

“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)

Nahverkehrsentwicklungsplan

Anregungen des VVS-Fahrgastbeirats

1.0 Vorbemerkungen

1.1 Quantitative Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots

- Hauptproblem bei Stadtbahn: Überlastung der Innenstadtstrecken in der HVZ (Stöckach - Staatsgalerie und Hauptbahnhof - Olgaek) und fehlender Ausbau aller Linien für Doppeltraktion (Haltestellenlänge)
- **U 1:** Doppeltraktion!
- **U 5:** Tagsüber 10-Minuten-Takt, wenigstens in der HVZ.
- **U 5:** Jede zweite U5 vom Killesberg könnte über Eckhardshaldenweg, Friedhofsstraße, Milchhof zur Mittnachtstraße fahren (S-Bahn-Anschluss). Eventuell Neubeschaffung kleinerer Fahrzeuge (4-achsiger Triebwagen).
- **U 8:** Tagsüber 10-Minuten-Takt, wenigstens in der HVZ. Betrieb auch am Wochenende.
- **U 13:** Dauerbetrieb bis Giebel
- **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 82:** Verlängerung der Linie Waldeck bis Südheimer Platz
- **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

1.2 Fahrplanstruktur und Betriebssteuerung

- Rundumanschlüsse nachts an Knotenpunkten (z. B. Charlottenplatz), Vorbild Silvesterverkehr

- 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)

1.3 Haltestellenausstattung

- Herstellung einer echten Barrierefreiheit beim Einstieg in die Stadtbahnen
- Hochbahnsteige müssen von beiden Seiten zugänglich sein
- Buskaps als Haltestellenstandard
- Dynamische Fahrgastinformation mit modernem System (Ortung der Fahrzeuge über GPS) an allen Haltestellen. Existierendes System ist sehr häufig defekt und störungsanfällig (analoge Funktechnik).
- Überall Wetterschutz und Beleuchtung
- Schutz vor Unfällen durch Kfz, die von der Fahrbahn abkommen, zusätzlich Tempolimits und Warnschilder
- Mittelbahnsteige bei Haltestellen mit wichtigen Umsteigebeziehungen (Beispiel: Stöckach)
- Umbau der Haltestelle Charlottenplatz zur Herstellung einer direkten Treppenverbindung zwischen der Talquerlinie (oben) in Richtung Olgaek und der Tallängslinie (unten) in Richtung Staatsgalerie. Heute müssen für diesen Umsteigevorgang drei Treppen benutzt werden.

1.4 Neue Schienenstrecken

- **U 2** oder **U 19**: Verlängerung Neugereut – Schmieden – Oeffingen – Waiblingen
- **U 4**: Verlängerung nach Obertürkheim, alternativ: Verlängerung O-Bus 101 nach Untertürkheim
- **U 3**: Verlängerung von Plieningen nach Birkach,
- **U 3**: nach Vaihingen-West, Lauchhau und Büsnau
- **U 5**: Verlängerung von Leinfelden nach Echterdingen,
- **U 5b**: Jede zweite U5 vom Killesberg könnte über eine neue Weichenverbindung nach der Haltestelle Eckardshaldenweg in die Friedhofstraße abbiegen und anschließend über die Nordbahnhofstraße zum S-Bahn-Halt Mittnachtstraße fahren (Anschluss an alle S-Bahnen). Dazu müsste eine kurze Stichstrecke in der Mittnachtstraße gebaut werden.
- **U 7**: Verlängerung von Ostfildern nach Esslingen, Verlängerung von Mönchfeld nach Mühlhausen

- **U10:** Verlängerung nach Asemwald bzw. nach Plieningen (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 ,
- **Stadtbahn auf Panoramabahn:** Eckhardshaldenweg - Milchhof über Hedwig-Dohme-Straße und Otto-Umfried-Straße zum Milchhof (Parallelverkehr mit schnelleren Tangential-S-Bahnen)
- neue **Stadtbahn** vom Österfeld zum Lauchhau und nach Büsnau über Zuse-, Allmand-, Nobel- und Büsnauer Straße. Eventuell Verknüpfung mit Stadtbahn auf der Panoramabahn.
- Ersetzung der stärksten Innenstadtbuslinien durch niederfluriges Stadtbahnssystem

1.5 Neue Busstrecken

- **Linie 43:** Verlängerung Killersberg - Löwentorbrücke (dadurch bessere Anbindung Weißenhof)
- **Linie 65:** Verlängerung über Plieningen zum Flughafen (nach Inbetriebnahme des Filderbahnhofs Bedarf für Anbindung von Plieningen und Universität Hohenheim)
- **Linie 45:** Verlängerung vom Buchwald zur Waldebene Ost und zur Gerokruhe

1.6 Neue Seilbahntrassen bzw. Schrägaufzüge

- **Seilbahn** Ostendplatz - Villa Berg - Schwanenplatz - Mittnachtstraße durch den Schlossgarten (nach Fertigstellung von S21 und Bebauung des Gleisvorfelds)
- **Seilbahn** Löwentorbrücke – Weißenhof
- **Seilbahn** Pragsattel – Robert-Bosch-Krankenhaus – Burgholzhof
- **Seilbahn** Mühlsteg – Hallschlag
- **Schrägaufzug** zur Plettenbergsiedlung

1.7 Neue Nahverkehrsmittel

- Allgemein: Versuche mit autonom fahrende Busse zur Erschließung von abgelegenen Gebieten durchführen
- **Autonomer Zubringerbus** Wangener-/Landhausstraße – Plettenberg
- **Autonomer Stadtteilverkehr:** Ringlinie Kaltental. Verknüpfung zur Stadtbahn an Hst. Waldeck und Engelboldstraße
- **Rufbus zur Feinverteilung in dünner besiedelten Stadtteilen (letzter Kilometer)**, siehe z. B. Modellversuche der DLR und des MPI:
- <http://ecobus.fokos.info/>
- http://www.dlr.de/dlr/desktopdefault.aspx/tabid-10122/333_read-16600/#/gallery/21881

1.8 **Zusätzliche Direktverbindungen auf bestehender Infrastruktur**

- **R 72:** Verlängerung der Schönbuchbahn von Böblingen – S-Vaihingen – Westbahnhof – Feuerbach (- Korntal - Heimerdingen, nach Elektrifizierung der Strohgäubahn oder anderen technischen Lösungen, z.B. Batterieanhänger ab Korntal)

1.9 **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)
- **Panoramabahn (Stadtbahn auf Bahntrasse, ab Eckhardshaldenweg neue Schleife zum Milchhof, siehe 1.4):** Neue Haltestellen Österfeld, Dachswald, Wildpark(Rudolf-Sophien-Stift), Heschl, Westbahnhof, Herderplatz, Zeppelinstraße, Lenzhalde, Türleinstraße, Eckhardshaldenweg

1.10 **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.

1.11 **Verbesserung der Infrastruktur bestehender Fahrwege**

- **U1/U14:** Bereich Böblinger Straße in Heslach 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
- **U13:** Verkehrsinsel in der Badstraße
- Dichtere Zugfolge in Tunneln 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 U-Bahnen in aller Welt bereits im Einsatz.
- **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 auch die zunehmende Breite der Pkws: der VW Golf ist z. B. im Lauf der Zeit um 20 cm breiter geworden und es werden in der Stadt zunehmend große Geländewagen am Straßenrand abgestellt. Beseitigung von Engpässen auf dem gesamten Linienweg durch Wegfall von Parkplätzen, Einführung einer wirkungsvollen 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-Busfahrleitung 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.

1.12 Einsatz fassungsstärkerer Fahrzeuge

1.13 Ausstattung Fahrzeuge

- WLAN (in den U-Bahnen)
- bessere Markierung der Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder in der S-Bahn, Vorbild Berlin:



1.14 Sonstige Vorschläge

- Mehr DB Call-a-Bike Stationen, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind

1.15 Attraktiveres Tarifsystem

- Polygo-Karte für Einzelfahrten: bei häufigerer Nutzung zunehmender Rabatt, so dass der Preis für eine Fahrt sinkt. Umwandlung in echte Kundenkarte mit Bonussystem.
- Größere Rabattierung des 9-Uhr-Umwelttickets als Mittel zur gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeugkapazitäten.
- 10er Karte mit ca. 25 % Rabatt
- Eine Zone für ganz Stuttgart
- großzügigere Kurzstreckenregelung bei Bus und Stadtbahn: 5 statt 3 Haltestellen (Vorbild München)
- Bei Feinstaubalarm auch Vergünstigungen beim Kinderticket einführen. Dieses ist bisher von der Aktion an Tagen mit Feinstaubalarm ausgeschlossen.

1.16 **Fußgängerverkehr und Zugang zu Haltestellen**

- 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.
- Generelle Einführung von Z-Übergängen bei der Stadtbahn sowie im Boden eingelassene Warnleuchten an Bahnübergängen für mehr Sicherheit

1.17 **Maßnahmenliste**