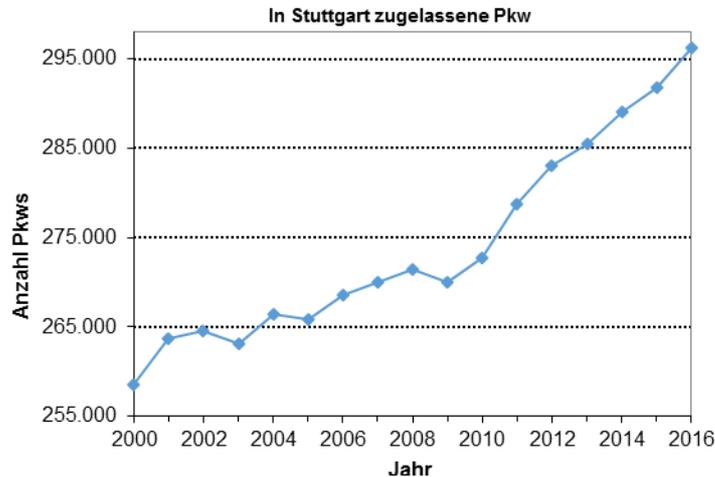


Themen für die Fahrgastbeiratssitzung am 03.08.2017 (Besuch der IVLZ)

1. Ziele der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ)

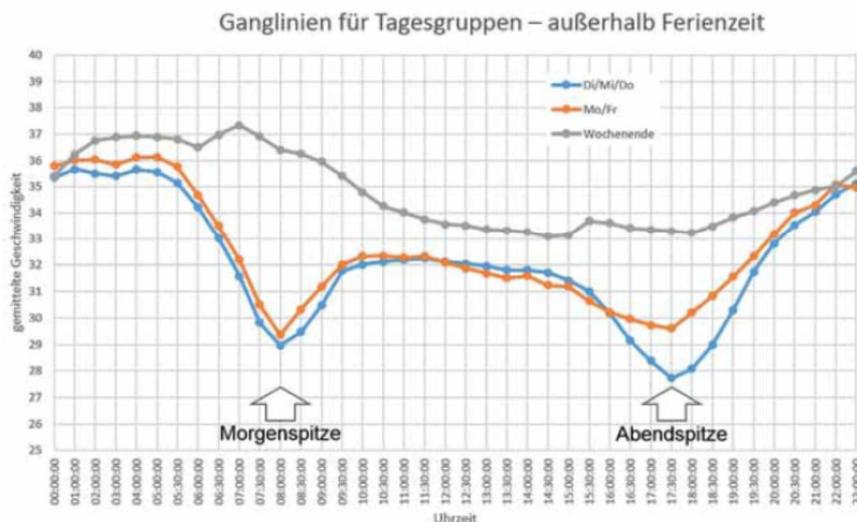
Stuttgart liegt trotz der Tätigkeit der IVLZ bei der Zahl der Staus seit Jahren mit an der Spitze. Offenbar wurden die Maßnahmen, den Verkehr einigermaßen flüssig abzuwickeln, durch die Zunahme von Pendlern (+15% Ein- und +43% Auspendler in den letzten zehn Jahren) und eine Rekordzahl an zugelassenen Kfz in Stuttgart kompensiert.



Zulassungsstatistik für Pkw in Stuttgart (Werte vor 2008 wegen anderer Statistikerfassung korrigiert),
Quelle: Statistisches Amt

Die Presse veröffentlicht regelmäßig Ergebnisse von Untersuchungen, wie viele Stunden die Autofahrer im Jahr im Stau stehen. Dabei wird aber selten die Durchschnittsgeschwindigkeit der Autofahrten genannt. Für Stuttgart wurden nun von der Firma PTV in einer Studie für die IHK erstmals solche Werte veröffentlicht. Danach liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Nebenverkehrszeit bei ca. 32 km/h und in der Nacht bei 35-37 km/h, während sie in der HVZ auf 28 - 29 km/h sinkt, siehe Grafik aus¹. Man ist also in der HVZ nur ca. 10 % bzw. 20 % länger unterwegs, was im Durchschnitt nur wenige Minuten ausmacht.

Abbildung 4: Tagesganglinien des Geschwindigkeitsverlaufs im Hauptverkehrsnetz Stuttgarts (differenziert nach Tagesgruppen; außerhalb von Ferienzeit und Feinstaubalarm)



¹ <https://www.stuttgart.ihk24.de/blob/sihk24/standortpolitik/downloads/3749498/2b4648073893a5355dcd07ada7e06b1c/Publikation-IHK-Studie-Stau-Ursachen-data.pdf>

Von solchen Verhältnissen können die Fahrgäste des ÖV nur träumen, denn diese Geschwindigkeiten werden dort selbst für gute Verbindungen nur in Ausnahmefällen erreicht. In aller Regel ist man wesentlich langsamer, wie folgende Beispiele zeigen:

	Entfernung	IV		ÖV	
Ostendplatz – Vogelsang	5,2 km	12 Minuten	26 km/h	19 Minuten	16 km/h
Wangen – Degerloch	9,3 km	20 Minuten	28 km/h	34 Minuten	16 km/h
Zuffenhausen – Neckarpark	8 km	15 Minuten	32 km/h	25 Minuten	19 km/h
Weilimdorf – Vaihingen	10 km	14 Minuten	42 km/h	37 Minuten	16 km/h
Gaisburg – Charlottenplatz	3,1 km	6 Minuten	31 km/h	17 Minuten	11 km/h

Tabelle: ÖV-Daten aus VVS-Fahrplan ohne Wartezeit bei Fahrtbeginn, Verspätungen und Fußwege, IV-Daten von HERE WeGo. Real ist der ÖV also noch langsamer, z. B. in der HVZ und abends!

Die Maßnahmen der IVLZ zielen ganz überwiegend auf eine Optimierung des Straßenverkehrs ab, was diesen noch attraktiver macht. Ein besserer Verkehrsfluss auf der Straße wäre alternativ auch durch eine deutliche Änderung des Modal Split zugunsten des ÖV zu erreichen.

- Spielen die Ziele des Programms "Nachhaltig mobil" (Reduktion des IV um 20 %), die Senkung der Luft- und Lärmbelastung von Anwohner sowie der Umwelt- und Klimaschutz für den Betrieb der IVLZ eine Rolle?
- Wäre eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs z. B. mit Hilfe von Pfortnerampeln außerhalb der dicht bebauten Bereiche der Stadt ein Mittel, um den Verkehr in der Stadt am Laufen zu halten?
- Wie beurteilt die IVLZ Vorschläge, mehr Busspuren anzulegen und durch Wegfall von Parkplätzen den Verkehrsraum der Pkw zugunsten des Umweltverbands umzuverteilen?
- Welchen Nutzen hat der ÖPNV von der IVLZ?
- Was kostet der Betrieb der IVLZ und wieviel zahlt davon die SSB?

2. Störung des ÖPNV durch Verkehrslenkungsmaßnahmen der IVLZ

Wenn sich auf den Autobahnen um Stuttgart oder auf einer der Bundesstraßen ein größerer Unfall ereignet oder eine Großveranstaltung stattfindet, werden die Autofahrer von der IVLZ auch auf Strecken mit starkem Bus- bzw. Stadtbahnverkehren umgeleitet, was dann im ÖPNV für große Verspätungen sorgt (Beispiele Hackstraße, Wagenburgstraße, Talstraße, ...).

- Warum werden solche Strecken nicht zugunsten eines pünktlichen ÖPNV aus dem Umleitungsnetz herausgenommen?
- Warum werden solche Störungen nicht in der VVS-App gemeldet?

3. Vernetzung zwischen IVLZ und ÖV

Bei größeren Störungen im Netz der S-Bahn oder der SSB werden die Fahrgäste oft nicht rechtzeitig informiert. Die IVLZ kann als übergeordnete Organisation Verkehrsinformationen von den Verkehrsunternehmen sammeln und die Fahrgäste über die VVS-App oder den Rundfunk informieren.

- Wie sehen die Verbindungen bzw. Schnittstellen mit dem VVS und der Deutschen Bahn-Leitzentrale in Frankfurt/Main aus?
- Welche standardisierten Wege der Kundeninformation gibt es und warum versagen sie so oft?
- Warum werden Fahrgäste nicht über alternative Fahrmöglichkeiten mit anderen Verkehrsunternehmen informiert, wenn bei der S-Bahn oder der SSB eine größere Störung auftritt?

4. Verkehrssteuerung zugunsten des ÖV

Für die Optimierung des Verkehrsflusses auf den Hauptachsen mit kontinuierlicher Modernisierung der Infrastruktur, z. B. für die dynamische Verkehrsbeeinflussung auf der B14, wird ein großer Aufwand be-

trieben (20 Tafeln mit variablem Tempolimit, inkl. Überwachung). Die Infrastruktur der SSB wird dagegen zunehmend vernachlässigt und leidet an Überalterung. Dynamische Fahrgastinformationsanlagen sind wegen Ersatzteilmangel an immer mehr Stellen in der Stadt außer Betrieb und selbst sicherheitskritische Anlagen, wie Springlichter, werden nicht zeitnah repariert (z.B. am Kursaal, wo am 29.6.17 ein Radfahrer beim Zusammenstoß mit einer Stadtbahn tödlich verunglückte und die Springlichter am Übergang seit drei Wochen defekt waren). Während der Straßenverkehrshaushalt inkl. der Kosten für den Betrieb der IVLZ trotz hohem Defizit (-107 Mio. €) aus dem Haushalt finanziert wird, ist der SSB-Zuschuss auf 25 Mio. € gedeckelt und die SSB muss sogar noch eine Straßenbenutzungsabgabe von über 8 Mio. € p. a. an die Stadt bezahlen. Eine Integrierte Verkehrsleitzentrale sollte sich mehr um die Belange von ÖPNV, Fußgängern und Radfahrern kümmern und dafür auch ihre Mittel entsprechend einsetzen.

- Warum betreibt nicht die IVLZ die Dynamischen Fahrgastinformationsanlagen der SSB?
- Warum gibt es für den ÖV immer noch kein Anschlusssicherungssystem?
- Warum gibt es bis heute keine Wechselfahrspuren für Busse?
- Anregungen für mögliche weitere Verkehrssteuerungsmaßnahmen zugunsten des ÖV:
 - Automatisch Grün für Fußgänger/ÖV-Fahrgäste bei Einfahrt von Stadtbahnen
 - An Kreuzungen diagonale Querung von Straßen für Fußgänger²
 - Zusätzliche Straßenquerungen an Hochbahnsteigen
 - Kürzere Wartezeiten für Fahrrad und Fußgänger

5. Vorrangschaltungen

Die IVLZ ist auch für die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion von ÖPNV-Bevorrechtigungsmaßnahmen zuständig.

- Wie zuverlässig sind die Anlagen (Ausfallstatistik, Ausfallursachen) und warum funktionieren die Bevorrechtigungen oft nicht?
- Warum gibt es im Busnetz fast nirgends einen absoluten Vorrang des ÖPNV (d.h. Ampel schaltet auf grün, wenn sich der Bus nähert)?
- Warum werden Vorrangschaltungen bei großen Staus auf dem Straßennetz abgeschaltet?
- Wann werden die noch fehlenden Vorrangschaltungen im Busnetz der SSB installiert?

6. Autonomes Fahren

Auch in Stuttgart wollen Automobilhersteller in naher Zukunft automatische Fahrzeuge (sogenannte Robotertaxis) für einen automatisierten Taxibetrieb einsetzen³. Für das autonome Fahren werden sehr genaue Informationen über den Zustand des Verkehrs und der Infrastruktur benötigt.

- Gibt es dafür zusätzliche Anforderungen an die IVLZ und eine Finanzierung des Mehraufwands?

² <https://de.wikipedia.org/wiki/Diagonalqueren>

³ <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.fahrzeugbau-daimler-autonomes-fahren-kommt-schneller.d1cbf9b2-270f-4029-9174-c4f3a96b21ac.html>