



Landeshauptstadt Stuttgart

Einwendungen zum

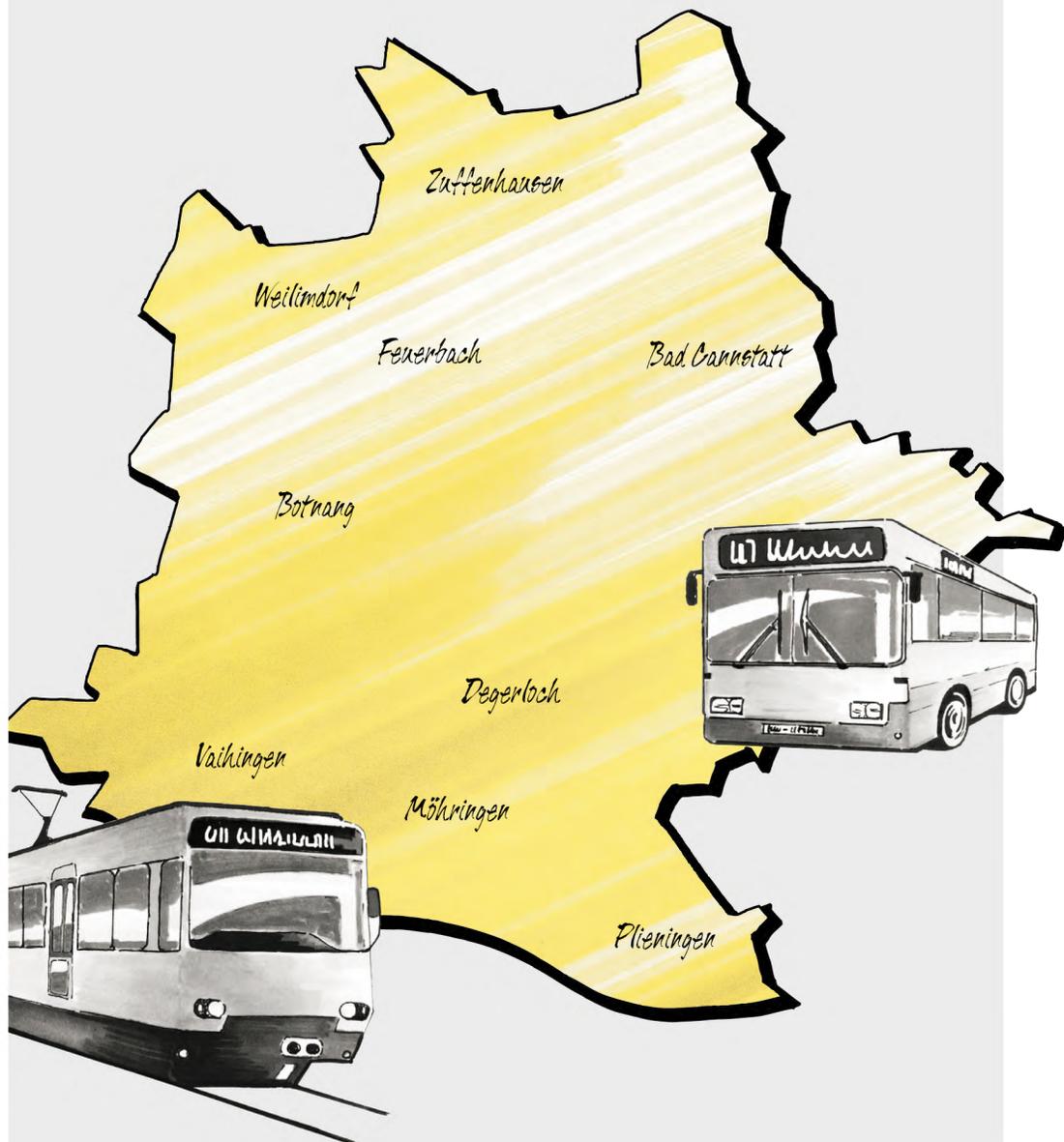
NAHVERKEHRSPLAN

Einwendungen zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans

vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Kreisverband Stuttgart und

von PRO BAHN e.V. Regionalverband Region Stuttgart



Inhaltsverzeichnis

- 1 Einwendungen zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Stuttgart**
 - 1.1 Grundsätzliche Anmerkungen
 - 1.2 Grundlegende Kritik an den Zielvorstellungen
 - 1.3 Unzureichende Berücksichtigung von Umweltzielen
 - 1.4 Falsche Zielsetzungen bei der Verkehrsfinanzierung
 - 1.5 Versteckte Kosten des Autoverkehrs
 - 1.6 Ausgleichsmaßnahmen

- 2 Kritik an der Verkehrsanalyse des Status Quo**

- 3 Einflußfaktoren auf die Verkehrsprognose für 2015**
 - 3.1 Fragwürdiger Mehrverkehr durch Stuttgart 21
 - 3.2 Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den Nahverkehr während der Bauzeit
 - 3.3 Mobilitätsverhalten von Senioren
 - 3.4 Folgerungen aus der demographischen Entwicklung

- 4 Zielsetzungen zur Verkehrsnachfrage**
 - 4.1 Potenzial des ÖPNV
 - 4.2 Freizeitverkehr und Fahrradmitnahme

- 5 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot**
 - 5.1 Kritik an der Wahl der Einzugsbereiche von Haltestellen
 - 5.2 Unzureichende Bedienungshäufigkeiten und Beförderungszeiten
 - 5.3 Anmerkungen zu den fehlerhaften Beschreibungen des Verkehrsangebots
 - 5.4 Tageszeitliche Verteilung (per Definition)
 - 5.5 Wechselnde Fahrplankontakte

- 6 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Stuttgart**
 - 6.1 Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge
 - 6.2 Betriebliche Maßnahmen
 - 6.3 Bauliche Maßnahmen
 - 6.4 Tarif und Service
 - 6.5 Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes der Linie 42
 - 6.6 Maßnahmen zur Verbesserung des Nachtbusnetzes

Anlage: Einrichtung spezieller Linien

1 Einwendungen zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Stuttgart

1.1 Grundsätzliche Anmerkungen

Der Fahrgastverband **PRO BAHN e.V.**, Regionalverband Region Stuttgart und der Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (**BUND**), Regional- und Kreisverband Stuttgart bekennen sich ausdrücklich zu den generellen Zielsetzungen des NVPs. Wir unterstreichen, dass der ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität aller Bürger leistet und ein **wichtiges Element der Daseinsvorsorge** ist. Wir sind ebenfalls der Meinung, dass sein Verkehrsanteil künftig weiter gestärkt und seine **Attraktivität – insbesondere als Alternative zum MIV – weiter gesteigert werden muss**.

Im ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg ist verankert, dass der NVP durch einen Verkehrsentwicklungsplan ergänzt werden soll, der Aussagen über den Zeitraum des NVPs hinaus aufzeigen und Angebotsverbesserungen darstellen soll.

Im vorliegenden NVP wird einerseits über den Geltungszeitraum hinausgeplant, indem die Fertigstellung des Umbaus des Bahnknotens Stuttgart im Jahr 2015 bereits als gegeben angenommen wird, was jedoch selbst nach optimistischen Planungen frühestens 5 Jahre später der Fall sein kann. Andererseits wird auf die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans verzichtet, weil die Betrachtungen über den Zeithorizont des NVPs hinausgehen. Dabei ist auch die Reihenfolge der Planung unlogisch, denn zuerst hätte der Verkehrsentwicklungsplan mit klaren Zielgrößen für MIV und ÖPNV fertig gestellt werden müssen, um dann im Anschluss den NVP fortzuschreiben

Beim Verweis auf die Vorgaben der EU wird nur der rechtliche Rahmen für die Ausschreibung von Verkehren behandelt, während die aktuellen Bestrebungen der EU, die Stärkung des ÖPNVs durch Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren und der Internalisierung externer Kosten voranzutreiben in der vorliegenden Fortschreibung des NVPs nicht aufgenommen werden. (Siehe hierzu: Grünbuch der EU: „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“)

http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_de.pdf

1.2 Grundlegende Kritik an den Zielvorstellungen

Der Grundtenor der Fortschreibung des NVPs lediglich den Status quo beizubehalten, ist nicht zukunftsorientiert, sondern vor allem hinsichtlich des Klimaschutzes und der anzustrebenden Verbesserung der Luftqualität rückständig und gerade für Stuttgart, das sich gerne als Mobilitätshauptstadt darstellt, kein Ruhmesblatt.

Zitat ¹: *“Die Güte des ÖPNV-Angebots soll dabei jedoch auf dem heutigen Niveau gehalten, partiell ggf. auch noch verbessert werden.“*

¹ Zitate sind, wenn nicht anders bezeichnet, der 1.Fortschreibung des NVPs der Stadt Stuttgart entnommen.

Viele ÖPNV-Maßnahmen sind nur dann zielführend und erfolgreich, wenn flankierend restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt werden. Hierzu gehören beispielsweise eine City-Maut, flächen-deckende Parkraumbewirtschaftung und Tempolimits. Auch die strikte Abtrennung von Busspuren und eine größere Verbreitung von Vorrangschaltungen an Ampelanlagen sollten zur Priorisierung des ÖPNVs angewandt werden. Ebenso sorgt eine attraktive Preisgestaltung im Tarifsystem des ÖPNV für mehr Akzeptanz bei den Bürgern. Der **Kostendeckungsgrad** des VVS erreicht bundesweit mit 55 Prozent einen Spitzenwert – die Feinstaubwerte in Stuttgarter Stadtgebiet ebenso!

Die Erfahrungen anderer Städte zeigen deutlich, dass nur mit einer *push and pull*-Strategie eine wesentliche Verkehrsverlagerung in Richtung ÖPNV gelingt.

Die im NVP formulierte Zielvorstellung eines ÖPNV-Anteils von 28,0% im Jahr 2015 ist völlig unambitioniert, insbesondere wenn man als Vergleich das Jahr 2003 heranzieht: Der ÖPNV-Anteil betrug vor sechs Jahren 27,2%. Im Jahr 1995 lag der ÖPNV-Anteil sogar bei 28,6%, d. h. es ergab sich entgegen der Prognose des ersten Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Stuttgart aus dem Jahr 2000 ein geringerer ÖPNV-Anteil. Leider fehlt im vorliegenden Entwurf eine kritische Bestandsaufnahme dieser (Fehl-) Entwicklung.

Da der Verkehr einen erheblichen Anteil an klima- und umweltrelevanten Emissionen verursacht, ist die Einhaltung von Grenzwerten bezüglich CO₂, Feinstaub, NO_x und Lärm mit diesem Ansatz unerreichbar.

Ein Hauptargument für das „Einfrieren des ÖPNV“ ist die demographische Entwicklung bzw. die Stagnation der Einwohnerzahlen.

Im Umkehrschluss sollte dies jedoch auch auf für den Straßenbau gelten. Dessen ungeachtet werden die Planungen für einen sechsspurigen Ausbau der Heilbronner Straße, den Rosensteintunnel, den Nordoststring und eine neue Filderauffahrt bei Hedelfingen mit Hochdruck weiterverfolgt. Dies geschieht, obwohl die Verkehrszahlen des MIV am Kessel- und Gemarkungsrand seit Jahren stagnieren und teilweise sogar rückläufig sind.

1.3 Unzureichende Berücksichtigung von Umweltzielen

In zentralen Teilen der Stadt Stuttgart werden die Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz regelmäßig in unzulässiger Weise überschritten oder sind Überschreitungen in den nächsten Jahren als Folge einer bereits festgelegten Verschärfung der Grenzwerte zu erwarten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb auch für Stuttgart einen Luftreinhalte- und Aktionsplan vorgelegt, der eine Verminderung der Schadstoffbelastung zum Ziel hat.

Zitat aus dem Luftreinhalteplan Stuttgart: „*Ein zentraler Baustein dieses Maßnahmenplanes ist die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖPNV.*“

Trotzdem wird im NVP nur eine minimale Verlagerung prognostiziert und dies auch nur unter der unrealistischen Prämisse, dass Stuttgart 21 bereits realisiert sei. Im NVP wird also bereits vom Scheitern des Luftreinhalteplans ausgegangen.

Angesichts des bundesweit beachtlichen Kostendeckungsgrads von 55% im VVS könnten durchaus attraktivere Fahrpreise und/oder ein ausgeweitetes Angebot angeboten werden. (Zum Vergleich: Der Kostendeckungsgrad für die Staatstheater liegt bei 10%)

Eine Kapazitätserhöhung des ÖPNV auf Kosten des MIV ist wegen fortgesetzter Überschreitung der Feinstaub- und Stickoxidgrenzwerte zwingend erforderlich. Der ÖPNV muss als Instrument des Luftreinhalteplans ernst genommen werden!

Ein weiteres Problem ist die Lärmentwicklung, die ebenfalls gesundheitliche Störungen verursacht. In einer Betroffenheitsanalyse der Stadt Stuttgart wurde festgestellt, dass 190.800 Einwohner einem Straßenverkehrslärm von über 50 Dezibel(A) ausgesetzt sind, während dies beim Lärm der Stadtbahn nur für 34.200 Einwohner der Fall ist. Daher muss beim Lärmaktionsplan, der im Juni 2009 vom Gemeinderat beschlossen wird, vor allem beim MIV angesetzt werden. Ein wichtiger Baustein dieses Maßnahmenkonzepts ist die Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, die sich auch in den Zielen des NVPs widerspiegeln sollte. Der Lärmaktionsplan wird jedoch im vorliegenden Entwurf überhaupt nicht erwähnt!

Eine verstärkte Förderung des Radverkehrs als Zubringer zu Stadt- und S-Bahnen ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, hat aber für ältere Mitbürger wenig Bedeutung. Da sich diese Personengruppe stetig vergrößert, müssen deren Bedürfnisse stärker berücksichtigt werden.

1.4 Falsche Zielsetzungen bei der Verkehrsfinanzierung

Zitat: „Für das Jahr 2007 beliefen sich die Gesamtausgaben auf ca. 46,6 Mio. €. In Anbetracht der angespannten Haushaltslage ist die Stadt um eine Stabilisierung ihrer Ausgaben bemüht. Die Güte des ÖPNV-Angebots soll dabei jedoch auf dem heutigen Niveau gehalten, partiell ggf. auch noch verbessert werden.“

Die angespannte Haushaltslage der Landeshauptstadt erlaubt jedoch eine Kapitalerhöhung bei der LBBW um immerhin 950 Mio. € und der Anteil der Stadt am Risikofonds bei Stuttgart 21 beträgt 260 Mio. €!

Allein aus den Kapitalerträgen dieser Rücklagen ließen sich die gesamten Ausgaben für den ÖPNV bestreiten...

Maßgeblich für die Attraktivität eines Nahverkehrssystems ist das Tarifniveau, welches beim VVS im Vergleich mit anderen Verkehrsverbänden relativ hoch ist. Dies ist mit ein Grund für den relativ niedrigen Verkehrsanteil des ÖPNV von 27,2 % in Stuttgart. (siehe Abb.3)

Der VVS-Tarif wurde in der Vergangenheit immer stärker erhöht, als die allgemeine Preissteigerung (seit 1995 47 % Steigerung gegenüber 26 % allgemeiner Preissteigerung).

Dahinter steckt die Absicht der Stuttgarter Stadtverwaltung, den Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs immer weiter zu erhöhen, obwohl längst nicht allen Kosten des ÖPNV auch ein entsprechender Nutzen für deren Fahrgäste gegenüber steht.

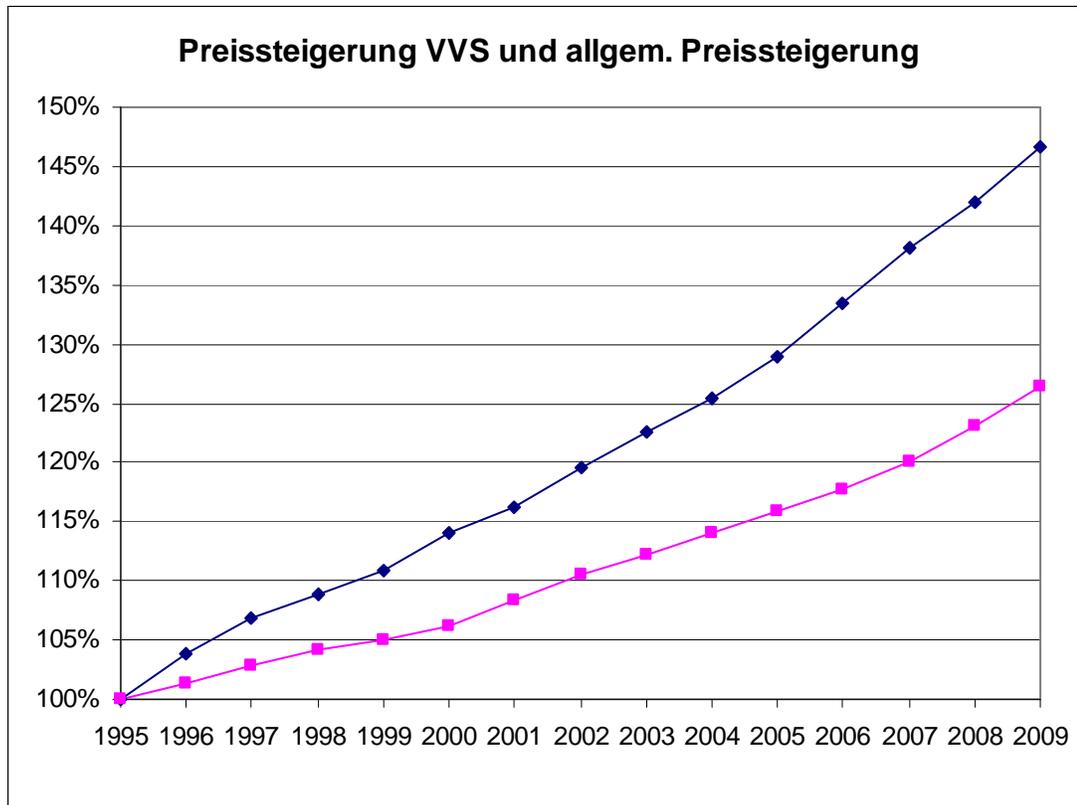


Abb.1: VVS-Preissteigerung im Vergleich mit der allgemeinen Preisentwicklung

Von der vollständigen Verlegung des Stadtbahnverkehrs unter die Erde im Bereich der Innenstadt profitiert vor allem der Autoverkehr und mit den erhöhten Kosten im Busverkehr durch vom MIV ausgelösten Verkehrsstaus werden wiederum die ÖPNV-Nutzer belastet.

Weltweit ziemlich einzigartig dürfte auch die Straßennutzungsgebühr sein, die die Stadt ausschließlich für die Stadtbahn erhebt und die etwa 5 Mio. € pro Jahr einbringt.

1.5 Versteckte Kosten des Autoverkehrs

Dagegen ist die Stadt wesentlich großzügiger, wenn es um die Deckung der Kosten geht, die ihr aus dem Individualverkehr entstehen.

Ein von der Stadt beim Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Stuttgart (VWI) in Auftrag gegebenes Gutachten mit dem Titel „Kommunale Kosten des Verkehrs“ zur genauen Zuordnung der verkehrsbedingten Kosten und Erträge der verschiedenen Verkehrsarten führte zum überraschenden Ergebnis, dass der MIV im Jahr 2004 mit 76 Mio.€ ein höheres Defizit als der ÖPNV mit 62 Mio.€ verursachte und dass der Kostendeckungsgrad des MIV dabei nur 39 % betrug, während im ÖPNV immerhin 84 % der Kosten von den Nutzern gedeckt waren. Dieses Gutachten wurde bis heute nicht veröffentlicht, sondern lediglich in einer Sitzung des Gemeinderats vorgestellt.

Würden beim Autoverkehr die gleichen Maßstäbe wie beim ÖPNV angelegt, wo z. B. ein Bus nur gefahren wird, wenn mindestens 5 bis 10 Fahrgäste regelmäßig

mitfahren, dann dürften aus Wirtschaftlichkeitsgründen auch keine neuen Straßen mehr gebaut werden und manche Nebenstraße würde stillgelegt.

Der Kardinalfehler dieser Betrachtungsweise ist, dass beim ÖPNV vorwiegend nach „hoher Wirtschaftlichkeit“ oder gar nach „Eigenwirtschaftlichkeit“ gestrebt wird, die Straßenverkehrsinfrastruktur aber gemeinwirtschaftlich betrieben wird.

Während die SSB ein integriertes Unternehmen mit Betrieb und Infrastruktur ist, wird im Straßenverkehr die Infrastruktur nahezu kostenlos zur Verfügung gestellt. Es gibt in Stuttgart keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung.

Die Einnahmen aus den Parkgebühren decken nicht einmal die Kosten des Überwachungspersonals, die Überwachungsichte ist gering und die Verwarnungen kosten wenig.

Die Folge ist eine Wettbewerbsverzerrung zwischen MIV und ÖPNV. Der ÖPNV muss viel stärker als Aufgabe der Daseinsfürsorge aufgefasst werden, da nur dieser – anders als der Autoverkehr – jedem Bürger Mobilität ermöglicht.

1.6 Ausgleichsmaßnahmen

Die Tarifpolitik für den ÖPNV kann nicht losgelöst von den Kosten des konkurrierenden MIV betrachtet werden und aus Gründen eines fairen Wettbewerbs muss deshalb eine Harmonisierung der Kostendeckungsgrade der Verkehrsträger herbeigeführt werden.

Dies könnte einerseits durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung, Abschaffung von Parksубventionen für Beschäftigte und durch Straßennutzungsgebühren für Pkw (in Form einer City-Maut) erreicht werden. Dabei wird gleichzeitig der Autoverkehr unattraktiver (in Stockholm sank der Pkw-Verkehr nach Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr um 15 %). Elektro-Fahrzeuge könnten von diesen Gebühren befreit werden, was auch für die lokale Fahrzeugindustrie neue Absatzmärkte in einem zukunftsträchtigen Sektor schaffen würde.

Andererseits sollte das Tarifsystern des VVS im Sinne einer besseren Übersichtlichkeit und Nutzerfreundlichkeit weiterentwickelt werden und wir schlagen deshalb vor, die Tarifzonen 10 und 20 zu einer großen Tarifzone „Innenraum“ zusammenzufassen. Der Kurzstreckentarif sollte auch für die Fahrt mit der S-Bahn zwischen zwei Haltestellen gelten. Für Gelegenheitsnutzer sollte eine Mehrfahrtenkarte mit höherem Rabatt (von etwa 25 %) angeboten werden.

Generell muss der VVS-Tarif deutlich abgesenkt und dadurch der ÖPNV attraktiver gemacht werden, was zu einem Teil durch Mehrerträge aus dem zusätzlichen Fahrgastvolumen und zum anderen aus neuen Finanzierungsquellen, wie z. B. einer Nahverkehrsabgabe für größere Betriebe, ausgeglichen werden könnte. Dieses Instrument wurde bereits im Jahr 1991 vom damaligen Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg Erwin Teufel gefordert und bewährt sich im Nachbarland Frankreich bereits seit fast 40 Jahren.

(siehe http://de.wikipedia.org/wiki/Versement_transport).

Die politischen Mehrheiten aus Region, Landkreisen und Kommunen im VVS haben dagegen in den letzten Jahren zu Lasten des ÖPNV-Nutzenden die Preise kontinuierlich nach oben getrieben und so einen Kostendeckungsgrad von

bundesweit einmaligen 55 % erreicht. Dies bedeutet letztlich nichts anderes als einen schrittweisen Rückzug der öffentlichen Hand aus dem Kernbereich der kommunalen Daseinsvorsorge.

2 Kritik an der Verkehrsanalyse des Status Quo

Der NVP geht von einem ungebrochenen Trend zur „Vollmotorisierung“ aus.

Zitat: „Die Motorisierung in der Landeshauptstadt Stuttgart hat in den letzten Jahren stark zugenommen: Der PKW-Bestand stieg von 282.768 (im Jahr 1998) auf 314.351 (Stand 2006). Dies ist ein Zuwachs von 11 %.“

Mittlerweile ist er nach neusten Daten des statistischen Amtes im Jahr 2008 wieder auf 271.463 abgesunken. Obwohl ein Teil der Abnahme mit dem Herausfallen von etwa 25.000 Fahrzeugen aus der Statistik aufgrund einer Änderung der Erfassung ab dem Jahr 2007 zu erklären ist, kann daraus ein deutlicher Trend zu weniger Privatfahrzeugen in Stuttgart abgeleitet werden, der im Rahmen der Fortschreibung des NVP überhaupt nicht zur Kenntnis genommen wird. So sank im Jahr 2008 der Pkw-Besitz von 548 Pkw pro 1000 Einwohner im Vorjahr auf nur noch 520 Pkw. Dies hängt u. a. auch mit der zunehmenden Inanspruchnahme von Car Sharing zusammen, was ebenfalls keine Erwähnung findet.

Auch Ergebnisse von Verkehrszählungen deuten auf eine Stagnation des Autoverkehrs bzw. auf einen Rückgang in der Kernstadt hin. So lag nach Angaben des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung der Kfz-Verkehr über die Markungsgrenze hinweg im Jahr 2008 mit 804.000 Fahrzeugen exakt auf dem Niveau des Jahres 2000. Der Verkehr am Kesselrand nahm sogar von 2001 bis 2008 um 11 % auf 404.000 Fahrzeuge ab. Diese Entwicklungen werden jedoch bei der Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung nicht zur Kenntnis genommen. Ein weiteres Wachstum des MIV wird als unvermeidbar vorausgesetzt, um dann in einer Art selbsterfüllenden Prophezeiung das wunschgemäße Ergebnis hervorzubringen.

Die ÖPNV-Nutzung hat dagegen in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Von 1995 bis 2006 stiegen die Fahrten mit SSB-Verkehrsmittel am Werktag (Montag bis Freitag) um rund 21,9 Prozent. Dabei ist im VVS noch ein erhebliches Potenzial für eine vermehrte Nutzung vorhanden, wie ein Vergleich mit anderen Ballungsräumen zeigt. (Abb.2)

Aus der Aufstellung geht hervor, dass mit verkehrspolitischen und städtebaulichen Maßnahmen zugunsten des ÖPNV das Fahrgastaufkommen immerhin verdreifacht werden kann. In einem NVP sollten zumindest verschiedene mögliche Szenarien behandelt werden und nicht nur mutlose Defensivszenarien als einzige Option angenommen werden, wie dies die Autoren des Entwurfs tun.

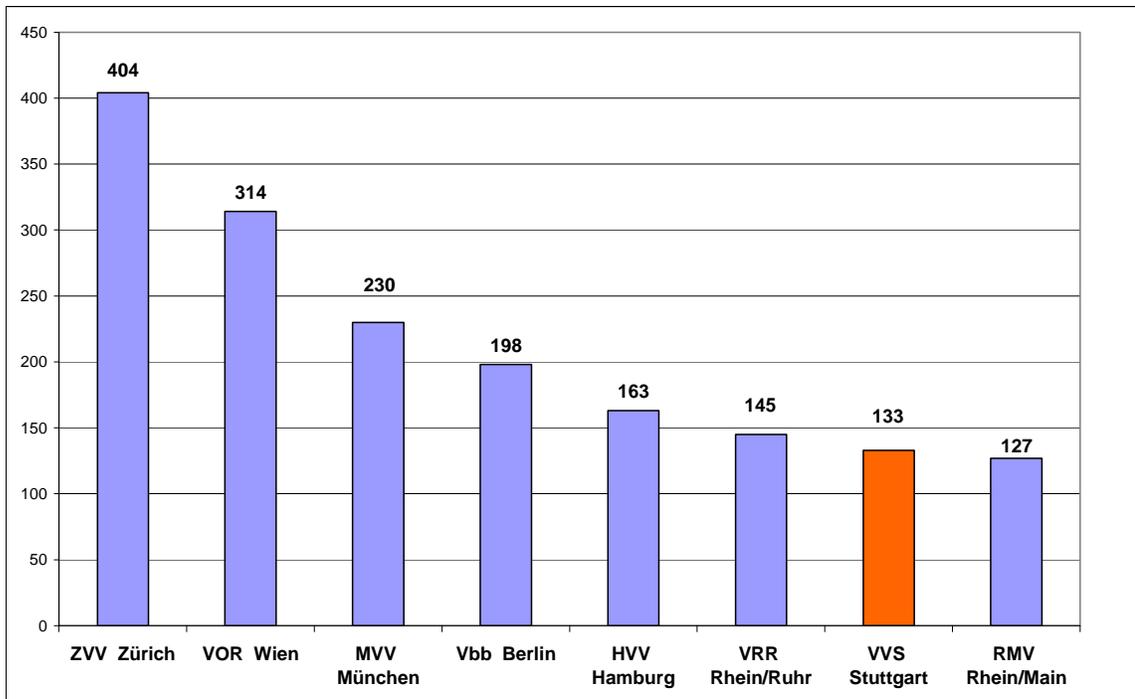


Abb.2: Zahl der ÖPNV-Fahrten pro Einwohner in verschiedenen Verkehrsverbänden.
Quelle: Geschäftsberichte der Unternehmen für 2007

Zitat: „Deutlich geringere ÖPNV-Anteile sind bei den Verkehrsströmen von außerhalb in die Außenbezirke festzustellen, da dort der ÖPNV der Vielfalt der verkehrlichen Verflechtungen nur noch bedingt mit attraktiven Angeboten begegnen kann.“

Der geringe ÖPNV-Anteil an den Verkehrsströmen von außerhalb in die Außenbezirke wird weniger von der Vielfalt der verkehrlichen Verflechtungen verursacht, sondern auch dadurch, dass die Buslinien oft ein Fahrplanangebot aufweisen, das keine erkennbare Systematik hat und wo nur ein unregelmäßiger Verkehr während der Hauptverkehrszeiten angeboten wird. Ein Beispiel dafür sind die Buslinien 746 -748 aus dem Kreis Böblingen, die zur S-Bahn-Haltestelle Universität nach Stuttgart-Vaihingen verkehren. Auf diesen Linien sind Taktlücken von bis zu drei Stunden keine Seltenheit und das Wochenendangebot beschränkt sich nur auf wenige Fahrten am Samstag. Da die Linien auch untereinander nicht abgestimmt sind, ergibt sich auch für den Verkehr zwischen Stuttgart-Büsnau und Haltestelle Universität kein regelmäßiges Angebot.

Spätestens mit Inbetriebnahme der S60 sollte für diesen Bereich ein besser merkbares Fahrplankonzept erstellt werden.

Bei den Gesamtfahrten des ÖPNV in Stuttgart hat der Busverkehr mit Abstand den größten Anteil. Am Wochenende wird das Busangebot jedoch deutlich herunter gefahren (siehe Tab 2.2. S.24 in der 1.Fortschreibung des NVP). Wir sehen im Verkehrsmittel Bus große Potentiale, den ÖPNV-Anteil zu steigern. Ein Großteil der Wege (fast 50 %) werden von den Menschen für Freizeitwecke zurückgelegt – mit steigender Tendenz. Deshalb ist ein besseres Bus-Angebot am Wochenende und in den Abendstunden unerlässlich. Leider werden die zahlreichen Vorschläge in dieser Hinsicht vom NVP zwar aufgelistet, aber ohne Dringlichkeit abqualifiziert.

3 Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose für 2015

3.1 Fragwürdiger Mehrverkehr durch Stuttgart 21

Bei der Verkehrsprognose für 2015 ergeben sich Widersprüche zu Aussagen von OB Wolfgang Schuster, dass durch die Realisierung von S21 18 Mio. Pkw-Fahrten auf die Schiene verlagert werden würden. In der Broschüre „21 gute Gründe für Stuttgart 21“, welche die Landeshauptstadt Stuttgart herausgegeben hat, wird auf Seite 6 berichtet:

„Wissenschaftler haben errechnet, dass rund 18 Millionen Pkw-Fahrten mit 350 Millionen Kilometern pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden.“

Tatsächlich sollen laut Tabelle 3.2 auf Seite 49 der 1.Fortschreibung des NVPs sowohl der MIV als auch der ÖPNV zunehmen und zwar für Fahrten über die Stadtgrenze (ohne Binnenverkehr) um 12.118.000 Fahrten pro Jahr im ÖPNV und um 13.103.500 Fahrten pro Jahr im MIV. Damit tritt keinerlei Entlastung auf, sondern im Gegenteil eine zusätzliche Umwelt- und Lärm-Belastung.

Es bleibt auch unklar, warum sich durch Stuttgart 21 große Verkehrszuwächse im Stadtbahnnetz ergeben sollen. Für Stuttgart 21 wird in erster Linie mit Verbesserungen bei Regionalverbindungen geworben, wie folgendes Zitat aus einer Informationsschrift zeigt:

„Kürzere Reisezeiten, weniger Umsteigen - Ob zum Beispiel von Aalen nach Tübingen, von Heilbronn zum Flughafen oder von Waiblingen nach Reutlingen – die Fahrgäste können Stuttgart künftig bequem durchqueren.“

Die prognostizierten zusätzlichen Nahverkehrsfahrten auf den neuen Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof stammen daher vermutlich überwiegend von durchreisenden Fahrgästen, die auf dem Gebiet der Stadt Stuttgart weder ein- noch aussteigen, sondern höchstens in einen anderen Regionalzug umsteigen.

Zitat: „Die Wirkung von „Stuttgart 21“ zeigt sich auch bei der Betrachtung der inneren und äußeren Stadtbezirke: beide Gebiete profitieren außerordentlich von den verbesserten Verbindungen im Regionalverkehr, die die ÖPNV-Anteile auf den Relationen in die Verbundlandkreise und darüber hinaus um mehrere Prozentpunkte ansteigen lassen.“

Dass von Stuttgart 21 auch die äußeren Stadtbezirke profitieren sollen, ist ebenfalls sehr fragwürdig, denn der einzige Vorortbahnhof, der von den neuen Regionalzügen bedient werden soll, ist der Bahnhof Bad Cannstatt. Dort halten heute alle Züge von und nach Schwäbisch Hall, Aalen, Geislingen und Tübingen. Künftig werden die Züge aus Geislingen nicht mehr durch Cannstatt fahren sondern in Richtung Vaihingen/Enz durchgebunden und auch die Züge von Tübingen machen zuerst einen Umweg über den Tiefbahnhof bevor sie nach Cannstatt fahren. Weshalb diese deutlichen Verschlechterungen trotzdem zu einem Verkehrswachstum führen, wird leider nicht weiter begründet. Fragwürdig an der Methodik der Studie ist auch, dass sich der Gesamtverkehr immer nur aus Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr zusammensetzt. Wo bleibt dabei der Durchgangsverkehr, der in Stuttgart aufgrund der Querung dreier Bundesstraßen einen besonders hohen Anteil haben müsste?

3.2 Auswirkungen von Stuttgart 21 auf den Nahverkehr während der Bauzeit

Der vorgelegte Entwurf des Nahverkehrsplans für die Landeshauptstadt Stuttgart soll ab Sommer/Herbst 2009 gelten. Der Zeithorizont ist auf einen Zeitraum von fünf Jahren angelegt. In diesem Zeitraum würden die geplanten Baumaßnahmen für die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs durchgeführt werden. Beschrieben wird der Zustand nach Fertigstellung der Bauvorhaben, die im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnknotens Stuttgart zu erfolgen hätten, was auch bei optimistischer Betrachtung nicht vor 2020 der Fall sein könnte.

Die Situation **während** des Baus von Stuttgart 21 kommt im NVP nicht vor. Die über viele Jahre herrschende Baustellensituation im Bereich Hauptbahnhof führt zu massiven Behinderungen des Bus- und Stadtbahnverkehrs (Beispiel: Die Sperrung der Cannstatter Straße führt zu Mehrverkehr am Kiesinger-Platz, der Neubau der Haltestelle Staatsgalerie erfordert eine monatelange Umleitung der Linien U1, U2, U4 über den Hauptbahnhof). Weitere Behinderungen entstehen in Feuerbach, Cannstatt und Untertürkheim. Zudem rechnen wir auch bei einer der am stärksten frequentierten Buslinien – der Line 42 – im Bereich Staatsgalerie mit Einschränkungen und Umleitungen, die erhebliche Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben würden. Zu dieser Thematik findet sich nichts in der Fortschreibung des NVPs.

Wir hätten erwartet, dass die für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans relevanten vorhersehbaren Modifizierungen, Einschränkungen und Verlagerungen des ÖPNV-Angebotes in der ersten Fortschreibung des NVPs Eingang finden würden, weil dies für die Fahrgäste voraussichtlich große Einschränkungen bedeuten würde.

Die Betrachtung des Endzustandes sollte deshalb gegebenenfalls Thema der nächsten oder gar übernächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans sein.

3.3 Mobilitätsverhalten von Senioren

Zum Verkehrsverhalten von Senioren bemerkt der NVP:

„In der Verkehrswissenschaft besteht aber weitgehende Einigkeit, dass kommende Seniorengenerationen ein verändertes Verkehrsverhalten gegenüber den heutigen Senioren an den Tag legen werden, da sie überwiegend an eine freizügige Nutzung von Individualverkehrsmitteln gewöhnt sind und diese Praxis wohl bis ins hohe Alter fortführen werden.“

Die Vorhersage, dass sich die in den letzten Jahren zu beobachtende Entwicklung beim Verkehrsverhalten der Senioren hin zur Pkw-Nutzung fortsetzen wird, basiert auf der Annahme, dass die Kaufkraft dieser Gruppe zumindest gleich bleibt und dass sich die Nutzerkosten des MIV nicht wesentlich erhöhen

Beides widerspricht jedoch anderen Vorhersagen von Wissenschaftlern, die sowohl vor einer zunehmenden Altersarmut vieler zukünftiger Rentner als auch vor starken Preisanstiegen bei Treibstoffen warnen, was vielen Senioren in Zukunft die Haltung eines Pkws erschweren dürfte.

Insgesamt erscheint es zweifelhaft, dass trotz einer voraussichtlichen Abnahme der Einwohnerzahl und der Arbeitsplätze, steigender Mobilitätskosten und einer alternden Gesellschaft das gesamte Verkehrsaufkommens um 4,7 % ansteigen soll. Auch hier wird wieder deutlich, dass in der Verkehrsprognose Entwicklungen aus der Vergangenheit unreflektiert in die Zukunft extrapoliert wurden.

3.4 Folgerungen aus der demographischen Entwicklung

Die Forderung, dass ältere, gebrechliche Menschen sich selbst organisieren und ehrenamtliche Initiativen gründen mögen, muss als zynisch angesehen werden.

Zitat: „Soweit ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden ..., kommen hier auch ehrenamtliche Ansätze in Betracht (z. B. Bürgerbusse).“

Man könnte aus der demographischen Entwicklung auch den Bedarf bzw. eine potenziell höhere Nachfrage nach einem dichteren Haltestellennetz herauslesen, welches gegebenenfalls auch mit kleineren Transportgefäßen im Rahmen der Daseinsfürsorge bedient werden sollte. Stattdessen wird als Alternative zu einer Naherschließung der Vorschlag für eine Kombination von Fahrrad und ÖPNV propagiert! Dieser Vorschlag wird das Problem für altersbedingt weniger mobile Bürger wohl kaum lösen.

Um der demografischen Entwicklung Rechnung zu tragen, sollte Sicherheit und Sauberkeit stärker fokussiert werden. Zusätzliches Sicherheitspersonal in den Abendstunden erhöht die Bereitschaft der Senioren, sich für den ÖPNV zu entscheiden.

4 Zielsetzungen zur Verkehrsnachfrage

4.1 Potenzial des ÖPNV

Zwischen 1998 und 2006 verzeichnete die Motorisierung einen Zuwachs von 11%, der allerdings in jüngster Zeit wieder teilweise zurückgeht. Dies zeigt deutlich, dass die Angebote des ÖPNV in der Vergangenheit nicht den Bedürfnissen entsprechend angepasst wurden. Ein weiterer Hinweis darauf ist der Rückgang des ÖPNV-Anteils zwischen 1995 und 2003 von 28,6% auf 27,2%.

Formulierungen wie „vergleichsweise starke Marktposition des ÖPNV“ und „beachtlich hoher ÖPNV-Anteil“ sollen die Tatsache verdecken, dass der Verkehr in Stuttgart im Vergleich mit anderen Städten keineswegs einen besonders hohen ÖPNV-Anteil aufweist. Die Zahlenangaben im NVP sind dabei irreführend, denn sie beziehen sich auf den klassischen Modal Split, der nur den motorisierten Verkehr umfasst und liegen deshalb höher als beim heute üblichen erweiterten Modal Split, der auch Fußwege und Radfahrten umfasst und der in anderen Städten verwendet wird. In der folgenden Abbildung 3 ist deshalb einheitlich der klassische Modal Split des motorisierten Verkehrs dargestellt.

Der Vergleich für verschiedene Städte zeigt, dass in Stuttgart mit 27,2 % das Potenzial des ÖPNV keineswegs ausgeschöpft wird und dass der Modal Split bei geeigneten Rahmenbedingungen, wie sie z. B. in Zürich vorliegen, sogar bei mehr als 50 % und damit gut doppelt so hoch wie in Stuttgart liegen kann.

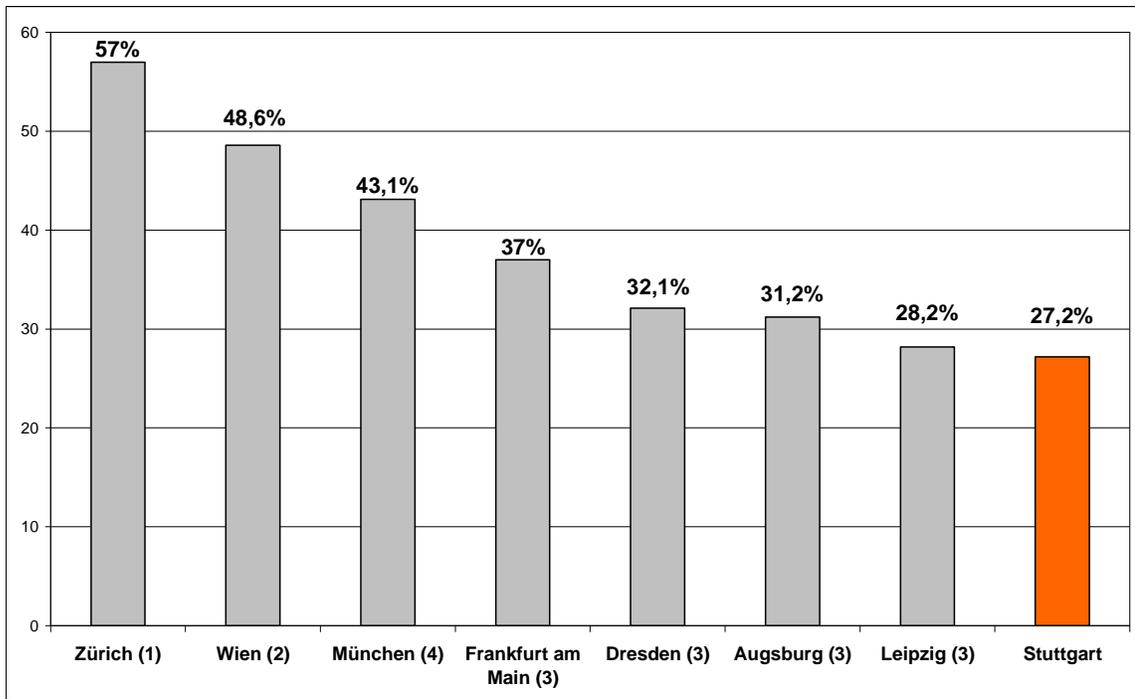


Abb.3: Modal Split des motorisierten Verkehrs in verschiedenen Städten.

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.

Um den Verkehrsanteil des ÖPNV zu erhöhen, sollten dieselben Instrumente wie im MIV angewandt werden, nämlich eine großzügige Kapazitätsanpassung, die dann in der Folge Nachfrage steigernd wirkt. Allerdings führt eine solche angebotsorientierte ÖPNV-Politik nur dann zum gewünschten Ergebnis, wenn gleichzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um den Pkw-Verkehr weniger attraktiv zu machen.

4.2 Freizeitverkehr und Fahrradmitnahme

Gerade der absehbare Rückgang des Schülerverkehrs, der traditionell ein wichtiges Potenzial für die Auslastung des Nahverkehrs darstellt, erfordert hier das verstärkte Bemühen um andere Verkehrssegmente wie Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr. Insbesondere im Freizeitverkehr werden noch große Steigerungsmöglichkeiten gesehen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl relativ flexibel sind und somit Fahrtziel und ÖPNV-Angebot noch gut in Übereinstimmung gebracht werden können. Neben der besseren Auslastung vorhandener Linienverkehre durch Werbemaßnahmen oder besondere Tarifangebote kommen dabei auch spezielle Angebote im AUsflugsverkehr in Betracht. Dabei sind sowohl saisonale und/oder auf Wochenend- und Feiertage beschränkte Sonderlinien zu touristischen Zielen wie auch ein ggf. ebenfalls temporär erweiterter Service im Rahmen des normalen Linienverkehrs (Fahrradmitnahme, akustische Reisebegleitung, etc.) denkbar.

Das Thema Fahrradmitnahme in Stadtbahnen und Bussen wird im NVP völlig ausgeblendet. Wenn die Stadt Stuttgart ihr Ziel erreichen will, den Fahrradanteil am Gesamtverkehr auf 20 % zu steigern, kann dies in Stuttgart mit seiner besonderen Topographie nur in einem sinnvollen Zusammenspiel von ÖPNV und Radverkehr geschehen. Die Kombination: „Mit Bussen und Bahnen hinauf- und mit dem Rad hinunterfahren“, drängt sich hier gerade auch im Freizeitverkehr als Umwelt und Klima schonende Alternative zum Wochenendausflug mit dem Auto und den Fahrrädern auf dem Dachgepäckträger auf. Während bei schwach frequentierten Buslinien auch eine Mitnahme im Fahrzeug außerhalb der HVZ möglich wäre, könnten an schönen Wochenenden auf bestimmten Linien spezielle Radbusse mit Anhängern oder mit umgebautem Innenraum eingesetzt werden. Denkbar wären Strecken, die nicht von Stadtbahn oder S-Bahn bedient werden, jedoch ein großer Höhenunterschied bewältigt werden muss: z.B.

- Buslinie 65 Hedelfingen-Heumaden,
- Buslinie 61 Untertürkheim-Rotenberg,
- Buslinie 45 Ostendplatz- Buchwald,
- Buslinie 92 Hauptbahnhof - Solitude

5 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

5.1 Kritik an der Wahl der Einzugsbereiche von Haltestellen

Die Kriterien für Einzugsbereiche der Haltestellen wurden so gewählt, dass die Grenzwerte des VDV gerade noch eingehalten werden. Die angewandten Radien sind vor allem wegen der Topographie Stuttgarts stellenweise problematisch zu sehen. Der Wunsch nach Verkürzung von Zu- und Abgangswegen sind legitime Forderungen, da die Erschließungsbereiche teilweise zu großzügig ausgefallen sind (an der oberen Grenze der VDV-Empfehlungen).

Die Erhöhung der Einzugsbereiche von Haltestellen gegenüber früheren Regeln wird kritisch gesehen. Die Topographie und die daraus resultierenden realen Weglängen sind bei den Einzugsbereichen nicht berücksichtigt!

Eine größere Zahl älterer Fahrgäste bedeutet, dass der Einzugsbereich von Haltestellen in Zukunft reduziert werden muss und dass auch große Höhenunterschiede nicht ohne weiteres zumutbar sind.

Einige Bereiche in den Vororten sind zu weit von ÖPNV-Haltestellen entfernt: Beispiele: Gebiet Plettenbergstr. (Ost), Feuerbach Nord, Degerloch (Gebiet östlich der Reutlinger Straße)

Dort wo das Kriterium der räumlichen Erschließung verfehlt wird, versuchen die Autoren der ersten Fortschreibung des NVP den dort lebenden Bürger zu unterstellen, dass sie kein Interesse an einer ÖPNV-Anbindung hätten.

Zitat: „Hinzu kommt, dass sich die Bewohner von Siedlungsrandbereichen vielfach mit der problematischen Anbindung an das ÖPNV-Netz arrangiert (!) haben und gelegentlich eine häufigere Bedienung ihrer Wohngebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch nicht befürworten.“

Leider kommt in dieser Sichtweise die Einstellung zum Ausdruck, ÖPNV müsse seinen Kundenstamm auf die Bürger der dicht besiedelten Innenstadtquartiere

begrenzen. Dabei fragt man sich, ob die SSB überhaupt neue Fahrgäste hinzugewinnen will.

Problematisch erscheint auch die Feststellung, dass *„der Fortbestand einzelner schlecht erschlossener Siedlungsrandbereiche tolerierbar sei.“*

In den letzten Jahren wurde bei der Neuausweisung von Neubaugebieten, wie z.B. *Am Frauenholz* in Weilimdorf, *Hohlgrabenäcker* in Zuffenhausen und *Am Schafhof* in Mühlhausen die fehlende ÖPNV-Erschließung sträflich bei der Abwägung vernachlässigt, was nun mit großem Aufwand nachgebessert werden muss. Diese Fehler sollten im NVP offen angesprochen werden und zukünftig durch eindeutige Formulierungen der Anforderungen an eine Erschließung neuer Siedlungsgebiete ausgeschlossen werden.

5.2 Unzureichende Bedienungshäufigkeiten und Beförderungszeiten

Anstatt die Fahrpläne an die veränderten Lebensumstände anzupassen, stagnierte das Angebot oder verschlechterte sich sogar teilweise. So hat sich in den vergangenen Jahren beispielsweise die Hauptverkehrszeit bedingt durch flexiblere Arbeitszeiten stark ausgedehnt. Auch die veränderten Ladenöffnungszeiten führten zu einer Verlagerung vieler Aktivitäten in die Abendstunden. Die Verkehrszeiten sollten daher dringend den Bedürfnissen der Fahrgäste angepasst werden, da sonst eine noch stärkere Abwanderung in Richtung MIV zu befürchten ist.

Ebenso wird der Freizeitverkehr derzeit stark unterschätzt und es fehlen dazu im NVP klare Forderungen und Vorgaben. Hier wären erhebliche Zuwächse möglich, wenn sich das Haltestellen- bzw. Liniennetz nicht nur am Einkaufs- und Berufsverkehr, sondern auch an Zielen mit hoher Pkw-Frequenz orientieren würde, wie z. B. das Gebiet des Wildparks/Solitude, wo am Wochenende regelmäßig die zahlreichen Parkplätze überbelegt sind.

Zu bedenken ist ferner, dass beim derzeitigen ÖPNV-Angebot das Einpendeln nach Stuttgart lukrativ bleibt, da das Verkehrsangebot wochentags relativ gut ist. Liegt der Wohnort bereits in einem Gebiet mit Naherholungswert, werden öffentliche Verkehrsmittel am Wochenende für Freizeitfahrten kaum genutzt. Dies bedeutet, dass durch ein unzureichendes Freizeitangebot im ÖPNV das Wohnen im Stuttgarter Umland an Attraktivität gewinnt und die Landeshauptstadt so weiterhin Einwohner verlieren wird.

5.3 Anmerkungen zu den fehlerhaften Beschreibungen des Verkehrsangebots

Zitat: *„Eine Sonderform des Ruftaxis ist die Taxi-Verbindung zwischen Buchwald und der Waldebene Ost (ehemals L. 68). Der Fahrgast bezahlt nach Voranmeldung der Fahrt einen von der SSB AG bezuschussten Taxitarif (kein VVS-Tarif). Die Taxis verkehren bei Bedarf; ein Fahrplan existiert nicht.“*

Das genannte Linientaxi wurde Anfang 2003 eingestellt. Weitere Angebote existieren nicht, jedenfalls sind keine Informationen erhältlich.

Im Anlagenband wird noch die Linie 51 zur Erschließung der Mercedes-Benz-Welt erwähnt. Diese Linie besteht nicht mehr und die Haltestellen werden seit Ende 2008 durch die Linie 56 bedient.

5.4 Tageszeitliche Verteilung (per Definition)

Den angewandten Definitionen steht entgegen, dass sich die Berufsverkehrszeit seit Jahren immer mehr ausgedehnt hat. Dies liegt teilweise an flexibleren Arbeitszeiten aber auch an Veränderungen der Ladenöffnungszeiten (branchenspezifische Berufsverkehrszeit).

Daher muss die Hauptverkehrszeit am **Vormittag** mindestens bis 9.00h ausgedehnt werden. Dies hat im Stuttgarter Stadtgebiet lediglich zur Folge, dass die Kapazität der S-Bahnlinien angepasst werden sollte (bis 9 Uhr Bedienung mit Langzügen), denn das Stadtbahn- und Busangebot trägt dem bereits Rechnung.

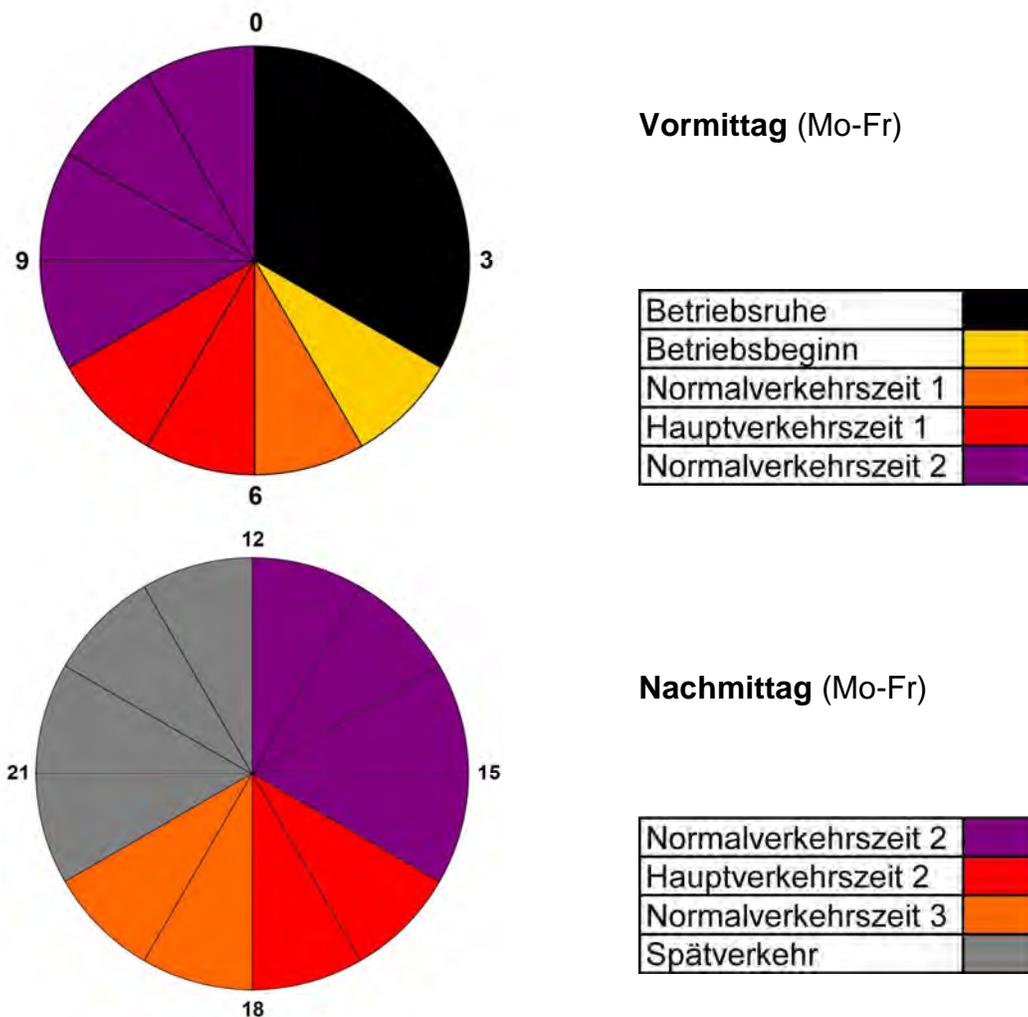


Abb.4: Definierte Verkehrszeiten

Anders stellt sich die Situation am **Nachmittag** dar:

Hier wirken sich längere Ladenöffnungszeiten und Verschiebung der Arbeitszeiten auf die Nachfrage aus, so dass die Hauptverkehrszeit dringend bis 20 Uhr verlängert werden muss. Zwischen 18 Uhr und 20 Uhr wird die Nachfrage außerdem durch Freizeitverkehr überlagert, denn der Beginn von kulturellen Veranstaltungen fällt ebenfalls in diesen Zeitraum.

5.5 Wechselnde Fahrplantakte

Die Taktwechsel werden am Sonntag – nicht wie in der Fortschreibung des NVP beschrieben - je nach Linie zu verschiedenen Zeiten vorgenommen. Dadurch existieren merkbare Umsteigeverbindungen nur in der Zeit zwischen 13 Uhr und 18 Uhr.

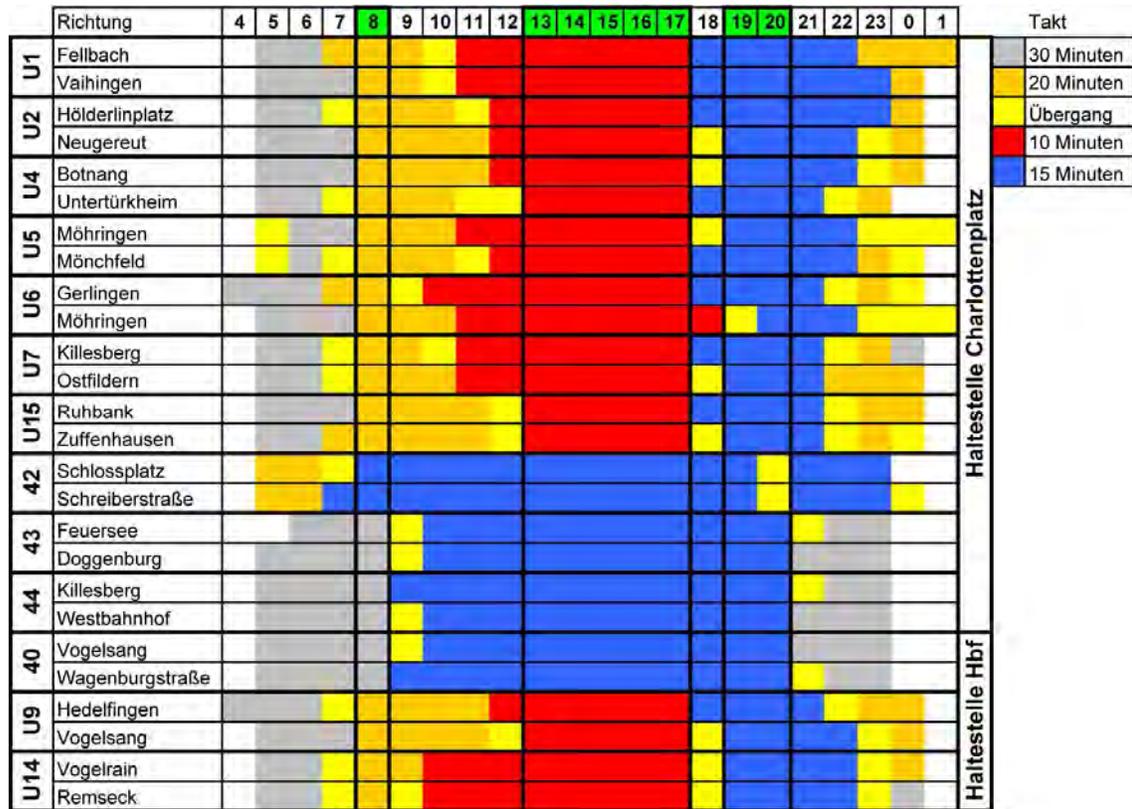


Abb.5: Taktfolgen der U-Bahnlinien und Busse an den zentralen Haltestellen Charlottenplatz und Hauptbahnhof an Sonn- und Feiertagen.

Da das Taktschema der Stadtbahnlinien uneinheitlich ist, kann eine Anpassung der Buslinien an die Stadtbahntakte gar nicht funktionieren. Außerdem gilt bei den Stadtbahnlinien tagsüber ein 10-Minuten-Takt, für die Buslinien jedoch bestenfalls ein 15-Minutentakt. Dieser Umstand macht eine sinnvolle Vertaktung unmöglich und das Angebot unattraktiv.

Den Fahrgästen steht bei dieser Taktkombination nur alle 30 Minuten eine leicht merkbare Umsteigeverbindung zur Verfügung.

Auffallend bei der Buslinie 42 ist die Taktverschiebung gegen 20 Uhr. Hier wird zwar der 15-Minuten-Takt beibehalten, es verschieben sich jedoch die Abfahrtszeiten. Die Gründe hierfür sind nicht transparent und erschweren die Nutzung.

Hier kann ohne Kostenaufwand sofort eine Verbesserung vorgenommen werden.

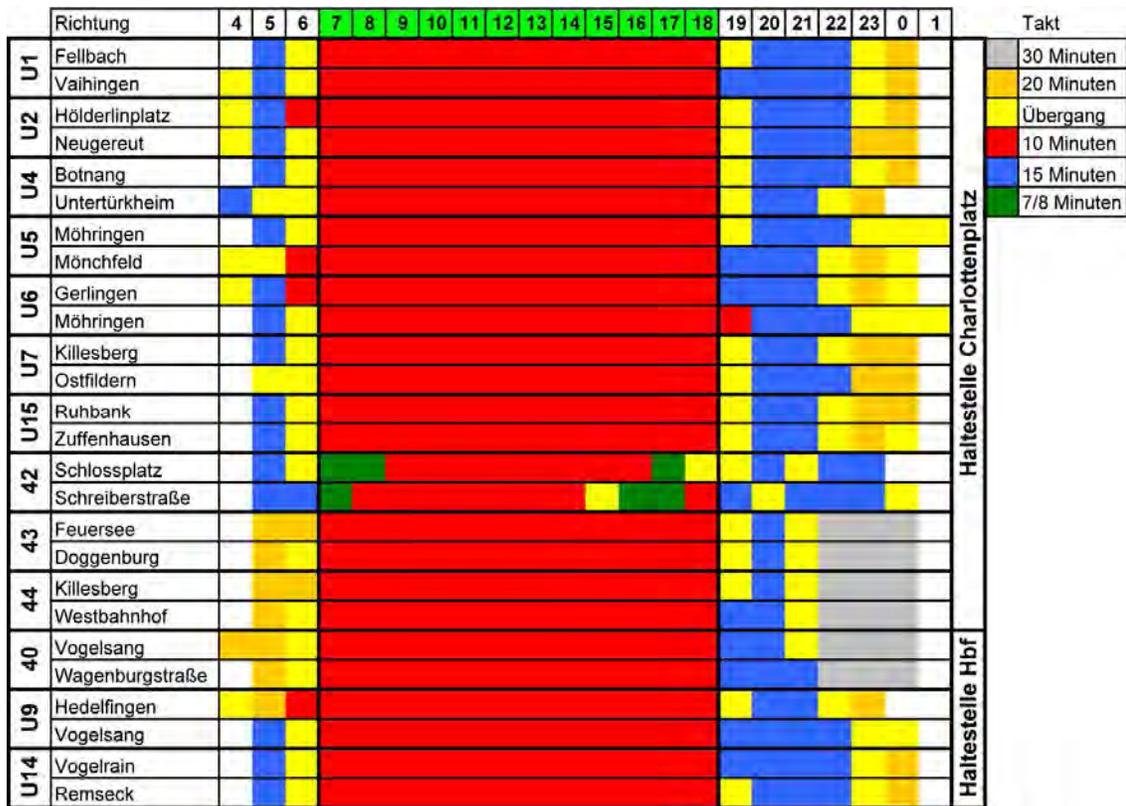


Abb.6: Taktfolgen der U-Bahnlinien und Busse an den zentralen Haltestellen Charlottenplatz und Hauptbahnhof Montag bis Freitag (ohne Betrachtung eines Ferienfahrplans).

Montag bis Freitag stellt sich die Situation zumindest tagsüber günstiger dar. Allerdings sind auch hier Optimierungen erforderlich.

Deutlich sichtbar sind Abweichungen von einer gleichmäßigen Vertaktung bei der Buslinie 42. Diese Buslinie ist die am stärksten nachgefragte Linie im gesamten Stadtgebiet. Durch die Verkehrsdichte an einigen Stellen in der Linienführung kommt es in der Praxis häufig zu einem eher aleatorischen Angebot. Diesem Umstand sollte durch Einrichtung von Busspuren begegnet werden. (Z.B. zwischen Hbf und Staatsgalerie und zwischen Charlottenplatz und Olgaek). Ansonsten käme in diesem Zeitraum eine Taktverdichtung auf einen 5-Minuten-Takt in Betracht, der deutlich besser zum 10-Minuten-Takt der anderen Verkehrsmittel passt.

6 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes der Stadt Stuttgart

6.1 Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge

Ziel	Maßnahme
Fahrkomfort	In Bussen ist darauf zu achten, dass die maximal mögliche Anzahl an Sitzplätzen in Fahrtrichtung ausgerichtet ist, da die meisten Fahrgäste besonders in Bussen nicht rückwärts fahren möchten. Da dieses Fahrgastinteresse bei der SSB in letzter Zeit keine Beachtung mehr findet, muss hier dringend gehandelt werden, denn viele Fahrgäste entscheiden sich dann dafür, im Bus stehen zu bleiben. Da es sich häufig um ältere Personen handelt, wird dies bei Notbremsungen problematisch werden.
Fahrkomfort	Keine Außenwerbung auf den Scheiben von Fahrzeugen wegen Unzumutbarkeit der Sichtbehinderung und fehlender Orientierungsmöglichkeit v. a. für Sehbehinderte.
Sauberkeit	Abfallbehälter auch in den Fahrzeugen
Sauberkeit	Sauberkeit von Fahrzeugfenstern
Flexibilität	Innenausstattung von Bussen und Stadtbahnen mit Mehrzweckflächen (evtl. auch variabel, je nach Jahreszeit und Wochentag)
Fahrzeitverkürzung	Automaten in Fahrzeugen (Bussen) ersparen langwierigen Fahrscheinverkauf.
Kapazität	Erhöhung der Transportkapazität der Zahnradbahn für Fahrräder durch Vergrößerung des Vorstellwagens
Service	Toiletten in den S-Bahnzügen
Service	Mehr Sicherheitspersonal abends und an Wochenenden

6.2 Betriebliche Maßnahmen

Ziel	Maßnahme
Änderung der Bedienungshäufigkeit	Abschaffung des 20 Minuten- Taktes bei Stadtbahnen in den späten Abendstunden – stattdessen 15 Minuten Takt nach 22 Uhr 30 bis zum Betriebsschluss
Änderung der Taktlage	Zeitlich verschiedene 15-Minuten- Takte auf der Buslinie 42 vereinheitlichen .
Kapazität	Langzüge bei den S-Bahn-Linien S1/S2/S3 in der zu verlängernden HVZ
Ausweitung der Betriebszeiten	Betriebsschlussverlängerung der Linie 10 von 21 Uhr auf 24 Uhr.
Ausweitung der Betriebszeiten	Kein Ferienbetrieb auf der U13 bzw. ganzjährige Durchfahrt bis Giebel
Ausweitung der Betriebszeiten	Abendverkehr auf Linie 41 nach 21 Uhr
Ausweitung der Betriebszeiten	Linien 43 und 44: 15-Minuten-Takt abends notwendig für Besucher von Veranstaltungen
Ausweitung der Betriebszeiten	Betriebsschlussverlängerung der Linie 91 auf 24 Uhr und Halbstundentakt bis Büsnau auch am Wochenende. Dadurch entsteht eine bessere Anbindung des Neubaugebietes Lauchäcker an die S-Bahn- Haltestelle Universität.
Ausweitung der Betriebszeiten	Halbstundentakt der Linie 92 auch am Sonntag (Ausflugsverkehr zu den Parkseen und zum Schloss Solitude)
Ausweitung der Betriebszeiten	Häufigere Fahrten der Linie 99 .
Änderung von Linienwegen	Linienführung bei U-Bahn von Tallängs- nach Talquerlinie könnte die Umsteigesituation für mobilitätseingeschränkte Personen verbessern. (umfangreiche bauliche Maßnahmen erforderlich)
Einrichtung neuer U-Bahnlinien	Stadtbahntangentiale Ostendplatz - Stöckach - Mitternachtstraße und Weiterführung über die Gäubahn nach Vaihingen (Maßnahme 268 im Regionalverkehrsplan). Ausbau der Gäubahn zur Stadtbahn.

Linienverlängerung	Verlängerung U3 bis Hohenheim (einfach zu realisieren, Maßnahme 263 im RVP) und ggf. bis Birkach
Linienverlängerung	Verlängerung U6 zur Messe, U12 nach Dürtlewang (bereits im Entwurf enthalten) bzw. nach Mühlhausen
Linienverlängerung	Verlängerung U11 in den Neckarpark,
Linienverlängerung	Verlängerung U13 nach Hausen wegen starker Aufsiedlung
Linienverlängerung	Lückenschluss Stadtbahn U5 (U7) Mönchfeld – Mühlhausen (Maßnahme 212 im RVP)
Linienverlängerung	Durchbindung der Strohgäubahn bis Stuttgart Hbf mindestens in der Hauptverkehrszeit und an Samstagen.
Linienverlängerung	U11A : Giebel bis Neckarpark
Linienverlängerung	Verlängerung Linie 44 bis Solitude (Freizeitverkehr)
Einrichtung einer neuen Buslinie	Expressbuslinie: Hedelfingen – Filderauffahrt – Riedenberg (über Schemppstraße) – mittlere Filderlinie – Messe
Einrichtung einer neuen Buslinie	Expressbuslinie: Schillerhöhe (Leonberg) – Stuttgart-Vaihingen
Einrichtung einer neuen Buslinie	Busverbindung Rotenberg - Uhlbach
Einrichtung einer neuen Buslinie	Kleinbusverbindung Frauenkopf - Rohracker (durch Ampelregelung im Speidelweg möglich)
Einrichtung einer neuen Buslinie	Verbindung Waldebene-Ost (Stuttgart-Ost) mit Kleinbus (im Anschluss an die Endhaltestelle der Linie 45 im Buchwald). Alternative Erschließung über Bruckenschlegel oder mit Seilbahn von Wangen aus.
Einrichtung einer neuen Buslinie	Regelmäßige Kleinbuslinien in Feuerbach und Degerloch
Einrichtung einer neuen Buslinie	Direkte Busverbindung Stuttgart-Mühlhausen – Kornwestheim (statt Andriof-Brücke)

Einrichtung einer neuen Buslinie	Busverbindung Botnang – Killesberg – Pragsattel
Einrichtung einer neuen Buslinie	Ortsbusse in Feuerbach und Botnang
Einrichtung einer neuen Buslinie	Ortsbuslinie Weilimdorf, am Wochenende Weiterführung zum Schloss Solitude und zum Forsthaus 1 und 2
Einrichtung spezieller Linien (siehe Anhang)	Schrägaufzüge für Stadtgebiete abseits der ÖPNV-Achsen (Vorbild: Künzelsau oder LB-Hohneck).

6.3 Bauliche Maßnahmen

Umbau bestehender Bushaltestellen	Umbau der Bushaltestellen zu Buskaps, um Busverkehr flüssiger zu gestalten und den barrierefreien Zugang in das Fahrzeug zu ermöglichen.
Umbau oder Verlegung einer bestehende Bushaltestelle	Bushaltestelle Ostendplatz der Linie 42 Richtung Gablenberg sollte wegen der beengten Situation entweder zu einem Buskap umgebaut oder vor den Kreisverkehr verlegt werden.
Haltestellenzugang	Besserer Zugang zu Hochbahnsteigen: Bahnsteig oft nur von einer Seite zugänglich
Haltestellenzugang	Rolltreppenmanagement (Stillgelegte Rolltreppen in der Klettpassage zeigen Problematik des Nahverkehrs im Untergrund)
Haltestellenzugang	Beibehaltung U13 in der Badstraße, Herstellung der Barrierefreiheit durch Errichtung eines Hochbahnsteigs
Haltestellenausstattung	Mehr als 90% aller Bus-Haltestellen mit Wartehäuschen und Holzsitzen und Beleuchtung (Solaranlage) versehen.
Haltestellenausstattung	Alle Bushaltestellen und dort insbesondere die Informationstafeln sollten grundsätzlich und umweltfreundlich mit Solarstrom beleuchtet sein.
Haltestellenausstattung	Dynamische Haltestellenanzeigen an allen Haltestellen (auch an Bushaltestellen)

Haltestellenausstattung	Anbringung von Uhren an den oberirdischen U-Bahnhaltestellen, vor allem an wichtigen Verknüpfungspunkten.
Haltestellenausstattung	An stärker frequentierten Haltestellen muss verstärkt auf Sauberkeit geachtet werden. (U-Bahn-Haltestellen Hbf und Ostendplatz seien genannt.) Mehr Mülleimer und/oder häufigere Leerung derselben.
Haltestellenausstattung	Bei Haltestellen mit größerer Kundenfrequenz sollte ein öffentlich zugängliches WC in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehen. Behelfsweise wäre auch eine Kooperation mit Läden, Gasthäuser, etc. denkbar, also Benutzung des WCs gegen Vorlage eines gültigen Fahrausweises.
Haltestellenausstattung	Toilettenanlagen an S-Bahnstationen
Einrichtung einer Busspur	Busspur zwischen Charlottenplatz und Olgaek für Bus Linie 42.
Einrichtung von Busspuren	weitere Busspuren in der Innenstadt und an neuralgischen Punkten in den Vororten (teilweise wurden Busspuren sogar aufgehoben, z.B. bei Linie 56 auf der Gaisburger Brücke in Zuge eines neuen Verkehrsleitsystems)
Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV	Effektivere Bevorrechtigung an Signalanlagen und Einbeziehung der Busse in das Verkehrsleitsystem
Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV	Anschlussicherung über Leitzentrale bzw. über ortsfeste Systeme (auch zwischen SSB und Bahn). Trotz verschiedener Modellversuche wie z. B. im Projekt „ANIS“ im Rahmen von „MOBILIST“ (siehe: http://www.mobilist.de/sixcms/detail.php?id=1233) gibt es bis heute kein funktionierendes Anschlussicherungssystem.
Neubau von Bahnhaltepunkten	Halt der RE-Züge der Gäubahn in Vaihingen zur besseren Anbindung des Flughafens und der Messe. Dazu Bau eines Bahnsteigs notwendig.

Neubau von Bahnhalt punkten	Haltepunkt für Schusterbahn an Haltestelle Mercedes-Benz-Arena und für neue Tangentialverbindung Stuttgart-Untertürkheim – Waiblingen am Eszet-Steg (Bedienung Daimler-Werk und Neckar-Park)
Neubau von Bahnhalt punkten	Haltepunkt an Güterumgehungsbahn im Westen von Zazenhausen (zusätzlich zum bestehenden ortsfernen Haltepunkt im Süden)
Umbau von Bahnstrecken	Einsatz neuer Signalsysteme im Stadtbahntunnel Stöckach sowie im Citytunnel der S-Bahn. Durch Einführung der LZB kann der Zugabstand verkürzt werden und Verspätungen vermieden werden. In München ist ein solches System bereits im S-Bahn-Tunnel im Einsatz und ermöglicht eine Zugfolge von 30 Zügen pro Stunde und Richtung.
Neubau von Bahnstrecken	Linienführung bei U-Bahn von Tallängs- nach Talquerlinie könnte die Umsteigesituation für mobilitätseingeschränkte Personen verbessern.

6.4 Tarif und Service

Service	Anschluss sicherung: Echtzeitanschlüsse auch für Mobiltelefone
Service	Leitstelle muss immer erreichbar sein
Tarif	Vereinigung der Tarifzonen 10 und 20 zu einer großen Tarifzone
Tarif	Kurzstreckentarif auf S-Bahn ausweiten
Tarif	Einführung einer 10er Karte mit höherem Rabatt

6.5 Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes der Linie 42

Die Buslinie 42 wird wegen ihrer Bedeutung hier gesondert betrachtet. Sie ist mit über 15.000 Fahrgästen pro Tag die stärkste Buslinie im Stuttgarter Stadtgebiet.

- Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit auf 5-Minuten-Takt wegen der Harmonisierung mit den 10-Minuten-Takten der meisten anderen Linien.
- Taktanpassung: 15-Minuten-Takte müssen immer die gleichen Abfahrtszeiten haben, das verbessert die Nutzerfreundlichkeit.
- Beschleunigung der Linie durch Busspuren zwischen Hauptbahnhof und Staatsgalerie und zwischen Charlottenplatz und Olgaek.

6.6 Maßnahmen zur Verbesserung des Nachtbusnetzes

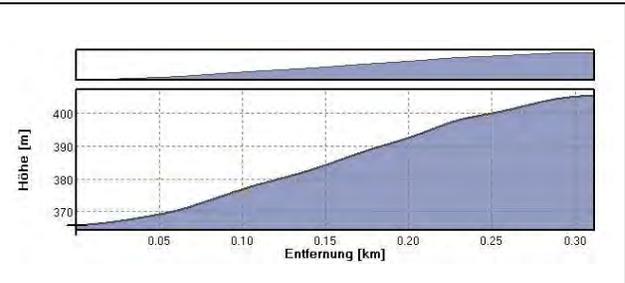
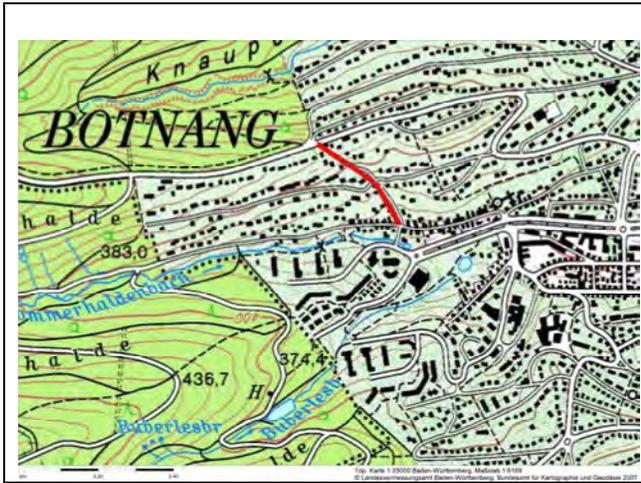
Das Nachtbusnetz weist im Stadtbezirk Nord/West (Nordbahnhofviertel und Bereich Hegelplatz – Hölderlinplatz) Lücken auf. Diese Gebiete werden vom Nachtbus nicht auf direktem Wege bedient, sondern es gibt nur die Möglichkeit, nach großen Umwegfahrten auf der Rückfahrt zum Schlossplatz dort auszusteigen, wodurch sich teilweise Fahrzeiten ergeben, die länger als der Fußweg sind. Beispiel laut Fahrplanauskunft des VVS für die Linie N2: Schlossplatz – Hölderlinplatz: mit Nachtbus über Botnang: 33 min. zu Fuß: 28 min.!

Das gleiche Problem tritt im Nordbahnhofviertel auf, das in Stadtauswärtsrichtung nur von der Haltestelle Löwentorbrücke erschlossen wird.

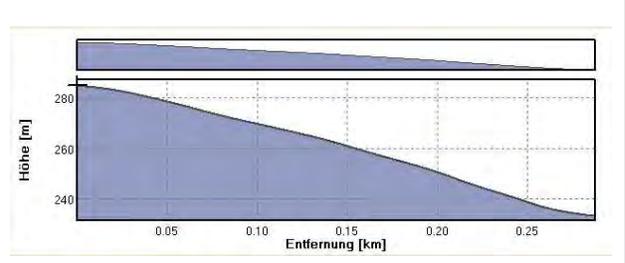
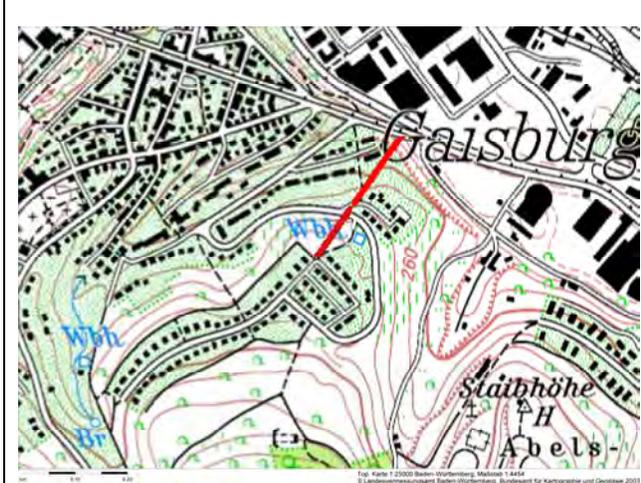
Vorschlag: Da Linie mit ohnehin mit 2 Bussen bedient wird, könnten aus einer Linie zwei Linien gebildet werden, die zeitlich versetzt fahren: z. B. Bus 1 ab 1:11 nach Botnang, Rückfahrt zum Schlossplatz, anschließend ab 2:00 zum Kräherwald, Bus 2 ab 2:22 nach Botnang und ab 3:10 zum Kräherwald, dann wieder Bus 1 ab 3:33 nach Botnang und Bus 2 ca. 4:00 zum Kräherwald.

Ziel für die Weiterentwicklung des Nachtbusnetzes sollte sein, dass Ringfahrten im Nachtbusnetz soweit als möglich vermieden werden.

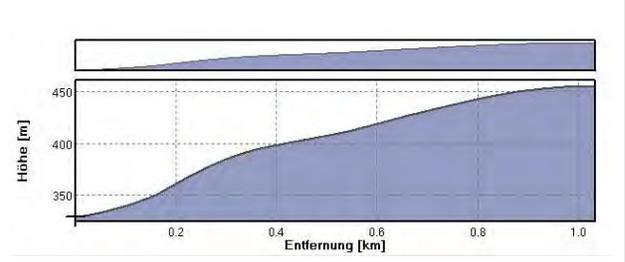
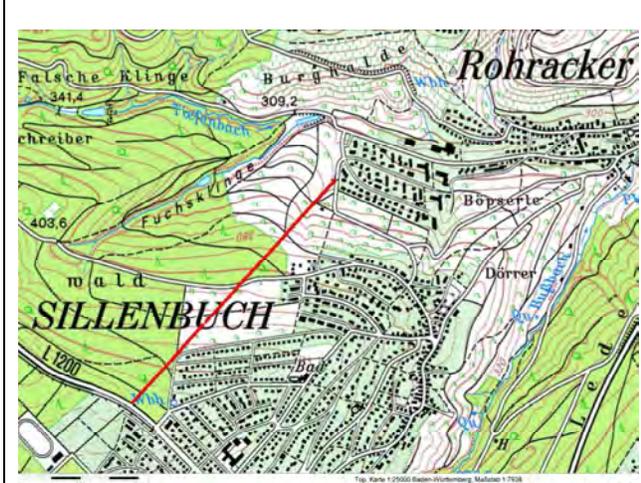
Anlage: **Einrichtung spezieller Linien**



Ortsteil Botnang
Endhaltestelle U4 bzw. U9 –
Wohngebiet Oberer Kirchhaldenweg

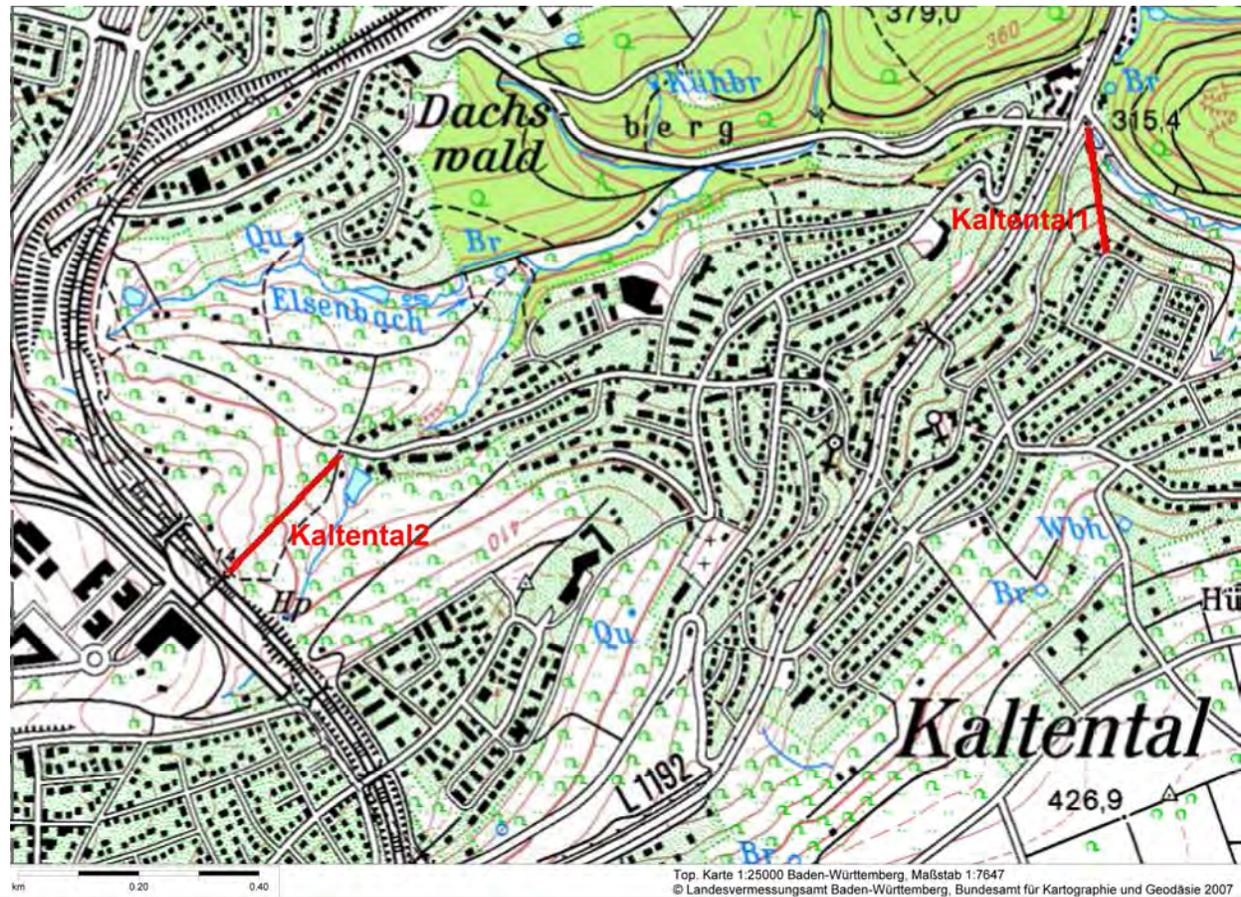


Ortsteil Gaisburg
Haltestelle Wangener-/Landhausstraße –
Wohngebiet Plettenberg

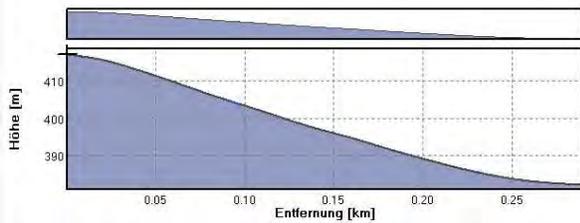


Ortsteil Sillenbuch
Haltestelle Silberwald –
Wohngebiet Rohracker

Ortsteil Kaltental

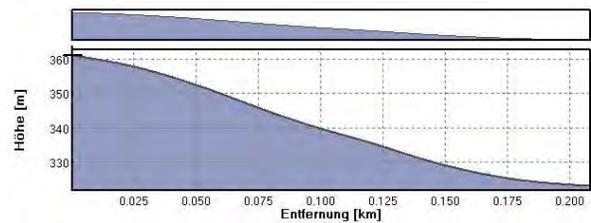


Höhenprofil Kaltental2



Haltestelle Österfeld –
Wohngebiet Kaltental Schwarzwalddstraße

Höhenprofil Kaltental2



Haltestelle Waldeck –
Wohngebiet Kaltental Schlossbergstraße