

# Stellungnahme zum Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart

vorgelegt vom **Fahrgastbeirat** des **VVS**:

**PRO BAHN**  
Baden-Württemberg e.V.



**VCD**  
Verkehrsclub  
Deutschland



**mobil**  
ohne auto



Familienverband



StadtSeniorenRat  
Stuttgart e.V.



Körperbehinderten-Verein  
Stuttgart e.V.



**JUGENDRAT**

Stuttgart, 20. Februar 2017

Redaktion: Dr. Wolfgang Staiger, Sabine Lacher

“Ja, mach nur einen Plan!  
Sei nur ein großes Licht!  
Und mach dann noch 'nen zweiten Plan  
Gehn tun sie beide nicht.“

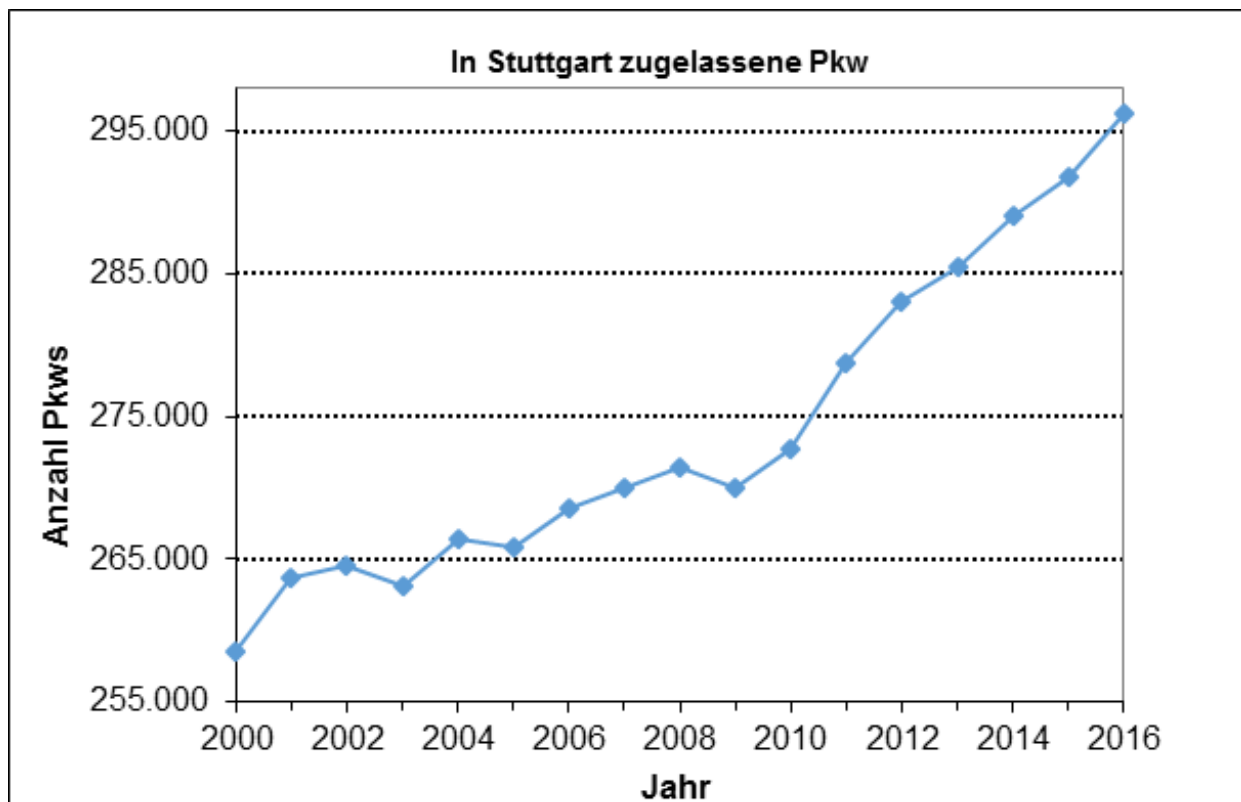
aus: Bertolt Brecht: Dreigroschenoper (Ballade von der Unzulänglichkeit menschlichen Planens)

## Stellungnahme des VVS-Fahrgastbeirats zum Nahverkehrsentwicklungsplan

### 1 Vorbemerkungen

Der NVEP soll die langfristig angestrebte Verkehrsentwicklung und dazu notwendige Angebotsverbesserungen im Nahverkehr beschreiben. Dazu müssen die Siedlungsentwicklung und die spezifische Situation der Stadt sowie allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigt werden.

Seit einigen Jahren verzeichnet Stuttgart einen Bevölkerungszuwachs, was zu einer wachsenden Siedlungstätigkeit und zu einer Verdichtung der Bebauung geführt hat. Parallel wächst allerdings auch die Zahl der zugelassenen Autos. Jahr für Jahr werden neue Zulassungsrekorde aufgestellt, so dass der Platz auf dem Stuttgarter Straßennetz immer enger wird und der öffentliche Raum immer mehr vom Auto dominiert wird. Zugeparkte Geh- und Radwege, eine hohe Verkehrsdichte, die regelmäßig zu Staus führt, eine hohe Lärmbelastung sowie eine Belastung der Luft mit Schadstoffen, die seit Jahren weit über den EU-Grenzwerten liegt, sind Folgen dieser Entwicklung.



Zulassungsstatistik für Pkw in Stuttgart (Werte vor 2008 wegen anderer Statistikerfassung korrigiert)

Für eine nachhaltige Stadtentwicklung muss diese Entwicklung umgekehrt werden, damit sich die Lebensqualität für die Bewohner der Stadt verbessert und Stuttgart seine Attraktivität behält. Der von Oberbürgermeister Kuhn im Jahr 2013 vorgelegte Aktionsplan "Nachhaltig mobil in Stuttgart", der einen Rückgang der Fahrten mit Pkw mit konventionellem Antrieb um 20 % zum Ziel hat, geht zwar in die richtige Richtung, reicht aber trotzdem nicht aus und macht auch keine Aussage zum Zeitraum, in dem der Plan umgesetzt werden soll. In den ersten drei Jahren des Aktionsplans konnte jedenfalls keine Abnahme des Verkehrs beobachtet werden.

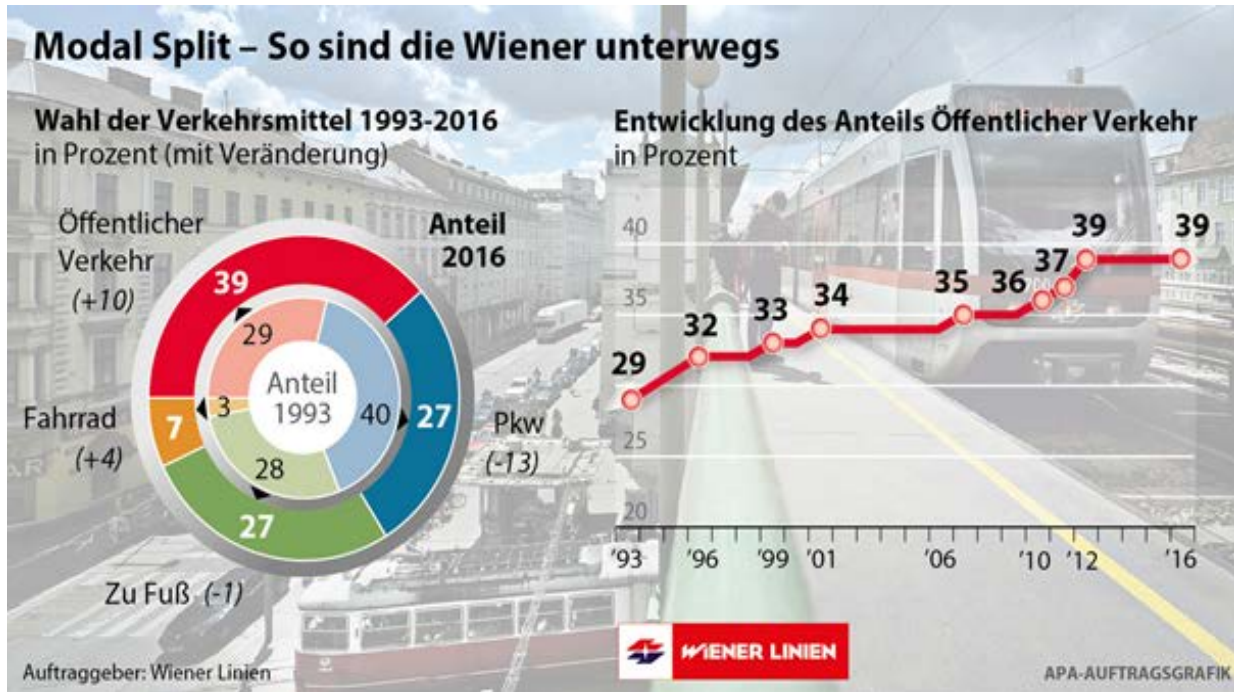
Auch die Elektromobilität ist keine Lösung, denn auch Elektromobile brauchen Platz und stehen im Stau. Autonom fahrende Pkws könnten sogar für noch mehr Verkehr sorgen, denn damit können sich die Fahrer aus der Region in die Stadt bringen lassen und dann ihr Fahrzeug selbständig am Stadtrand parken lassen, so dass zum heute durch die Parkplatzverfügbarkeit begrenzten Pendlerstrom noch weitere leer fahrende Fahrzeuge hinzu kämen.

Die einzige Möglichkeit, den motorisierten Individualverkehr nachhaltig zu reduzieren, besteht darin, ihn zu verlangsamen und damit unattraktiver zu machen sowie das Flächenangebot für diese Mobilitätsform zu reduzieren. Eine Untersuchung aus Berlin hat gezeigt, dass auf den fahrenden und parkenden motorisierten Auto-Verkehr 58% der Berliner Verkehrsflächen entfallen, obwohl dort nur noch jeder dritte Weg (33%) mit dem Auto zurückgelegt wird. In Stuttgart würde eine solche Untersuchung zu ähnlichen Ergebnissen führen. Eine Reduzierung der Fläche für den motorisierten Individualverkehr ist deshalb im Sinne einer gerechteren Aufteilung des öffentlichen Raums schon lange überfällig.

Außerdem erfordern die Klimaziele der Bundesregierung bis 2030 nun auch im Verkehrsbereich eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 40 %, nachdem dieser keinerlei Einsparleistung erbracht hat und als einziger Wirtschaftszweig immer noch auf dem Stand von 1990 geblieben ist. Das ist nur mit einer deutlichen Erhöhung des Anteils des ÖPNV zu erreichen, wobei dieser im Busverkehr noch ein größeres Potential für eine CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Umstellung auf Elektroantrieb bietet.

In Europa ist seit einigen Jahren eine gesellschaftliche Entwicklung zu beobachten, die in größeren Städten durch eine Abnahme der Automobilität zugunsten anderer Mobilitäts-

formen gekennzeichnet ist. Gerade auch bei der jüngeren Generation hat das Auto nicht mehr den hohen Stellenwert wie früher. So hat z. B. in Wien der Anteil der Pkw-Fahrten an allen Wegen seit 1993 um ein Drittel von 40% auf 27% abgenommen, während in der gleichen Zeit der öffentliche Verkehr um über ein Drittel von 29% auf 39% zugenommen hat.



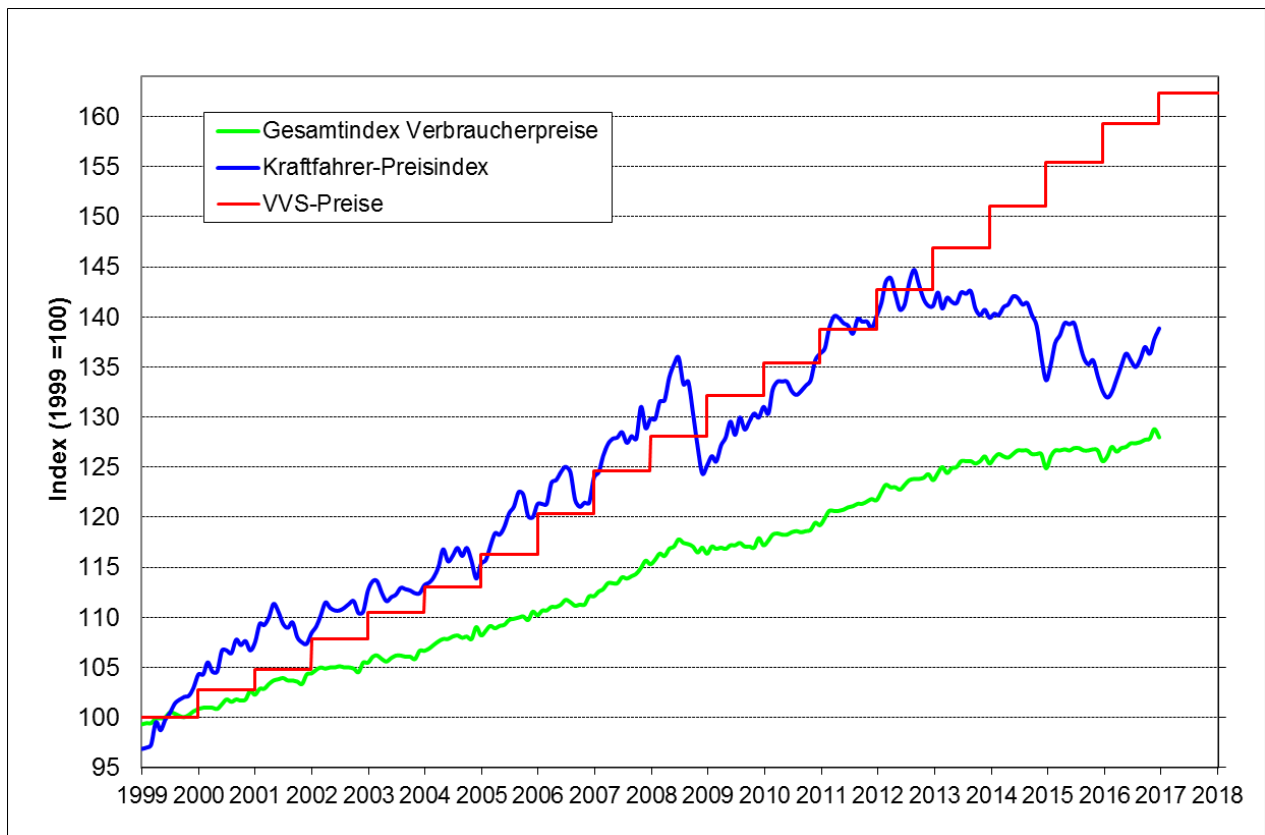
Entwicklung der Verkehrsanteile in Wien, Grafik: Wiener Linien

In Stuttgart konnte der öffentliche Verkehr zwischen 1995 und 2010 seinen Verkehrsanteil von 22% auf 27% ausbauen, während der motorisierte Individualverkehr nur leicht von 45% auf 43% abnahm.

Der Vergleich mit Wien zeigt, dass in Stuttgart noch viel getan werden könnte, um eine Verkehrswende zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel zu bewirken. Dazu fehlte bisher in Stuttgart der politische Wille, weil die Wirtschaftsstruktur der Stadt von der Autoindustrie dominiert wird. Das führt dazu, dass der Gemeinderat verkehrsbeschränkende Maßnahmen oder eine Reduzierung der Flächen für den Individualverkehr ablehnt und auch Oberbürgermeister Fritz Kuhn Verkehrspolitik nur unter der Maßgabe betreiben möchte, dass Stuttgart eine Autostadt ist, in der man auch akzeptieren müsse, dass die Leute mit dem Auto fahren (Stuttgarter Nachrichten vom 22. Juli 2015).

In Wien wird dagegen seit Jahren eine Politik verfolgt, das Autofahren durch Ausbau des oberirdischen Tramnetzes und von Busspuren, sowie durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung unattraktiver zu machen und gleichzeitig durch attraktive Angebote den ÖPNV (beispielsweise durch ein 365 Euro Ticket) zu fördern.

Im VVS werden regelmäßig die Tarife über der allgemeinen Preissteigerung erhöht, weil Zuschüsse gekürzt wurden, was zur Folge hatte, dass die Fahrgäste einen immer höheren Anteil an den Kosten mit dem Kauf der Fahrkarte decken müssen. Die Kosten fürs Autofahren sind nicht so stark gestiegen. Dennoch werden Autofahrer von der Stadt mit der sogenannten Brötchentaste fürs Parken belohnt. Die SSB muss dagegen jährlich eine Straßenbenutzungsgebühr von über 8 Mio. € entrichten, die in den allgemeinen Haushalt fließen.



Preisentwicklung bei Verbraucherpreisen, VVS-Tarifen und Autokosten (Index des Statistischen Bundesamts)

Anders als andere Städte finanziert Stuttgart seinen Nahverkehrsbetrieb auch nicht aus dem allgemeinen Haushalt, sondern deckt das Betriebsdefizit durch die SVV, die sich

wiederum aus den Zinsen eines Vermögens finanziert, das die Stadt einst aus dem Verkaufserlös von EnBW-Aktien angelegt hat. Dies führt dazu, dass der jährliche Ausgleichsanspruch auf 25 Mio. € gedeckelt ist, was für größere Investitionen nicht ausreicht.

In näherer Zukunft stehen bei der SSB größere Ersatzinvestitionen an. Die Stadtbahnflotte kommt in die Jahre und beim Aufbau des Stadtbahnnetzes von etwa 40 Jahren wurden viele teure Tunnelbauwerke und U-Haltestellen errichtet, die jetzt mit hohem Kostenaufwand grundsaniert und an den modernen Technik- und Sicherheitsstandard angepasst werden müssen. Außerdem soll die Stadtbahn nach dem Aktionsplan "Nachhaltig mobil in Stuttgart" auch neue Fahrgäste aufnehmen, die vom Auto umsteigen, was zusätzliche Investitionen erfordert. Wenn die Stadt als Aufgabenträger des Nahverkehrs die SSB dabei nicht mit Haushaltsmitteln unterstützt, droht eine Überschuldung. Wir fordern daher, dass die Finanzierung der SSB durch zusätzliche städtische Zuschüsse auf eine nachhaltige Grundlage gestellt werden muss.

An anderer Stelle ist die Stadt großzügiger. So weist der Doppelhaushaltsplan des Tiefbauamts der Stadt Stuttgart für das Jahr 2016/2017 bei der Zusammenfassung aller Straßenarten ein Defizit von - 108,8 Mio. € auf. Dieses müsste durch eine Maut für städtische Straßen oder durch eine Nahverkehrsabgabe ausgeglichen werden, um die Wettbewerbsverzerrung gegenüber dem ÖPNV zu beenden. Zusätzlich könnten auch die Nutznießer des ÖPNV, wie z. B. große Industriefirmen und Handelsunternehmen mit einer Abgabe nach dem Vorbild des französischen "Versement Transport" an dessen Kosten beteiligt werden.

Wenn die Stadtverwaltung es mit einer Verkehrswende und einer spürbaren Reduktion des Autoverkehrs ernst meint, muss sie auch bereit sein, bei den Ausgaben umzusteuern und konsequent in nachhaltige Verkehrsarten investieren. Es muss dazu auch der Mut aufgebracht werden, nach und nach Flächen für den Individualverkehr für andere Verkehrsarten umzuwidmen, was diese schneller und damit attraktiver macht. Eine tatsächliche Verkehrsabnahme auf der Straße kann nur erreicht werden, wenn durch das Umsteigen vieler Autofahrer z. B. auf den ÖPNV nicht eine Situation geschaffen wird, bei der es für Andere wieder attraktiver wird, ihr Auto zu nutzen.

## **2 Quantitative Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots**

Das Hauptproblem bei der Stadtbahn ist die Überlastung der Innenstadtstrecken in der HVZ (v. a. auf der Tallängslinie zwischen Stöckach und Staatsgalerie sowie auf der Tal-

querlinie zwischen Hauptbahnhof und Olgaek und der fehlende Ausbau der Haltestellen für Doppeltraktion. Wir schlagen deshalb folgende Maßnahmen vor:

- **U 1:** Umbau der Haltestellen für Doppeltraktion
- **U 5:** Tagsüber 10-Minuten-Takt, wenigstens in der HVZ.
- **U 8:** Tagsüber 10-Minuten-Takt, wenigstens in der HVZ. Betrieb auch am Wochenende.
- **U 13:** Dauerbetrieb bis Giebel (mit Perspektive der Erweiterung nach Hausen, siehe Punkt 5).
- **Linie 40:** Streckenast Hölderlinplatz-Wagenburgstraße in den Abendstunden dichter getaktet bedienen.
- **Linie 41:** Bedienung der Linie auch im Spätverkehr.
- **Linie 42:** 10-Minutentakt bis Betriebsschluss.
- **Linie 44:** Abendverkehr zum Westbahnhof ausweiten (Viertelstundentakt).
- **Linie 92:** Änderung/Verkürzung der Linienführung im Bereich Stadtmitte (Wegfall der umständlichen Bedienung der Haltestelle Feuersee, die bei der früheren Linienführung die einzige S-Bahnanbindung darstellte und heute durch den Halt am Rotebühlplatz obsolet ist): Rotebühlplatz - Wilhelmsbau - Österreichischer Platz - Silberburg-/Reinsburgstraße - Schwab-/Reinsburgstraße - Rotebühl-/Reinsburgstraße - Bismarkstaffel Westbahnhof. Dafür Bedienung zwischen Rotebühlplatz - Westbahnhof wie bei anderen Innenstadtlinien Bedienung im 10-Minuten-Takt. Begründung: Aufgrund der Topographie und der dichten Wohnbebauung, insbesondere im oberen Bereich der Reinsburgstraße, ist eine bessere Anbindung an das ÖPNV-Netz dringend erforderlich.
- **S-Bahn:** 10-Minutentakt für einzelne Linien in der HVZ. Dazu ist die Erhöhung der Kapazität des Stammstreckentunnels durch ein ETCS-Signalsystem notwendig.
- **R11:** Mindestens Stundentakt in Zusammenhang mit Verlängerung (s.u.).
- **Nachtbusse:** Ausweitung des Betriebs auf die gesamte Woche und später teilweise Übernahme durch Nacht-U-Bahnen, die auf entsprechend nachgefragten Strecken wenigstens in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehren.

### 3 Fahrplanstruktur und Betriebssteuerung

- Anschlusssicherung z. B. zwischen Stadtbahn und Bus mittels Leitstelle (insbesondere, wenn der Bus nur im Halbstunden- oder sogar im Stundentakt verkehrt, wie z. B. die Linie 92).



- Rundumanschlüsse nachts an Knotenpunkten (z. B. Charlottenplatz) nach Vorbild des Silvesterverkehrs.
- Fahrplananpassungen im Abendverkehr, um Anschlüsse an Knotenpunkten zu verbessern (Beispiel Übereckverbindung Neckarvororte – Stuttgart-Ost: Stadtbahn U4 aus Richtung Wangen kommt nur eine Minute vor Abfahrt des Busses der Linie 42 nach Gablenberg am Ostendplatz an. Zeit reicht wegen Fußweg von zwei Minuten zwischen den Haltestellen nicht zum Umsteigen. Konsequenz: Wartezeit von 14 Minuten).

#### 4 Haltestellenausstattung

- Herstellung einer echten Barrierefreiheit beim Einstieg in die Stadtbahnen durch einheitliche Bahnsteighöhe.
- Buskaps als Haltestellenstandard für Bushaltestellen.
- Dynamische Fahrgastinformation mit modernem System (Ortung der Fahrzeuge über GPS) an allen Haltestellen. Existierendes System ist wegen veralteter analoger Funktechnik sehr häufig defekt und störungsanfällig (Beispiele: Bushaltestellen Ostendplatz und Universität, wo seit Monaten keine Echtzeitinformation mehr angezeigt wird).



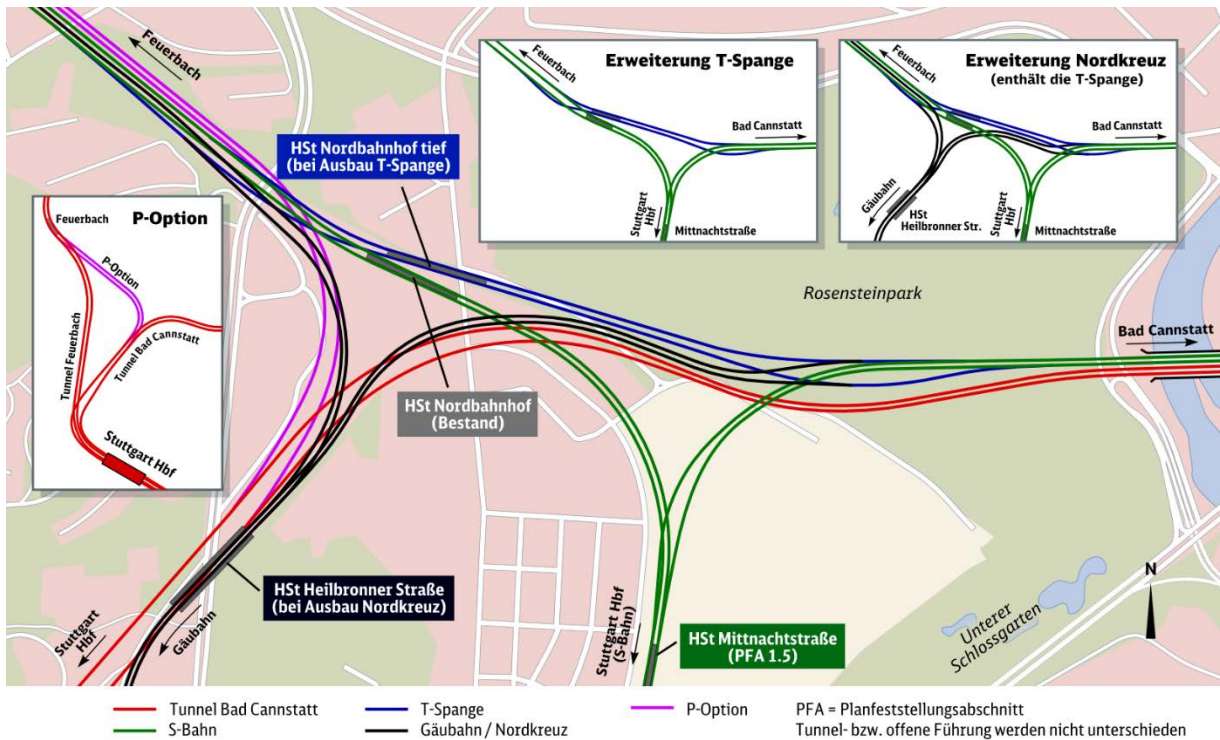
Seit etwa 9 Monaten defekte Echtzeitinformation an der Bushaltestelle Universität

- Überall Wetterschutz und ausreichende Beleuchtung.
- Bei Haltestellen an großen Straßen mit Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h besonderer Schutz vor Unfällen durch Kfz, die von der Fahrbahn abkommen könnten, z. B. durch Betonelemente zwischen Busstreifen und den restlichen Fahrspuren. Beispiel: Bushaltestelle vor dem Hauptbahnhof. Alternativ: Generelles Tempolimit auf 30 bzw. 40 km/h im Bereich von Bushaltestellen.
- Einrichtung von Mittelbahnsteigen bei Stadtbahnhaltestellen mit wichtigen Umsteigebeziehungen (z. B. Haltestelle Stöckach: viele Umstiege zwischen Cannstatt und Stuttgart-Ost).
- Umbau der Haltestelle Charlottenplatz zur Herstellung einer direkten Treppenverbindung zwischen dem Bahnsteig der Talquerlinie (oben) in Richtung Olgaeck und dem Bahnsteig der Tallängslinie (unten) in Richtung Staatsgalerie. Heute müssen für diesen Umsteigevorgang drei Treppen benutzt werden.
- Nachrüstung von Toiletten an S-Bahnhöfen Nordbahnhof, Schwabstraße und Universität.
- Sicherstellung der Funktion von Rolltreppen und Aufzügen durch automatische Störungsmeldung und Videoüberwachung.
- An wichtigen Stadt- und S-Bahnhaltestellen Aufstellung geschlossener Fahrradboxen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern.

## 5 Neue Schienenstrecken

- **U 2** oder **U 19**: Verlängerung Neugereut – Schmieden – Oeffingen – Waiblingen.
- **U 3**: Verlängerung von Plieningen nach Birkach.
- **U 3**: Verlängerung nach Vaihingen-West, Lauchhau und Büsnau.  
Alternativ: neue Stadtbahn vom Österfeld zum Lauchhau und nach Büsnau über Zuse-, Allmand-, Nobel- und Büsnauer Straße. Eventuell Verknüpfung mit Stadtbahn auf der Panoramabahn (Option).
- neue **Direktverbindung Stuttgart - Plieningen** über Verbindungskurve am Möhringer Bahnhof.
- **U 5**: Verlängerung von Leinfelden nach Echterdingen Hinterhof (Trasse noch vorhanden). Mögliche Weiterführung über Echterdingen Ortsmitte nach Stetten und Plattenhardt auf neuer Trasse.
- **U 7**: Verlängerung von Ostfildern nach Esslingen, Verlängerung von Mönchfeld nach Mühlhausen.

- **U 10:** Verlängerung nach Asemwald über Albstraße und Hoffeldstraße (weitgehend ohne Zahnstange, neue Fahrzeuge erlauben dort Geschwindigkeiten bis 70 km/h und damit auf Stadtbahnniveau).
- **U 13:** Verlängerung der Linie von Giebel nach Hausen.
- **U 12:** Verlängerung von Remseck nach Ludwigsburg und Markgröningen, (eventuell als Direktverbindung Uni Hohenheim - Mülhausen - Pattonville – Ludwigsburg).
- **U 14:** Verlängerung bis Vaihingen Bahnhof.
- **U 15:** Verlängerung nach Kemnat, Verlängerung Stammheim – Ludwigsburg.
- **U 19:** Verlängerung im Neckarpark zu Mercedes-Werk und -Museum.
- **U 20:** Neue Stadtbahnverbindung zwischen Bad Cannstatt und Hauptbahnhof über Stuttgart-Ost. Führung auf bestehender Trasse vom Augsburgener Platz (Wendeanlage) über Cannstatt Wilhelmsplatz - Neckarpark. Weiterführung auf neuer Trasse über Gaisburger Brücke - Talstraße - Wagenburgstraße - Schillerstraße bis zum Hauptbahnhof. Dazu muss die Gaisburger Brücke verbreitert werden, in der Talstraße muss auf Kosten der Parkplätze ein eigener Gleiskörper errichtet werden, in der Wagenburgstraße müssen beide Fahrspuren auf die eine Seite der Baumallee verlegt werden (links in Stadteinwärtsrichtung), damit rechts in Stadteinwärtsrichtung ein oberirdisches Stadtbahngleis angelegt werden kann. Der bestehende Rettungstunnel des Wagenburgtunnels, der parallel zum Straßentunnel verläuft, muss zum Stadtbahntunnel erweitert werden. Die Endstation liegt dann oberirdisch vor dem Bonatzbau. Die gesamte oberirdische Stadtbahntrasse sollte von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen befahrbar sein, um eine staufreie Verbindung für solche Fahrzeuge in den Stuttgarter Osten und nach Cannstatt zu gewährleisten. Als Option sollte eine Weiterführung über Kriegsbergstraße und Hegelplatz und Hegelstraße zum Hölderlinplatz (ab Russischer Kirche auf bestehender Stadtbahnstrecke) vorgesehen werden.
- **S-Bahn:** Bau des Nordkreuzes (Verbindung zwischen Panoramabahn und Bad Cannstatt sowie zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt, siehe Zeichnung). Vorteil: Bahnverkehr auf der Panoramabahn könnte auch nach Bad Cannstatt durchgebunden werden. Entlastung der Stammstrecke in der HVZ sowie bei Störungen im Stammstreckentunnel durch Führung zusätzlicher S-Bahnen zwischen Vaihingen und Cannstatt über Nordkreuz und Panoramabahn.



Erweiterungsoptionen für Stuttgart 21, Zeichnung: DB AG

- **Stadtbahn auf Panoramabahn** (Option, falls Tangentialverbindung mit S-Bahn-Fahrzeugen nicht realisiert wird): Verbindung vom Hauptbahnhof nach Stuttgart Vaihingen. Dazu Wechsel der Stadtbahn beim Eckhardshaldenweg auf die DB-Trasse. Bis zum Eckhardshaldenweg müsste eine Verbindungskurve um den Pragfriedhof herum vom Milchhof über Otto-Umfried-StraÙe und Hedwig-Dohme-StraÙe gebaut werden. Die Stadtbahn könnte mit Zweisystembahnen im Parallelverkehr mit schnelleren Tangential-S-Bahnen verkehren und an zusätzlichen Stationen halten. Alternativ könnte auch eine Stadtbahnverbindung zwischen Stuttgart-West und Vaihingen durch einer Verlängerung der Linie U9 vom Vogelsang über Herderplatz zum Westbahnhof und weiter auf der Panoramastrecke in Richtung Vaihingen realisiert werden.

## 6 Neue Busstrecken

- **Linie 43:** Verlängerung Killersberg - Löwentorbrücke (dadurch bessere Anbindung der WeiÙenhof-Siedlung)
- **Linie 45:** Verlängerung vom Buchwald zur Waldebene Ost und zur Gerokruhe
- **Linie 82:** Verlängerung der Linie vom Waldeck bis Südheimer Platz

- **Linie 61:** An Wochenenden Verlängerung 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.
- **Linie 65:** Verlängerung über Plieningen zum Flughafen (nach Inbetriebnahme des Filderbahnhofs Bedarf für Anbindung von Plieningen und Universität Hohenheim)
- **Linie 101:** Verlängerung des O-Bus aus Esslingen und Obertürkheim nach Untertürkheim
- **Neue Linie Weilimdorf Löwenmarkt - Schloss Solitude (- Botnang).**

Über Bergheimer Steige, daher nur mit Kleinbussen bedienbar (Höchstfahrzeugbreite 2,2 m). Angebot vorerst nur am Wochenende und an Feiertagen (möglichst mit Fahrradanhänger).

In Weilimdorf wohnen 32 000 (!) Menschen und eines der wichtigsten Naherholungsgebiete ist das nur knapp 5 Straßenkilometer entfernte Schloss Solitude mit seinen angrenzenden Waldgebieten (Bärenseen, Bärenschlössle, etc.). Es besteht bisher keine direkte ÖV-Verbindung. Der momentane Umweg mit ÖV-Nutzung entweder über Feuerbach, Gerlingen, Leonberg oder Innenstadt bedeutet in der Regel zweimaliges Umsteigen und Gesamtfahrzeiten von knapp 1 Stunde. Mit der vorgeschlagenen Direktlinie wäre man vom Löwenmarkt aus in 8-10 Minuten am Schloss (eventuell noch Halte an der Rastätter Straße, Wolfbusch und Bergheimer Hof). Im Freizeitverkehr gibt es bekanntlich noch große Umstiegspotentiale. Eine Weiterführung nach Botnang über den oberen Kirchhaldeweg wäre am Wochenende ebenfalls sinnvoll.

Eine Möglichkeit wäre auch die Verlängerung der Busse der Linie 92, die nur bis zum Forsthaus II fahren. Für diese Busse könnte eine Ausnahmegenehmigung eingerichtet werden, solange die Steige für Lkws gesperrt bleibt.



Fotomontage mit vorgeschlagenem Verkehrszeichen bei der Solitude

- **Neuer Ortsbus in Degerloch** zur Anbindung der Wohngebiete entlang der Reutlingerstrasse (Falterau).

## 7 Neue Seilbahntrassen bzw. Schrägaufzüge

- **Seilbahn** Ostendplatz - Villa Berg - Schwanenplatz - Mitternachtstraße durch den Schlossgarten (nach Fertigstellung von S21 und Bebauung des Gleisvorfelds). Vorteil: Direktverbindung zwischen Stuttgart-Ost und dem Nordbahnhofviertel, Erschließung des neuen Stadtviertels mit Anschluss an alle S-Bahnlinien beim Endpunkt Mitternachtstraße.
- **Seilbahn** Pragsattel – Robert-Bosch-Krankenhaus – Burgholzof
- **Seilbahn** Mühlsteg – Hallschlag
- **Seilbahn** Eiermann-Campus - Bahnhof Vaihingen
- **Seilbahn** A8-Anschlussstelle Möhringen (Park&hover)- Nord-Südstraße - Industrie-straße - Bahnhof Vaihingen. Damit könnte man auf einen Ausbau der Nord-

Südstraße verzichten und den Autoverkehr schon an der Markungsgrenze abfangen.

- **Seilbahn Kaltental** - Haltestelle Österfeld
- **Schrägaufzug** zur Plettenbergsiedlung

## 8 Neue Nahverkehrsmittel

- **Allgemein:** Durchführung von Versuchen mit autonom fahrenden Bussen zur Erschließung von abgelegenen Gebieten (Vorbild Sion).



Autonom fahrender Kleinbus der Schweizer Post in Sion/Sitten, Bild: Postauto.ch

- **Autonomer Zubringerbus** Wangener-/Landhausstraße – Plettenberg (Alternative: Standseilbahn, siehe Punkt 7).
- **Autonomer Zubringerbus** Hausen - S-Bahnhof Weilimdorf.
- **Autonomer Stadtteilverkehr:** Ringlinie Kaltental. Verknüpfung zur Stadtbahn an Haltestelle Waldeck und Engelboldstraße.
- **Modernes Rufbussystem** mit variabler Routengestaltung (“ÖPNV ohne Haltestellen”) und Internetbasiertem Buchungssystem zur Feinverteilung in dünner besiedelten Stadtteilen (letzter Kilometer), siehe z. B. Modellversuche der DLR und des MPI<sup>1,2</sup>.

<sup>1</sup> <http://www.reallabor-schorndorf.de/wp-content/uploads/2016/08/Schorndorfer-Nachrichten-08-11-16.pdf>

Integration der Bürgerbusse Botnang, Feuerbach und Weilimdorf und Ausdehnung auf weitere Gebiete, die nicht vom ÖPNV abgedeckt werden, wie z. B. das östliche Degerloch.

## 9 Zusätzliche Direktverbindungen auf bestehender Infrastruktur

- **R 72 - Panoramabahn – R 61:** Verlängerung der Schönbuchbahn von Böblingen – Stuttgart-Vaihingen – Westbahnhof – Feuerbach – Korntal – Heimerdingen, nach Elektrifizierung der Strohgäubahn.  
Alternativ: Verbindung Schönbuchbahn – Markgröningen.
- **R11 (Schusterbahn):** Verlängerung über die bisherigen Endpunkte Kornwestheim und Untertürkheim hinaus nach Ludwigsburg und Esslingen. Dadurch bessere Entlastungswirkung für S-Bahn-Stammstrecke.

## 10 Erhaltung wichtiger Schieneninfrastruktur bei Stuttgart 21

- Erhalt der Anbindung der Panoramabahn über die Gäubahnviadukte und Einführung in den Hbf. Dazu sollte die Trasse nach Querung der Wolframstraße auf das Niveau der Verteilerebene des Tiefbahnhofs tiefergelegt werden, so dass das neue Stadtgebiet nicht durchschnitten wird. Die im rechten Winkel zu den Tiefbahnhofsgleisen endenden Stumpfgleise können auch mit den ehemaligen Ferngleisen durch den Pragtunnel verbunden werden, um so zusätzliche Gleiskapazitäten für Wendezüge in Richtung Feuerbach und Zuffenhausen zu schaffen. Dazu sollte mindestens ein weiteres Wendegleis errichtet werden.
- Erhalt einer Ausbauoption für viergleisigen S-Bahnhof Mittnachtstraße und Erhalt von mindestens vier oberirdischen Zulaufgleisen bzw. Bahnsteigkanten auf der Relation Pragtunnel-Stuttgart Hbf neben der S-Bahn-Strecke (auch bei Bau des Nordkreuzes erforderlich, siehe Punkt 5)<sup>3</sup>.

## 11 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Linienwegen

- **R11 (Schusterbahn):** Zusätzliche Haltestelle Zazenhausen Ort, bisherige Haltestelle umbenennen in Freiberg, zusätzliche Haltestelle beim Eszetsteg (besserer Zugang zum Mercedeswerk Untertürkheim)

---

<sup>2</sup> <http://ecobus.fokos.info/>

<sup>3</sup> <https://bw.vcd.org/startseite/detail/news/vcd-fordert-engpassbeseitigung-zwischen-stuttgart-zuffenhausen-und-stuttgart-hauptbahnhof-stuttgart-21-verantwortlich-fuer-fehlenden-ausbau/>



- **Panoramabahn:** Neue Haltestellen Österfeld, Dachswald, Wildpark (Rudolf-Sophien-Stift), Heschach, Westbahnhof, Herderplatz, Zeppelinstraße, Lenzhalde, Türkenstraße, Eckhardshaldenweg
- Zusätzlicher Halt der **Linie 92** an der Wildparkstraße zwischen den Haltestellen Forsthaus I und Forsthaus II am Wochenende

## 12 Erschließung zusätzlicher Gebiete

- **Linie 45:** Verlängerung der Linienführung vom Buchwald zur Waldebene Ost
- **Linie 45:** statt Stichfahrt durch Mercedesstraße von Mercedes-Benz-Welt über Martin-Schrenk Weg und Benzstraße durch neues Wohngebiet Neckarpark bis Veielbrunnenweg.
- **Linie 61:** Verlängerung über Stettener Straße Richtung Egelseer Heide, zumindest an Wochenenden.
- **Linie 64:** Verlängerung nach Rohracker, dazu Sperrung des engen Speidelwegs für den Durchgangsverkehr, alternativ: Ampelgeregelter Einbahnverkehr, Steuerung der Phasen durch Linienbus.

## 13 Verbesserung der Infrastruktur bestehender Fahrwege

- **U1/U14:** Bereich Böblinger Straße in Heschach unterirdisch legen. Dadurch und durch Anpassung der Bahnsteiglängen werden Dreiwagenzüge auf Tallängslinie möglich.
- **U4/U9:** Eigene Spur in der Hackstraße stadteinwärts, Steuerung des in die Hackstraße einfahrenden Autoverkehrs durch variable Ampelphasen am Stöckach und beim Gaskessel.



Rückstau in der Hackstraße in Richtung Stöckach

- **U13:** Verkehrsinsel in der Badstraße.
- Dichtere Zugfolge in Stadtbahntunneln durch **modernes Signalsystem CBTC**, das Fahren im Bremswegabstand ermöglicht (minimale Zugfolge 80 statt 120 Sekunden), dadurch in der HVZ kürzere Takte auf einzelnen Linien möglich. System ist ausgereift und bei vielen Nahverkehrsbahnen in aller Welt bereits im Einsatz (z. B. London Docklands Light Railway).
- **Linie 42:** Umstellung auf Metrobuslinie: Linie 42 befördert mit über 30.000 Fahrgästen pro Tag mehr Fahrgäste als manche Stadtbahnlinie. Der Bedienungsstandard ist aber in den letzten Jahren immer mehr gefallen - es wurden Fahrzeiten verlängert und Verspätungen nehmen zu. Busse müssen bei Gegenverkehr z. B. in der Bussenstraße und in der Landhausstraße oft warten, bis der Gegenverkehr vorbeigefahren ist. Ursache ist zum einen die zunehmende Breite aller Pkw (der VW Golf ist seit Beginn der Produktion um 20 cm breiter geworden) und zum anderen der Trend zu überbreiten Geländewagen in der Stadt.
- **Generelle Forderung:** Beseitigung von Engpässen und Sicherstellung einer ausreichenden Straßenbreite von mindestens 6,50 m nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 auf allen Innenstadtbuslinien und bei Stadtbahnstrecken im Straßenraum (z. B. in der Hackstraße) durch Wegfall von Parkplätzen, Beseitigung von Gehwegparken (z. B. bei Linie 45 in der Neue Straße), Einführung einer absoluten Ampelbevorrechtigung des ÖPNV.
- **Umstellung auf O-Bus-Betrieb** (emissionsfrei bei Ökostrom, geräuschärmer, antriebsstark). Vorbild: Salzburg. Auf schwächer befahrenen Linien Einsatz von Batteriebussen, die teilweise unter der O-Busfahrtleitung verkehren und dabei ihre Batterien wieder aufladen können (Vorbild: Esslingen).
- **Busspuren:**
  - Durchgängige Busspuren auf der Kriegsbergstraße (Linie 40, 42), der Schillerstraße (Linie 40, 42, 44) und der Heilbronner Straße (Linie 44).
  - Busspuren auf der Paulinenstraße zwischen Österreichischem Platz und Rotebühlstraße (Linien 44 und 92).
  - Busspuren in der König-Karl-Straße zwischen Mercedes- und Eisenbahnstraße und in der Schönestraße (Linie 52, 55, 56).
  - Abschnittsweise Busspuren in der Wagenburgstraße, in der Hauptstätter Straße, in der Rotebühlstraße, in der Schwieberdinger Straße und in der König-Karl-Straße, die im NVP festgehalten sind, schnell umsetzen.

- **Busbevorrechtigung** auch in der Praxis umsetzen: Häufig sind Ampeln mit einer Bevorrechtigung für Busse ausgestattet, die jedoch nicht aktiv ist. Die Straßenverkehrsbehörde steuert heute die Ampeln so, dass in der Praxis oft der fließende Autoverkehr höher bewertet wird, als ein pünktlicher ÖPNV. Real erhält der ÖV heute häufig nur bei Fußgängerampeln Vorrang.
- **Mobilfunkempfang** in allen Stadtbahntunneln ermöglichen.

#### 14 Ausstattung Fahrzeuge

- Einrichtung von WLAN in den Stadtbahnen.
- Bessere Markierung der Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder in der S-Bahn (Vorbild Berlin, siehe Foto).



Zeichnung der geplanten Innenraumgestaltung bei neuen Zügen der S-Bahn Berlin.

Foto: S-Bahn Berlin

- Busanhänger für zweiachsige Busse zur Steigerung der Kapazität in der Hauptverkehrszeit (Vorbild: Stadtwerke Konstanz, Einsatz neu seit 2016). Vorteil: preiswerte und energiesparende Alternative zu Gelenkbussen, die auf manchen Linien außerhalb der HVZ nicht ausgelastet sind.



Busanhänger, Bild: Firma Hess

- Weitere Fahrradanhänger für Busse am Wochenende nach dem Vorbild der Linie 92. Mögliche Strecken: Linie 61 zum Rotenberg und Verstärkerbusse der Linie 65 zwischen Obertürkheim und Sillenbuch. Verlängerung der Busse der Linie 92 mit Fahrradtransport vom Forsthaus II nach Weilimdorf.



Radanhänger der SSB. Foto: SSB AG

## 15 Attraktiveres Tarifsystem

- Polygo-Karte als Mobilitätskarte für alle. Einsatz auch für Einzelfahrten: bei häufigerer Nutzung in einem bestimmten Zeitraum wird zunehmender Rabatt gewährt, so dass der Preis für eine Fahrt sinkt. Bestpreisoption bei Überschreiten des Preises für Wochen- oder Monatskarte. Paralleles Angebot auch als Handyticket.
- Größere Rabattierung des 9-Uhr-Umwelttickets als Mittel zur gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeugkapazitäten. Stärkere Entlastungswirkung in der Hauptverkehrszeit durch früheren Gültigkeitsbeginn des 9-Uhr-Umwelttickets schon um 8:30 Uhr.
- Reines Freizeitticket mit hohem Rabatt, das nur abends und am Wochenende gültig ist. Damit können auch Bürger, die z. B. mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren oder Leute, die nur am Wochenende in Stuttgart sind, Freizeitfahrten günstig und einfach mit dem VVS durchführen.
- Eine Tarifzone für ganz Stuttgart.
- Generelle Anwendung der TicketPlus-Vorteile auf alle Zeitkarten, wie in vielen anderen Verkehrsverbänden in Deutschland.
- großzügigere Kurzstreckenregelung bei Bus und Stadtbahn: 5 statt 3 Haltestellen (Vorbild München) bzw. ganzer Stadtteil mit einer Kurzstrecke.
- Zur Steigerung der Attraktivität von Einzelfahrkarten sollten auch mehrere Fahrten für die gelöste Zone in einer bestimmte Zeit möglich sein (Beispiel: 1 Zone: 1 Stunde gültig, 2 Zonen: 2 Stunden gültig usw.), um z. B. kurze Einkaufsfahrten hin und zurück zu einem vernünftigen Preis zu ermöglichen.
- Bei Feinstaubalarm auch Vergünstigungen beim Kinderticket einführen. Dieses ist bisher von der Aktion an Tagen mit Feinstaubalarm ausgeschlossen.
- Überlappungszonen zu Nachbarverbänden (z. B. naldo in den Raum Tübingen)
- Teilnahme an bundesweit einheitlichem Handyticket.

## 16 Zugang zu Haltestellen und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

- Hochbahnsteige der Stadtbahn müssen von beiden Seiten zugänglich sein (Beispiele: Karl-Olga-Krankenhaus oder Suttnerstraße).
- Fahrgäste des ÖPNV sind in den allermeisten Fällen auf dem Weg von oder zu den Haltestellen Fußgänger. Daher gehört zu einem attraktiven Nahverkehr auch bequeme und breite Fußwege entlang der Straßen. Das immer noch weit verbreitete

Gehwegparken sollte daher generell abgeschafft werden und das Zuparken von Kreuzungen durch sogenannte "Gehwegnasen" unterbunden werden.

- Umbau der wichtigsten Bushaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen auf Buscaps zur Verbesserung des Einstiegs und zur Vermeidung von zugeparkten Haltestellen (Beispiel Haltestelle Ostendplatz in Richtung Gablenberg, wo es auf dem Gehweg zu wenig Platz für wartende bzw. ein- und aussteigende Fahrgäste und vorbeigehende Fußgänger gibt).
- Generelle Einführung von Z-Übergängen bei der Stadtbahn sowie im Boden eingelassene Warnleuchten an Bahnübergängen für mehr Sicherheit.
- Bessere Möglichkeiten zur Fahrradabstellung (Bike+Ride) am Stuttgarter Hauptbahnhof v. a. nach Fertigstellung von Stuttgart 21 (z. B. Fahrradparkhaus).
- Geschlossene Fahrradboxen an wichtigen Stadtbahnhaltestellen.
- Mehr Park & Ride Parkplätze bzw. Ausbau (z. B. könnte an der Gerokruhe oder am Freibad Möhringen ein P&R-Parkhaus errichtet werden, um Pendler schon am Stadtrand auf die U15 bzw. U5/U6 zu leiten).

## 17 Sonstige Vorschläge

- Mehr DB Call-a-Bike Stationen, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Schwerpunkt auf ÖPNV-Endpunkte und Knoten (letzte Meile).
- **Gleisbett-Begrünung**  
Bestehende Stadtbahngleise, insbesondere in den Innenstadtbezirken (z.B. Bebelstr.), aber auch in den Stadtteilzentren (z.B. Weilimdorf Löwenmarkt, Feuerbach Wilhelm-Geiger-Platz) sollten verstärkt auf ein begrüntes Gleisbett umgestaltet werden. Die Maßnahme wäre im Sinne der städtischen Klimaanpassung (Kühlung), der Feinstaubbindung, der Lärmreduktion (Lärmaktionsplan) und einer erheblichen städtebaulichen Aufwertung.