und allen sonstigen Aufenthaltsbereichen der Fahrgäste** unterstützt werden.*

(GRD 257/2007 vom 08.05.2007)“



Abb.2: Fotos der Haltestellen Charlottenplatz und Stöckach

Die Fotos von Müllbehältern an den Haltestellen Charlottenplatz und Stöckach zeigen beispielhaft, wie die Haltestelleneinrichtungen der SSB AG geplant und bewirtschaftet werden:

Ganz offensichtlich wird bei der Planung der Haltestellenmöblierung und/oder der Häufigkeit der Leerung der Müllbehälter und der Reinigung nicht auf die Stärke der Frequentierung der Haltestellen durch Fahrgäste geachtet.

Solche Zustände schrecken ab, könnten aber leicht behoben werden.

3 Integrierte Planung

Die Straßenfläche in Stuttgart nimmt 17 km² ein. Damit entfällt auf jeden Einwohner eine Fläche von 30 m², die ganz überwiegend von Autofahrern genutzt wird. Bei Grundstückspreisen um 2000 €/m² in der Innenstadt und um 500 €/m² in den Vororten (siehe Bodenrichtwertkarte³ der Stadt Stuttgart) ergeben sich Werte der zur Verfügung gestellten Straßeninfrastruktur zwischen 15.000 und 60.000 € pro Einwohner.

³ <http://www5.stuttgart.de/cgj->

[bin/cityguide/cityguide.pl?action=show&lang=de&size=1076&mapper=16&zoom=100&mapX=3513167&mapY=5404652](http://www5.stuttgart.de/cgj-bin/cityguide/cityguide.pl?action=show&lang=de&size=1076&mapper=16&zoom=100&mapX=3513167&mapY=5404652)

Während das elementare Bedürfnis nach Wohnraum ganz selbstverständlich dem freien Markt überlassen wird und sich deshalb die Knappheit des Siedlungsraums in Stuttgart in hohen Bau- und Mietpreisen niederschlägt, werden diese Kosten sozialisiert und von allen Bürgern, ob mit oder ohne eigenen Pkw, gleichermaßen getragen. Ein Ausgleich dieser ungerechten Bevorzugung eines einzelnen Verkehrsträgers muss über höhere Gebühren für die Haltung und den Gebrauch eines Pkw erfolgen.

Dies kann über eine Parkplatzbeschränkung und -verteuerung sowie eine Straßennutzungsgebühr erfolgen. So ist beispielsweise in Paris in den letzten fünf Jahren durch Reduzierung der Parkplätze um 9% eine Verkehrsabnahme um 13 % eingetreten.

Weitere Verkehrsregulierende Maßnahmen:

- Längere Rotphasen auf Einfallstrassen bei belegtem innerstädtischem Parkraum verhindern wirkungsvoll Parkplatzsuchverkehr (Vorbild: Zürich)
- Ausbau eines attraktiven, oberirdischen Straßenbahnnetzes (Strasbourg)

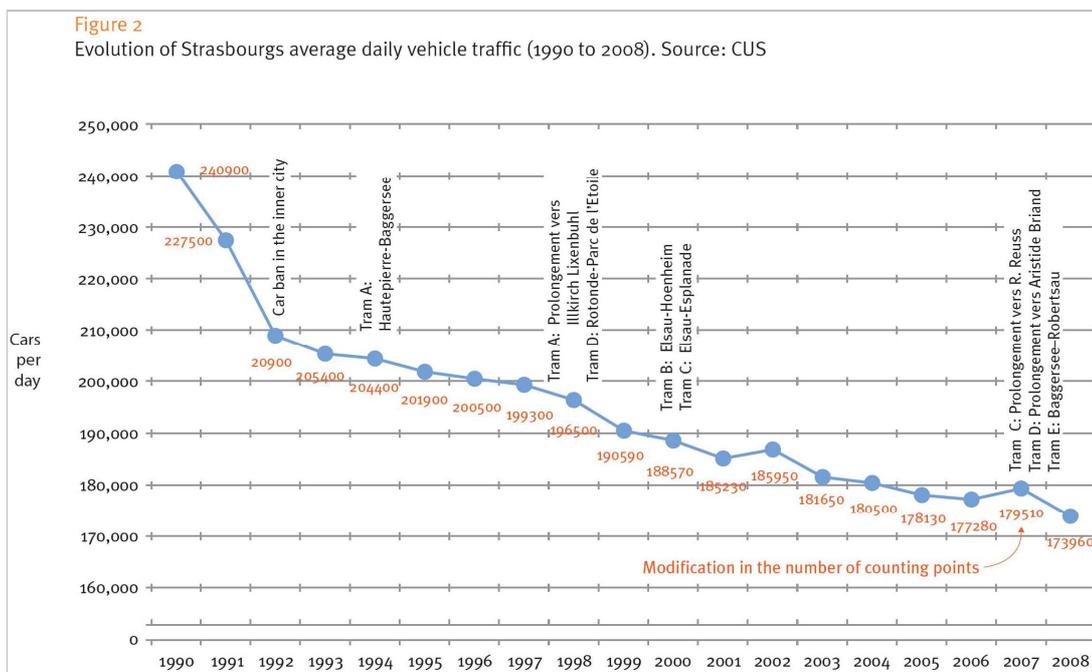


Abb.3: Entwicklung des Autoverkehrs in Strasbourg nach Inbetriebnahme der Tram.
(Quelle: Communauté Urbaine de Strasbourg)

Lärmregulierende Maßnahmen:

- Verlärmung Schiene: übertriebene Darstellung von Stadtbahnlärm
Es wird nicht der spezifische Lärmpegel der Stuttgarter Stadtbahnfahrzeuge verwendet, die durch diverse Maßnahmen deutlich leiser als Standard-Fahrzeuge sind.
- gesundheitsgefährdender Pkw-Lärm:
Lärm: 9% der Fläche und 5% der Bevölkerung sind Lärmwerten über 65 dB ausgesetzt, was eindeutig im gesundheitsschädlichen Bereich liegt. Ziel muss sein, diese Gesundheitsgefahr umgehend zu beseitigen.

- leisere Busse
 - O-Bus-Wiedereinführung, z.B. auf Linie 42 (Beispiel: O-Busse der Firma VanHool, wie sie in Esslingen eingesetzt werden)
 - Hybridbusse mit CNG-Motoren (Compressed Natural Gas – Beispiele: Tata Motors, Madrid; ISE, San Diego; Hyundai, Südkorea; Wien: komplette CNG-Flotte, Frankreich: starker Trend zu CNG)
 - Anmerkung: SSB-Bus-Depot Gaisburg befindet sich in unmittelbarer Nähe der EnBW-Gasversorgung!

geforderte CO₂-Reduktionen im Verkehr

- Eine City-Maut mit CO₂-Komponente wäre ein wirksames Mittel zur Verminderung der CO₂-Emissionen des Verkehrs. Eine solche Maßnahme würde die Anschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen befördern. (Stuttgart als *Modellregion für eine nachhaltige Mobilität*)

4 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Kostenwahrheit im Verkehr

Eine Studie des VWI „Kommunale Kosten des Verkehrs“ im Auftrag der Stadt Stuttgart sollte alle verkehrsrelevanten Haushaltskomponenten für alle Verkehrsträger ermitteln, um durch vollständige Einbeziehung aller Kosten und Erträge sowie deren Zuordnung auf Verkehrsarten die wahren Kosten des Verkehrs zu ermitteln. Die Studie wurde 2006 fertig gestellt und die Ergebnisse im Gemeinderat vorgestellt, aber nie veröffentlicht.

Einnahmen und Ausgaben für Verkehr in Stuttgart im Jahr 2004					
	IV		ÖV		in Tausend €
	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	
VMH	20.304	40.158	22.435	66.630	in Tausend €
VWH	27.877	83.525	277.566	295.137	in Tausend €
Summe	48.181	123.683	300.001	361.767	in Tausend €
Kostendeckungsgrad	39,0%		82,9%		
Minus		75.502		61.766	

Abb.4: Vergleich der städtischen Ausgaben für den öffentlichen und den Individualverkehr.
Quelle: Studie des VWI Stuttgart im Auftrag der Stadt Stuttgart, 2006

Fazit: Stadt subventioniert den Individualverkehr (IV) viel stärker als den öffentlichen Verkehr (ÖV)!

5 Autoverkehr

Ideen für Parkraum- und Verkehrsreduzierung:

- **Parking Cash-out:** Prämie von Arbeitgeber für nicht genutzten Firmenparkplatz in Californien seit 1997 Gesetz⁴

⁴ California Health and Safety Code Section 43845

Siehe auch: *Parking Cash-Out – Ein innovativer Ansatz zur betrieblichen Effizienzsteigerung und Verkehrslenkung*⁵ von Christos Evangelinos, Andreas Matthes, Stefanie Lösch, Maria Hofmann, TU Dresden, 2010

- Section Control als wirksamere Tempoüberwachung z. B. auf B14, Weinsteige, Pragstraße, Neckartalstraße...
- e-Mobile als Car-Sharing-Fahrzeuge (an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet in der Nähe von Unterwerken der SSB-Stromversorgung). Vorteil: keine neue Infrastruktur für Schnellladung mit hohen Strömen erforderlich, Verwendung von Bremsstrom von Stadtbahn-Fahrzeugen für Ladung der Batterien.

Finanzierung durch Nahverkehrsabgabe von Betrieben mit mehr als zehn Angestellten analog dem *Versement Transport* in Frankreich.

Siehe dazu auch:

*Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs*⁶

Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot ;

Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik / René Bormann; Tilmann Bracher; Oliver Dümmler. - Bonn, 2010

Stuttgart ist mit an der Spitze aller deutschen Städte, was den Pkw-Besitz pro Einwohner betrifft.

Stadt	Pkw/ 1000 Einwohner	Stadt	Pkw/ 1000 Einwohner
München	462	Köln	426
Düsseldorf	460	Bremen	394
Stuttgart	455	Dresden	388
Frankfurt am Main	444	Heidelberg	372
Karlsruhe	444	Freiburg im Breisgau	369
Mannheim	435	Leipzig	364
Nürnberg	431	Berlin	317
Dortmund	427		

Abb.5: Quelle: Regionaldaten, Statistisches Bundesamt, Stand 1.1.2009

Der VEK lässt keinen Willen erkennen, die Pkw-Dichte zu verringern, was die Lebensqualität in Stuttgart positiv verändern würde.

Die Ziele für deutliche Reduzierung des IV zugunsten des ÖV können nur erreicht werden, wenn viel mehr Haushalte auf die Haltung eines Pkw verzichten. Voraussetzung für autofreies Leben in Stuttgart ist ein flächendeckendes Netz an Carsharing-Fahrzeugen sowie ein dichter Fahrplan des ÖPNV auch außerhalb der Hauptverkehrszeit. Dies gilt gerade auch für Freizeitfahrten, die stark zugenommen haben, während die Fahrten zur Arbeit stagnieren (siehe S-Bahn-Statistik).

⁵ http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/iwv/diskuss/2010_3_diskbtrg_iwv.pdf

⁶ <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/07641.pdf>

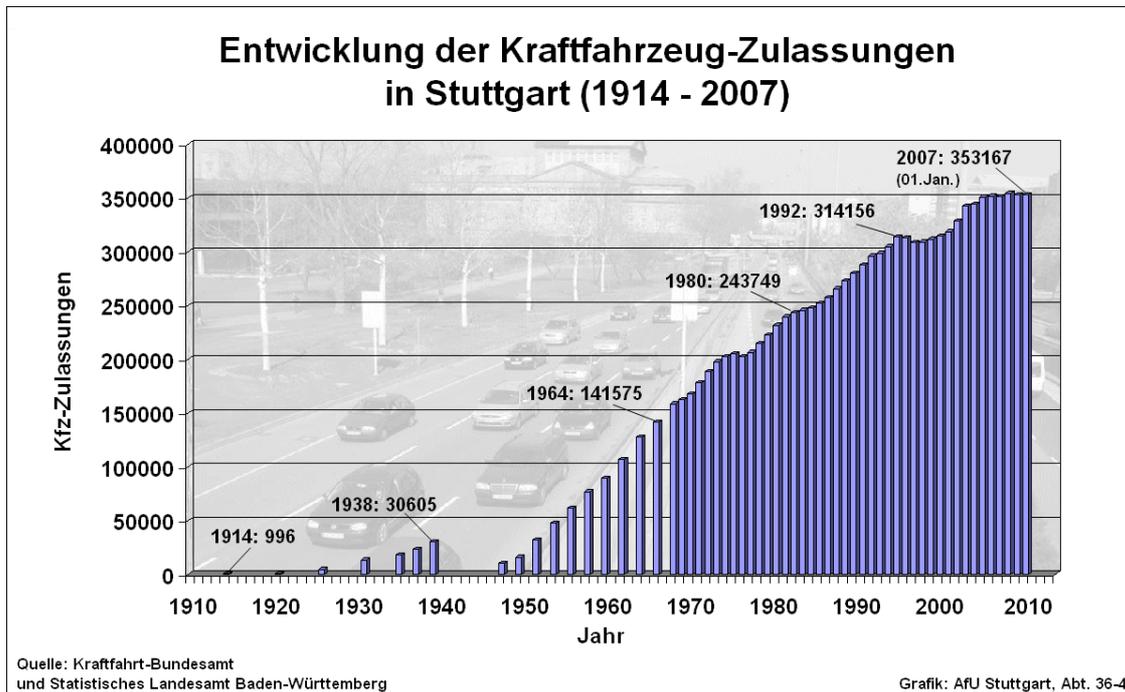


Abb.6: Zunahme der Anzahl der Pkws in Stuttgart

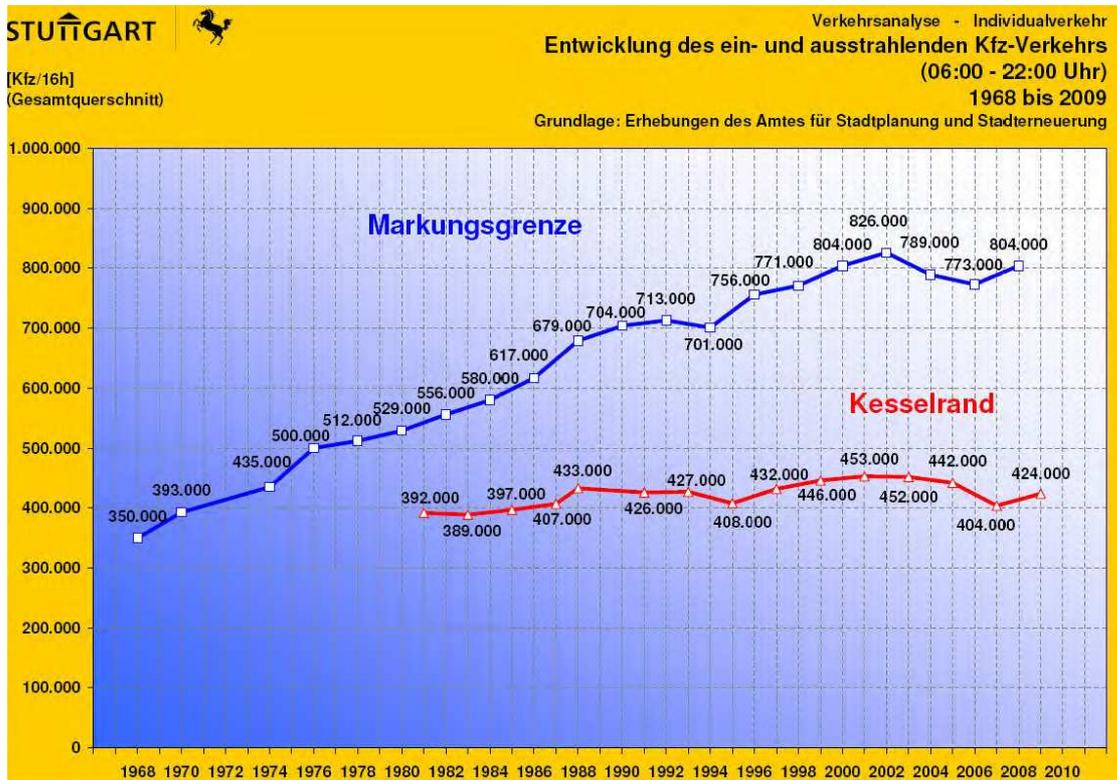


Abb.7: Entwicklung des motorisierten Pendlerverkehrs

Stattdessen werden durch den Bau des Rosensteintunnels weitere Anreize für mehr Autoverkehr geschaffen. Nach Fertigstellung des Tunnels werden auf der B14 im Bereich Neckartor 20.000 zusätzliche Fahrzeuge pro Tag prognostiziert.

6 Wirtschaftsverkehr

„Der Güterverkehr erhält ausreichend Liefer- und Lademöglichkeiten. Firmen, die auf die An- oder Auslieferung von Waren angewiesen sind, werden bei der Erstellung von Logistik-Konzepten unterstützt. Dabei sollen die Transporte per Schiene und Schiff gefördert werden. Die verschiedenen Träger des Wirtschaftsverkehrs - per Straße, Schiene, Wasser oder Luft - sollen gefördert und effizient vernetzt werden, um die Bedürfnisse der Nachfrager abzudecken. Dazu leistet die Stadt ihren Beitrag.“
(GRD 257/2007 vom 08.05.2007)

Wie ernst der Umwelt und Technikausschuss (UTA) des Stuttgarter Gemeinderats seine eigenen Beschlüsse nimmt, kann an der am 22.2.2011 beschlossenen Stilllegung der Feuerbacher Industriebahn ersehen werden.^{7,8}

Vorschlag zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

- Errichtung einer Verbindungskurve zwischen der Güterumgehungsbahn Untertürkheim-Kornwestheim und den Güterverkehrsstrecken von Zuffenhausen bzw. von der Verbindungsbahn Korntal - Abzweig Salzweg zum Rangierbahnhof Kornwestheim. Damit könnten z. B. die Gütertransporte zwischen den Werken der Daimler AG, bei denen Motoren, Getriebe und Achsen aus Untertürkheim zum Fahrzeugwerk Sindelfingen gebracht werden, ohne Fahrtrichtungswechsel mit einem Güterzug durchgeführt werden. Heute werden diese Transporte mit Hunderten Lkw täglich durch Stuttgart gefahren. Ein weiterer Vorteil wäre die Weiterführung der Panoramabahn über Feuerbach und Zazenhausen nach Münster und Untertürkheim, von wo auch der neue Tiefbahnhof erreichbar ist.

7 ÖPNV

Die S-Bahn ist das Rückrad des Stuttgarter ÖPNV. Es ist daher ein Alarmzeichen, wenn bei den Fahrgastzahlen der S-Bahn seit 15 Jahren eine Stagnation zu beobachten ist, wie die folgenden Zahlen zeigen.

⁷ http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/2793099_0_5819_-industriebahn-soll-aufs-abstellgleis.html?ausw=feuerbach

⁸ http://content.stuttgarter-nachrichten.de/stn/page/2821342_0_5205_-teurer-verzicht-aufs-industriegleis.html?ausw=feuerbach

Verkehrsaufkommen im Netz der S-Bahn Stuttgart
Entwicklung 1995-1998-2002-2005-2008
Datenbasis: Verkehrsstromerhebungen des VVS
Nachfrageniveau Herbst

Verkehrsmittel/Linie		Beförderte Personen - Tageswerte Montag-Freitag				
		1995	1998	2002	2005	2008
S-Bahn		323.900	326.300	332.400	330.200	332.500
S1	Plochingen-Herrenberg	93.000	93.600	93.500	96.700	93.500
S2	Schorndorf-Filderstadt	61.800	64.700	64.200	65.800	65.900
S3	Backnang-Flughafen	58.000	61.500	62.500	63.800	65.200
S4	Marbach-Schwabstraße	42.200	43.400	42.700	42.800	43.100
S5	Bietigheim-Schwabstraße	38.500	37.300	38.100	38.200	41.300
S6	Weil der Stadt-Schwabstraße	61.200	56.500	59.000	54.200	53.800

Abb.8: Fahrgastzahlen der Stuttgarter S-Bahn (Quelle: VVS)

Die Fahrgastzahlen an Werktagen sind seit 1995 nahezu gleichgeblieben, während im gleichen Zeitraum der Pkw-Verkehr stark zunahm, siehe Abb.7).

Ein Zuwachs fand dagegen am Wochenende statt, wo 2008 die durchschnittliche Besetzung der S-Bahnen an Samstagen um 20% und an Sonntagen um 17% gegenüber dem Jahr 2003 gestiegen ist. Dies zeigt die zunehmende Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den Freizeitverkehr, weshalb dort dringend auch bessere Angebote gemacht werden müssen. Noch heute verkehren viele Buslinien im Verbundraum nur werktags und Nebenbahnen, die attraktive Freizeitregionen bedienen könnten, wie z. B. die Tälesbahn am Fuß der Schwäbischen Alb oder die Wieslaufalbahn im Schwäbischen Wald stellen von Samstag Nachmittag bis Montag früh den Verkehr ein. So kann man die Stuttgarter Bürger nicht davon überzeugen, auf ein Auto zu verzichten und auch in der Freizeit die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Dazu muss auch das S-Bahnnetz noch weiter ausgebaut werden.

Vorschläge für Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz:

- Ausdehnung S-Bahnnetz nach Calw und Geislingen
- Ausbau Schuster-Bahn als Teil einer Tangential-S-Bahn
- Markgröningen – Ludwigsburg – Kornwestheim – Stuttgart-Münster – Untertürkheim – Esslingen
- Tangential-S-Bahn Feuerbach – Westbahnhof - Vaihingen mit zusätzlichen Haltepunkten auf der Panoramastrecke
- Halt in S-Vaihingen für Regionalzüge (vierter Bahnsteig notwendig)
- Zweite Innenstadtstrecke S-Bahn
- Dichteren Takt auf der S-Bahnstammstrecke mit Hilfe von LZB-Signalsystem (wie in München). Damit ist ein Zugabstand von 2 min möglich
- Umbau der S-Bahnhaltestelle Hbf: Bau von sogenannten spanischen Bahnsteigen (beidseitiger Fahrgastwechsel möglich).

Ausbau Stadtbahnnetz:

- **U13** Verlängerung nach Hausen
- **U15** Verlängerung bis Kemnat bzw. Kornwestheim
- **U3** Verlängerung bis Büsnau und bis Hohenheim/Birkach
- **U2** Verlängerung nach Schmieden/Öffingen
- **U5** Verlängerung bis Messe
- **U6** Verlängerung bis Echterdingen Hinterhof und Stetten
- **U7** Lückenschluss Mönchfeld - Mühlhausen
- **neue Stadtbahnlinie** zwischen Degerloch und Plieningen (Zentrum) über Hoffeld, Asemwald und Birkach
- **neue Stadtbahnlinie** zwischen S-Ost und Europaviertel/Rosensteinviertel, dazu Neubaustrecke Stöckach – Wolframstraße - Nordbahnhof (Einlösung des Versprechens, dass durch S21 diese Stadtteile auch für ÖV-Nutzer zusammenwachsen sollen.)
Anmerkung: Die Überwindung der B14 mit mehr als 100.000 Fahrzeugen/Tag bleibt dabei die eigentliche Herausforderung, denn dadurch bleiben die Stadtteile auch nach Verwirklichung von S21 geteilt und verlärm!

Ausbau Busnetz:

Optimierung Liniennetz Bus SSB:

- **Ausdehnung von Busspuren:** Länge stagniert seit Jahren bei 10,8 km
- Takt-Verdichtung abends bei Bus **Linie 44** und **Linie 43**
- Bus **Linie 40:** Verlängerung bis Ostendplatz
- Bus **Linie 56** in beiden Richtungen über Ostendplatz (besseres Umsteigen zur U4 an Hst. Leo-Vetter Bad, Zentrum für Einkauf, großer Einzugsbereich)
- bessere Erschließung Neubaugebiet Neckarpark durch **Linie 56** entlang Benz-Straße zur MB-Welt anstelle Stichfahrt. Dadurch auch bessere Erschließung des SpOrt
- Verlängerung der Bus **Linie 45** bis Stuttgart-Berg und zur Waldebene Ost.
- Verlängerung Bus **Linie 82** bis Vogelrain (oder Erwin-Schöttle-Platz) sorgt für verbesserte Umsteigemöglichkeiten in die Linien U1, U14 (Linie 42) und Seilbahn zum Waldfriedhof.
- **Schnellbusse**, Busse mit eigener Trasse (z. B. im Filderraum), und spezielle Ski- oder Fahrrad-Busse in die Naherholungsgebiete.
- Busse mit Fahrradtransport evtl. mit Fahrradanhänger (z. B. S-West - Solitude)
- Schnelle **Tangentialbuslinien** analog Metrobuslinien in München und Hamburg (z. B. Obertürkheim – Messe über Hedelfinger Filderauffahrt – Riedenberg –Mittlere Filderlinie)
alternativ: Verlängerung Bus **Linie 65** zur Messe
- **Kleinbus-Linien** (z.B. Buchwald, Plettenberg, Frauenkopf-Rohracker inkl. Einrichtungs-Signalisierung, Degerloch)
- Flächendeckende **Anrufsammeltaxis** (in den Abend-/Nachtstunden)
- Einsatz von **Solobussen anstelle der Gelenkbusse** bei gleichzeitiger Taktverdichtung (bis auf 5-Min-Takt). Dadurch mehr Anschlüsse, kürzere Gesamtfahrzeiten durch weniger Wartezeit bei Umsteigerelationen, mehr

Fahrer-Arbeitsplätze, ruhigeres Fahrverhalten, besserer Fahrgastfluss bei obligatorischem Fronteinstieg.

Infrastruktur:

- Mittelbahnsteig an wichtigen Umsteigehaltestellen wie z. B. Stöckach, Vaihinger Straße,
- Z-Übergänge und/oder Springlichter nicht überall vorhanden.
- Blinkendes Leuchtband (z. B. mit LEDs) zwischen den Gleisen
- Ampelschaltung an Haltestellen so anpassen, dass nach Einfahrt von Bus oder Stadtbahn Fußgängerüberweg grünes Licht hat. Dadurch können heraneilende Fahrgäste noch im letzten Moment die Fahrzeuge erreichen und werden nicht dazu verführt, über rote Ampeln zu gehen (Verhütung schwerer Unfälle)
- Barrierefreiheit mit Podesten am Bahnsteig
- Beidseitige Zugänge an Hochbahnsteigen (z. B. Karl-Olga-KH)
- keine beklebte Scheiben
- möglichst alle Sitzplätze in Fahrtrichtung oder quer dazu, da niemand gerne im Bus rückwärts fährt (In Münster/Westfalen ist der Bedarf an Stellflächen gut gelöst: Es gibt zwei im Einstiegsbereich, aber mit Klappsitzen. (Siehe Abb.10)



Abb.9 : Beklebter Bus in Esslingen



Abb.10: Gelenkbus der Stadwerke Münster

Fahrgastinformation:

- Echtzeit-Fahrgastinfo an allen Haltestellen



 AnschlussGarantie

Abb.11: gesehen in Münster/Westfalen

- Echtzeit-Fahrgastinfo im Internet
- Anschlusssystem (vgl. DEFAS Bayern)
- P+R Parkhäuser, z. B. Gerokruhe
- Zentraler Busbahnhof
- Rundumanschlüsse abends und nachts (Verkehrsleitzentrale muss besetzt sein)

Tarife:

- Kurzstrecke wieder über 2 km, inkl. S-Bahn
- 10er-Karten mit 25 % Ermäßigung, evtl. als elektronische Karte.
- Metropolticket

8 Radverkehr

- Zweite Röhre des Wagenburgtunnels für Radfahrer (und Fußgänger?) öffnen.
- Fahrradmitnahme in Bussen

9 Fussgängerverkehr

Ampelphasen müssen so eingerichtet werden, dass zum einen nicht zu lange auf Grünphasen gewartet werden muss und zum anderen die Grünphasen ausreichend bemessen sind, dass Menschen in normaler Geschwindigkeit die Strassen überqueren können und nicht zum Rennen genötigt werden.

Behinderungen des Fussgängerverkehrs durch falsch geparkte Fahrzeuge kann durch Pfosten ansprechend und wirkungsvoll verhindert werden.



Abb.12: Arena, Nîmes, Frankreich



Abb.13: Detail aus Abb.12

10 Ausblick

Die Verkehrspolitik in Stuttgart ist bis heute vom Konzept der autogerechten Stadt geprägt, was sich u. a. im beharrlichen Streben, den öffentlichen Verkehr zugunsten eines möglichst ungehinderten automobilen Verkehrsflusses vollständig unterirdisch abzuwickeln, manifestiert. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 setzt diese Entwicklung fort und wird zwar den Immobilienmarkt, nicht aber den öffentlichen Verkehr beleben.

Die Entwicklung in vielen Städten der Welt entfernt sich zunehmend von diesem Leitbild, was im Zeithorizont des Jahres 2030 durch äußere Zwänge wie Energie- und Rohstoffverknappung sowie Klimaschutz noch weiter gefördert wird.

Damit verbunden ist eine Umverteilung von Verkehrsflächen, die den sozialverträglicheren Verkehrsarten mehr Raum zubilligt, was in der Konsequenz bedeutet, dass dem Autoverkehr Flächen weggenommen werden müssen.

Gerade in Stuttgart mit seiner klimatisch heiklen Situation wäre eine solche Verkehrswende dringend geboten, bei der neben einer Zurückdrängung des Pkws auch neue attraktive Angebote für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr geschaffen werden.