

Eine moderne Straßenbahn für Stuttgart



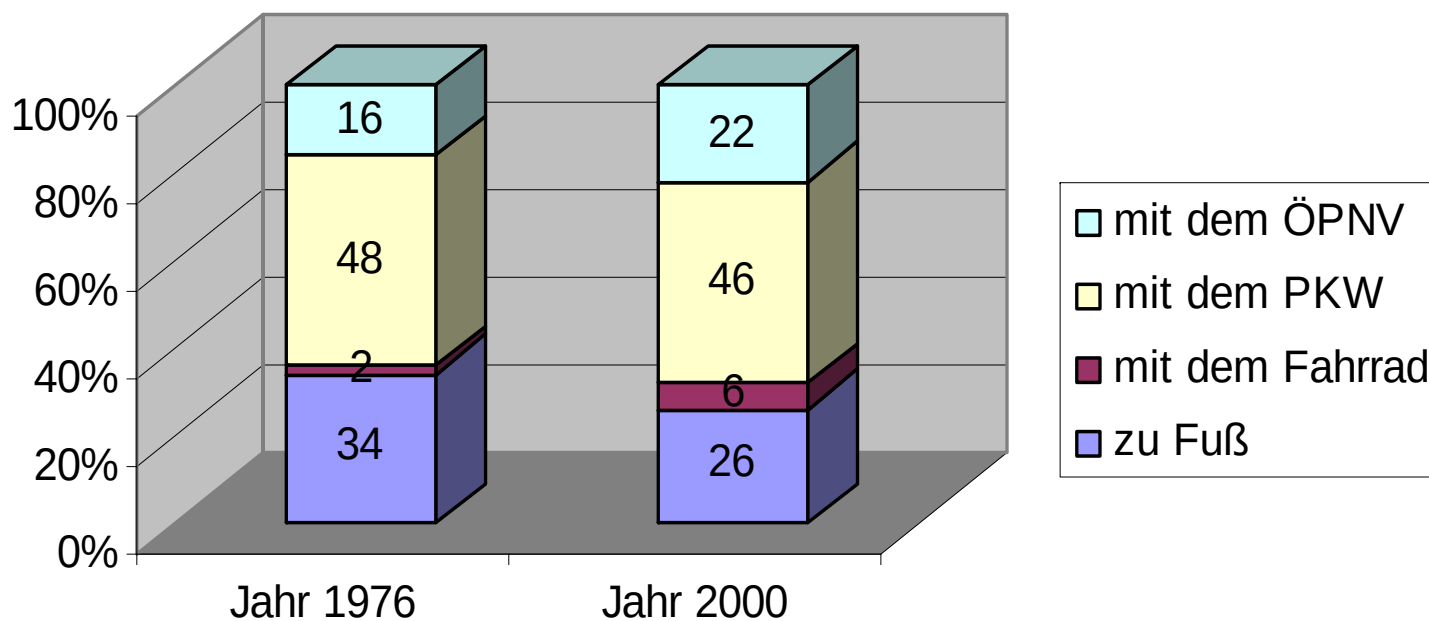
Boris Palmer

Verkehr in Stuttgart – Wo stehen wir heute?

- Nach über 30 Jahren Stadtbahn-Ausbau hat sich der Anteil des PKW-Verkehrs in der Stadt am gesamten Verkehrsaufkommen kaum verringert.
- Da das gesamte Verkehrsaufkommen stark gestiegen ist, ist auch der PKW-Verkehr stark gestiegen
- Dem Zuwachs des VVS-Anteils steht eine noch höhere Verringerung des Fußgängeranteils gegenüber!

Verkehr in Stuttgart – Wo stehen wir heute?

**Verkehrsmittelwahl der Stuttgarter Bevölkerung
für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes**



Löst Stuttgart 21 die Verkehrsprobleme?

Nein, denn

- Stuttgart 21 hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl innerhalb des Stadtgebietes,
- der von 16 auf 8 Gleise verkleinerte unterirdische Bahnhof verhindert eine Ausweitung des Zugangebotes in den Verkehrsspitzen, eine stärkere Verlagerung der Einpendlerströme auf die Bahn wird unmöglich gemacht,
- die in Stuttgart 21 investierten Finanzmittel fehlen für wirksame Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Stuttgart 21 würde die Probleme noch vergrößern!

Und der Ausbau der Stadtbahn?

In einigen Außenbezirken ist es sinnvoll, den Stadtbahnbau fortzusetzen - neue Bauabschnitte aber auf jeden Fall ohne kostentreibende Tunnelabschnitte!

- Verlängerung der U2 vom Hauptfriedhof nach Neugereut (mit Tunnel, da schon in Bau),
- Verlängerung der U5 von Freiberg nach Mönchfeld,
- Verlängerung der U6 von Möhringen nach Fasanenhof Ost (ohne Tunnel in Fasanenhof).

Verlängerungen über die Stadtgrenze hinaus in das Umland sind eine Prüfung wert, werden hier aber nicht behandelt.

Das Stadtbahnkonzept stößt an seine Grenzen

Das bisherige Stadtbahnkonzept stößt gleich zweifach an seine Grenzen:

- Die hohen Baukosten von bis zu 40 Mio. € je Kilometer für Tunnelstrecken können von den öffentlichen Haushalten nicht mehr aufgebracht werden.
- In den bisher noch nicht an die Stadtbahn angeschlossenen Stadtvierteln kann die Stadtbahn wegen der Bauart ihrer Fahrzeuge (Mindestkurvenradius 50 m) nicht oberirdisch gebaut werden.

Die Folge: Die Erschließung der Innenstadt und der zentrumsnahen Wohnviertel hat sich durch den Stadtbahnbau eher verschlechtert. Hierzu 2 Beispiele:

1. Beispiel :

Weg von der Weststadt zum Marktplatz

Herr F. wohnt in der Weststadt (Senefelder Straße, Ecke Ludwigstraße) und möchte zum Einkaufen zum Marktplatz.

Möchte er diesen Weg ohne Auto zurücklegen gibt es 3 Möglichkeiten:

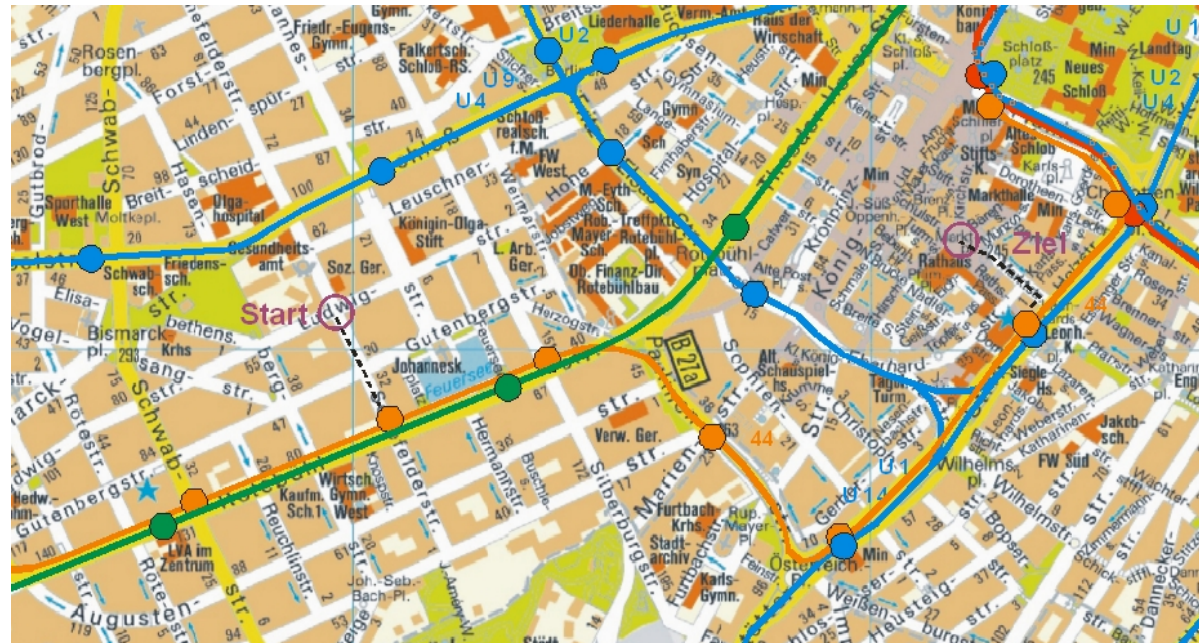
- mit der Buslinie 44,
- mit der S-Bahn,
- zu Fuß,

a) mit der Buslinie 44:

Von der Haustür aus 300 m Fußweg zur Haltestelle „Senefelder Straße“ (5 Minuten), 3 Minuten Wartezeit, 6 Minuten Fahrzeit mit dem Bus bis zur Haltestelle „Rathaus“, dann 250 m Fußweg bis zum Marktplatz (4 Minuten).

Zeitbedarf
insgesamt:

18 Minuten,
davon
6 Minuten
im Bus

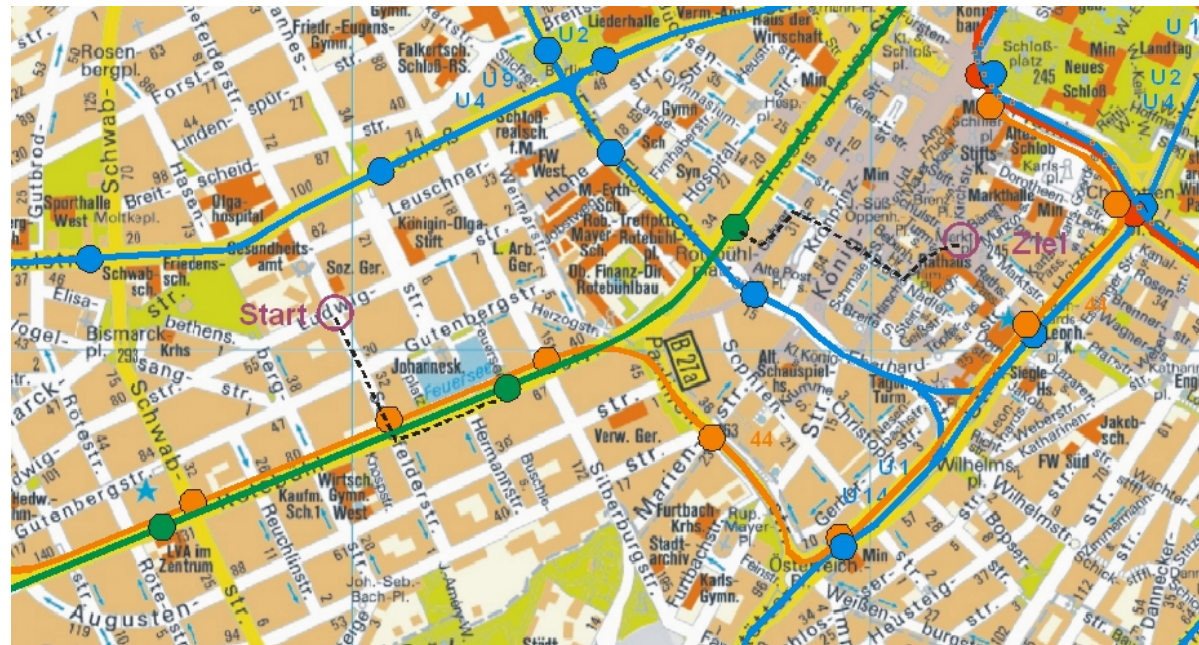


b) mit der S-Bahn:

Von der Haustür aus 400 m Fußweg zur Haltestelle „Feuersee“ (6 Minuten), 2 Minuten Treppensteigen, 3 Minuten Wartezeit, 2 Minuten Fahrzeit bis zur Haltestelle „Stadtmitte“, 2 Minuten Treppensteigen, dann 400 m Fußweg bis zum Marktplatz (6 Minuten).

Zeitbedarf
insgesamt:

21 Minuten,
davon
2 Minuten
in der
S-Bahn

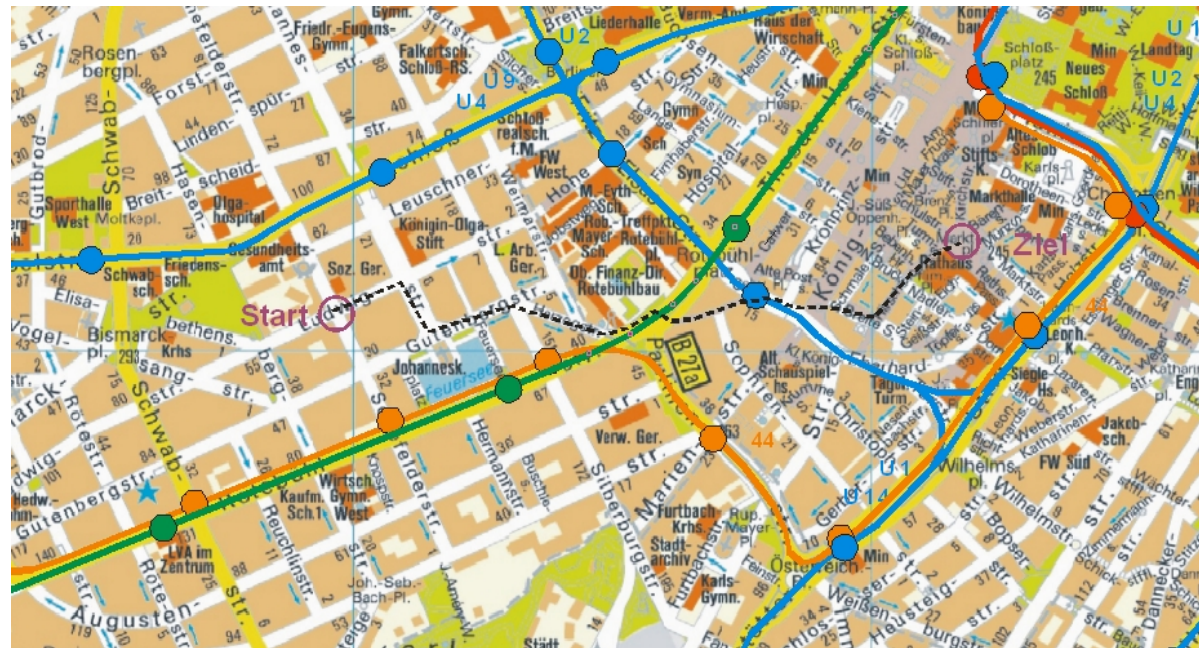


c) zu Fuß:

Von der Haustür aus sind es 1.400 m Fußweg bis zum
Marktplatz

Zeitbedarf
insgesamt:

21 Minuten



Der Fußweg ist Herrn F zu lang, die Fahrt mit Bus oder S-Bahn zu aufwändig. Das Parkhaus befindet sich direkt am Marktplatz. Also fährt Herr F mit dem Auto!

2. Beispiel

Weg vom Hauptbahnhof zum Marktplatz

Frau G. wohnt in Nürtingen und arbeitet in Stuttgart am Marktplatz. Von Nürtingen nach Stuttgart kann Sie einen Regionalexpress benutzen, der im Stuttgarter Hauptbahnhof endet.

Für den Weg vom Ankunftsbahnsteig im Hauptbahnhof zum Marktplatz hat sie folgende Möglichkeiten:

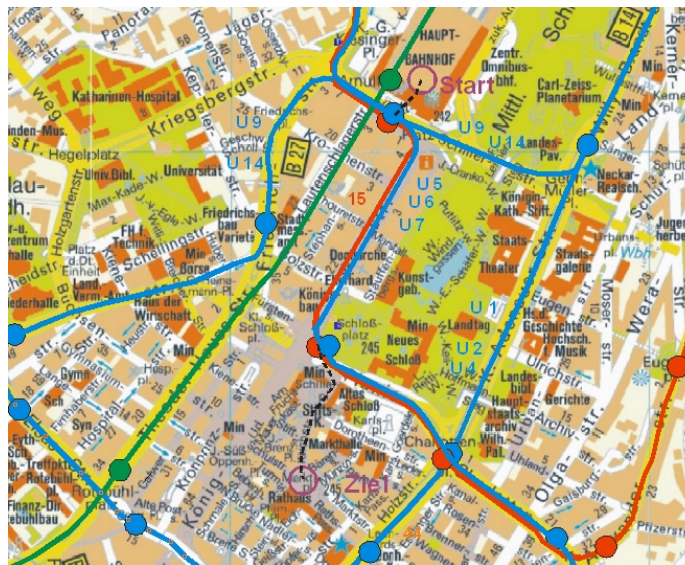
- eine Haltestelle mit der Stadtbahn (U5 - U7, 15),
- eine Haltestelle mit der S-Bahn (S1 - S6),
- zu Fuß,

a) mit der Stadtbahn:

Vom Bahnsteig in der Bahnhofshalle aus auf den Bahnsteig der Stadtbahn (4 Minuten), dort 3 Minuten Wartezeit, 1 Minute Fahrzeit mit der Stadtbahn bis zur Haltestelle „Schloßplatz“, 2 Minuten Treppensteigen, dann 400 m Fußweg bis zum Marktplatz (6 Minuten).

Zeitbedarf
insgesamt:

16 Minuten,
davon
1 Minute
in der
Stadtbahn

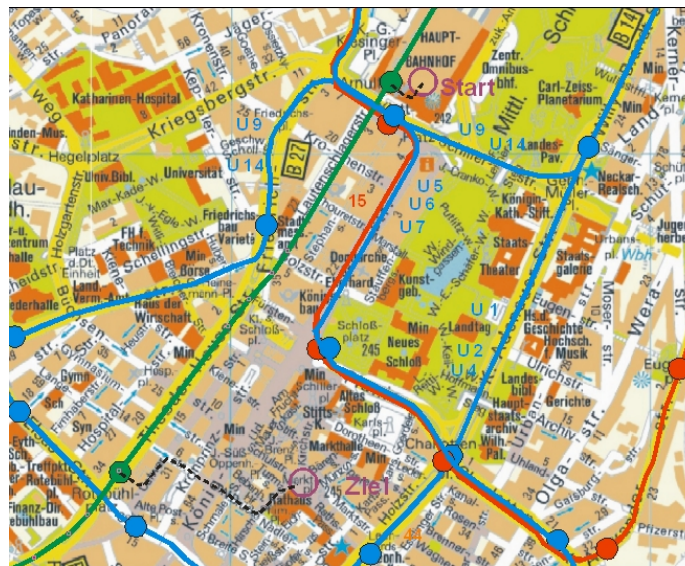


b) mit der S-Bahn:

Vom Bahnsteig in der Bahnhofshalle aus auf den Bahnsteig der S-Bahn (4 Minuten), dort 3 Minuten Wartezeit, 2 Minute Fahrzeit mit der S-Bahn bis zur Haltestelle „Stadtmitte“, 2 Minuten Treppensteigen, dann 400 m Fußweg bis zum Marktplatz (6 Minuten).

Zeitbedarf
insgesamt:

17 Minuten,
davon
2 Minute
in der
S-Bahn



c) zu Fuß:

Vom Bahnsteig im Hauptbahnhof aus sind es 1.200 m Fußweg bis zum Marktplatz

Zeitbedarf insgesamt:

18 Minuten



Der Fußweg ist Frau G bei schlechtem Wetter unannehm, die Fahrt mit Stadtbahn oder S-Bahn zu aufwändig. Das Parkhaus befindet sich direkt am Marktplatz. Also fährt Frau G trotz der hohen Parkgebühren mit dem Auto!

Wie kann man den Anteil des ÖPNV in der Stadt spürbar anheben?

Der Ausbau der S-Bahn und der Stadtbahn in der Vergangenheit war richtig. Ohne diese Maßnahmen, wären die heutigen Einpendlerströme nicht zu bewältigen und wäre der Anteil des öffentlichen Verkehrs wie in den 60er- und 70er-Jahren weiter gefallen.

Um eine spürbare Steigerung der ÖPNV-Nutzung in der Kernstadt zu erzielen braucht es aber neue Konzepte, die die Verkehrsbedürfnisse und die reduzierten Mittel der öffentlichen Haushalte berücksichtigen!

Mit einer modernen Niederflur- Straßenbahn
direkt in die Stadt



Beispiel: Strasbourg

Moderne Straßenbahnen verbessern die Erreichbarkeit der Stadtzentren!

In Stuttgart verbinden viele Leute mit dem Wort „Straßenbahn“, ein altmodisches Verkehrsmittel, weil wegen der Umstellung auf die Stadtbahn das Straßenbahnsystem nicht mehr modernisiert wurde. Moderne Straßenbahnsysteme mit Niederflurfahrzeugen haben aber mit dem alten „GT4“ keine Ähnlichkeit mehr.

Ihre Vorteile haben dazu geführt, dass in Frankreich, nachdem es dort nur noch 3 Städte mit 4 Straßenbahnlinien gab, innerhalb von 20 Jahren 9 Großstädte die Straßenbahn wieder eingeführt haben, 3 weitere neue System sind momentan im Bau.

Die Vorteile moderner Straßenbahnen:

- Niederflurtechnik ermöglicht stufenloses Einsteigen ohne den Bau von hässlichen Hochbahnsteigen,
- die Haltestellen sind schnell und ebenerdig erreichbar, ein dichter Haltestellenabstand und ein dichtes Netz gewährleisten kurze Wege und Wartezeiten,
- wendige Fahrzeuge (Mindestkurvenradius nur 17 m statt 50 m bei der Stadtbahn!) ermöglichen die Befahrung von City-Bereichen, die mit dem Bus nicht erschließbar sind,
- moderne leise Fahrzeuge fahren durch Fußgängerzonen ohne als störend empfunden zu werden,
- gegenüber der Stadtbahn erheblich niedrigere Baukosten.

Straßenbahnen lassen sich hervorragend in das Stadtbild integrieren

Bei der Planung der neuen Straßenbahnsysteme in Frankreich wird besonderen Wert auf die Integration in das Stadtbild geachtet. Diese Systeme sind kein Fremdkörper in gewachsenen Bereichen!

Auch in schmalen Straßen lassen sich ansprechende Lösungen finden. Ein eigener Fahrweg ist wünschenswert, aber kein Dogma. Ist hierfür kein Platz vorhanden, genügt auch eine Verkehrsberuhigung. Auch kurze Engpässe (bis 300 m) sind kein Problem, da sie eingleisig durchfahren werden können.

Einige Beispiele:

Zentrale Plätze im Stadtzentrum sind bequem erreichbar,
die Niederflurbahnsteige stören nicht.



Beispiel: Montpellier

Besonders enge Straßenabschnitte werden auf kurzen eingleisigen Streckenabschnitten durchfahren.



Beispiel: Genève

Eine einstmals stark
befahrene
Innenstadtstraße
bekommt plötzlich wieder
Aufenthaltsqualität

Beispiel: Lyon

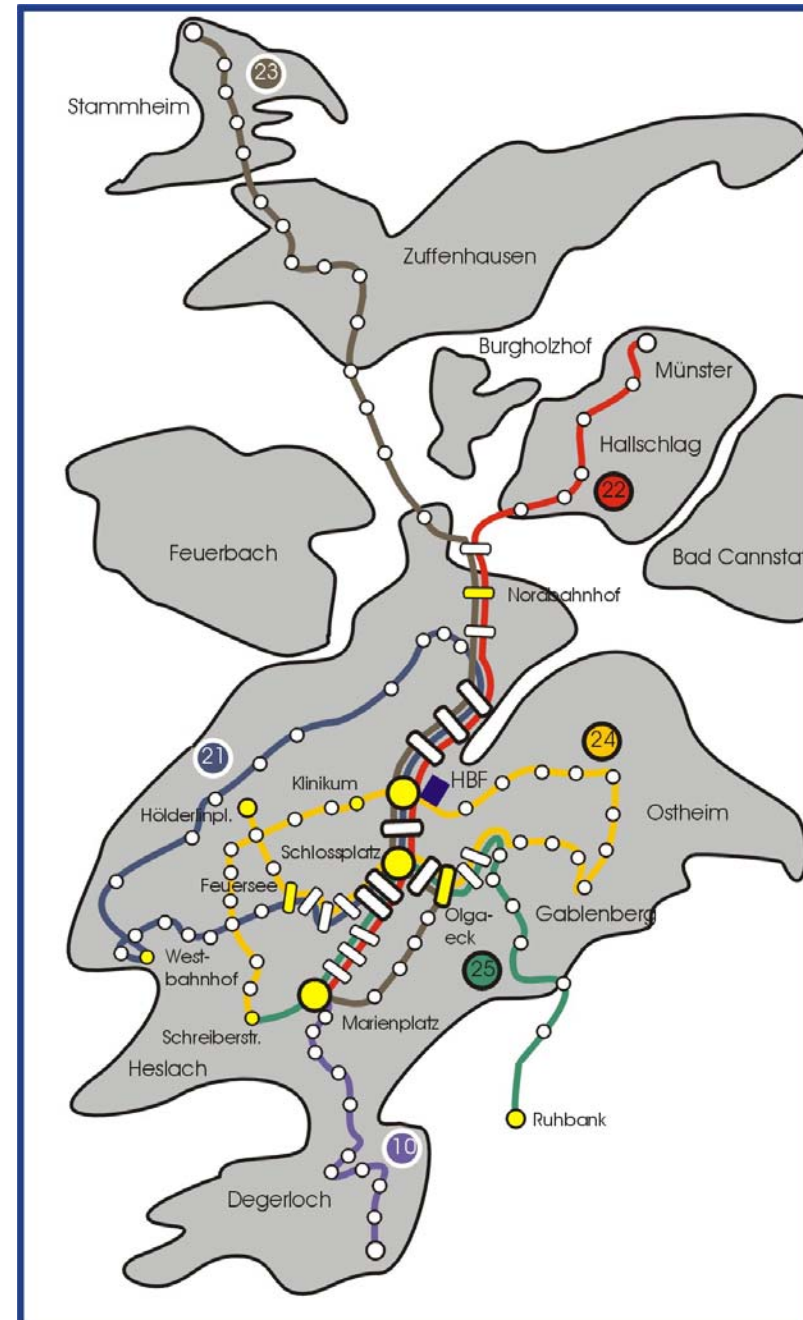


Die Erreichbarkeit der Grundstückszufahrten sichert
ein eigener Bahnkörper in Seitenlage,
der überquert werden kann



Beispiel: Strasbourg

Das Liniennetz der neuen Niederflur- Straßenbahn für Stuttgart.



Ein Straßenbahnnetz für Stuttgart in vielen Teilschritten

Ein ideales Niederflur-Straßenbahnnetz für Stuttgart kann nicht auf einmal entstehen. Der hier vorgestellte Endzustand umfasst 5 teilweise recht lange Linien.

Realistischerweise sollte man von einem Umsetzungszeitraum von 10 bis 15 Jahren ausgehen.

Neben bisher überhaupt noch nicht für den Schienenverkehr vorgesehen Strecken enthält das nachfolgend vorgestellte Netz auch Strecken, die derzeit für eine Umstellung auf Stadtbahn (Linie 15 in U 15) oder den Neubau einer Stadtbahnstrecke (U 12 nach Hallschlag) vorgesehen sind.

Kern des neuen Straßenbahn-Netzes: Die Innenstadtstrecke

Die oberirdische Innentstadtdurchquerung ist der Kern des neuen Straßenbahn-Netzes. Vom Nordbahnhof kommend durchquert sie oberirdisch das Stuttgart 21-Areal neben dem Hauptbahnhof. Direkt vor dem Westausgang befindet sich die vom Zug aus bequem erreichbare ebenerdige Haltestelle „Hauptbahnhof“. Von dort führt die Strecke über Lautenschlagerstraße, Bolzstraße, Schloßplatz zur Planie. Dort verzweigt sie sich.

Ein Ast führt über zwei in der Planie neu zu bauende Rampen in die unterirdische Haltestelle „Charlottenplatz“ und von dort zum Olgaek, wo sich die Strecken zum Marienplatz, zur Ruhbank und nach Gablenberg anschließen.



Mit der Straßenbahn direkt zum Marktplatz

Der zweite Ast zweigt an der Planie ab in Richtung Süden und führt über Schillerplatz und Kirchstraße zum Marktplatz. Von dort geht es weiter über Hirschstraße, Breite Straße, Steinstraße zum Tagblatt-Turm. Vor und nach der Haltestelle am Rand des Marktplatzes gibt es zwei eingleisige Abschnitte von je 100 m Länge.

Hinter dem Rathaus verzweigen sich aus Platzgründen die Strecken. In der Fahrtrichtung vom Tagblatt-Turm zum Marktplatz führt die Strecke deshalb über Steinstraße und Nadlerstraße zur Hirschstraße.

In der Eberhardstraße gibt es eine weitere Verzweigung. Dort trennen sich die Strecken in Richtung Marienplatz und Feuersee.



Ein erster Schritt: Die heutige Linie 15 und die City-Strecke

Für den Start kann man die letzte Straßenbahnlinie 15 nutzen. Anstelle des geplanten aufwändigen Umbaus auf Stadtbahnbetrieb mit Tunnel in Zuffenhausen, neuer Einfädelung in die Stadtbahnstrecke an der Türlenstraße, neuer Gleislage in den engen Kurven des Südabschnittes und Hochbahnsteigen bleibt die Trassierung auf den Außenstrecken unverändert. Nur die Gleise müssen auf Normalspur umgebaut werden.

Gleich mitgebaut werden sollte aber die Citystrecke von der Nordbahnhofstraße und dem Hbf bzw. vom Charlottenplatz über den Schlossplatz, den Marktplatz und die Tübinger Straße zum Marienplatz. Nord- und Südast der Linie 15 werden dann beide vom Schloßplatz aus zum Marienplatz geführt und sorgen für eine optimale Verbindung in die City.

Südstadt und Weststadt: Flächendeckende Erschließung



Südstadt und Weststadt: Flächendeckende Erschließung

Die an die Innenstadtstrecke am Tagblatt-Turm anschließenden Strecken sorgen für eine flächendeckende Erschließung von Süd- und Weststadt.

Eine Strecke führt über die Tübinger Straße zum Marienplatz. Dort gabelt sie sich. Ein Ast führt über Filder- und Olgastraße zum Olgaeck, von wo es über Charlottenplatz zum Hauptbahnhof geht. Der zweite Ast führt weiter zur Schreiberstraße und von dort über den Linienweg der heutigen Buslinie 42 über Schwabstraße, Rosenbergstraße und Klinikum zum Hauptbahnhof.

Südstadt und Weststadt: Flächendeckende Erschließung

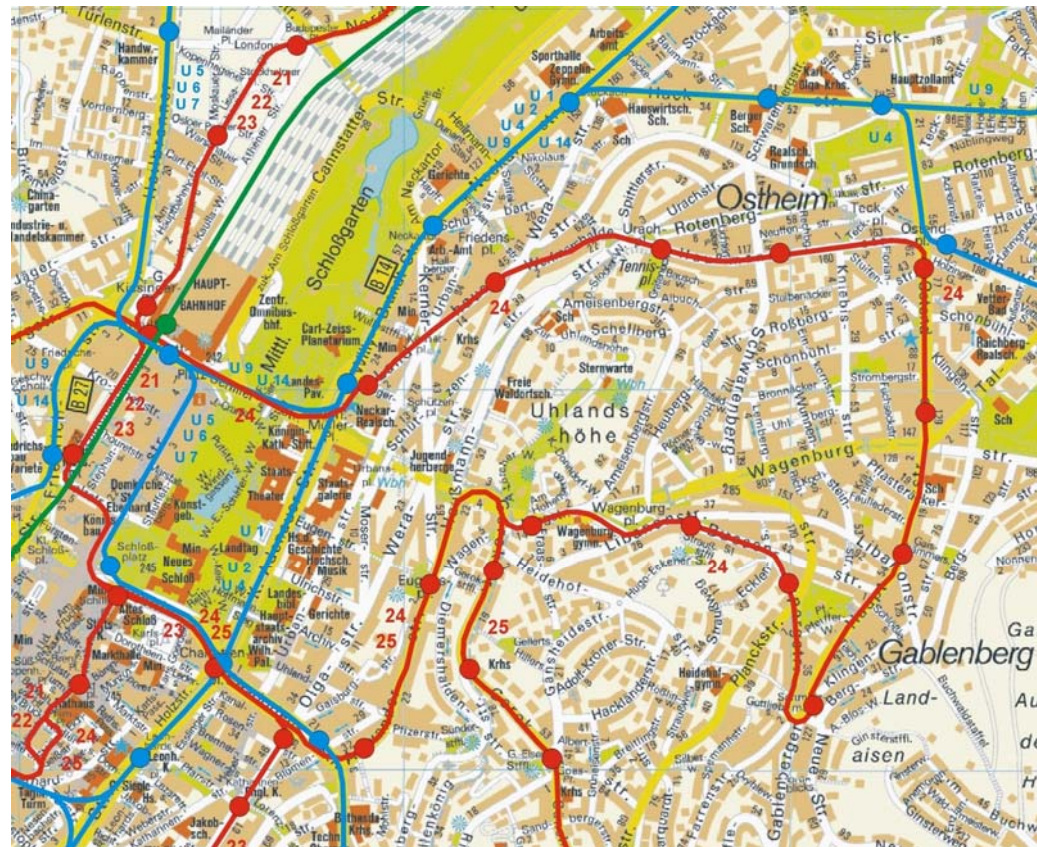
Die zweite am Wilhelmsbau abzweigende Strecke führt über Marien-, Reinsburg-, Silberburg- und Gutenbergstraße zum Westbahnhof und von dort weiter über die Rotenbergstraße und das Gewerbegebiet „Unter dem Birkenkopf“ zum Westbahnhof. Am Feuersee zweigt eine Strecke durch die Johannesstraße zum Hölderlinplatz ab. Wegen Platzmangel ist ein kurzes Teilstück von 150 m in der Marienstraße (Fußgängerzone) nur eingleisig.

Im Endzustand schließt sich am Westbahnhof eine Führung über die Gäubahn bis zum Eckardshaldenweg an, von wo aus es wieder zurück in die City geht. Für diese Strecke werden Zweisystemfahrzeuge nach Karlsruher Vorbild benötigt.

Gablenberg und Ostheim: Die Straßenbahn kehrt zurück

Gablenberg und Ostheim erhalten ihre Straßenbahn zurück! Aus der Buslinie 42 wird wieder eine Straßenbahnlinie.

Diese endet nicht wie heute am Schloßplatz, sondern führt durch die Innenstadt und die Tübinger Straße weiter zum Marienplatz und zur Schreiberstraße, wo sich der Ring schließt. Damit sind fast alle wichtigen Ziele in der Innenstadt umsteigefrei erreichbar!



Die Nordstadt:

Auch ohne Stuttgart 21 ändert sich dort viel!

Dieses Konzept geht davon aus, dass „Stuttgart 21“ schon bald beerdigt wird – weil es sich nicht finanzieren lässt und weil es mehr Nachteile als Vorteile hat. Aber auch ohne „Stuttgart 21“ bewegt sich in der Nordstadt viel.

Neben dem derzeit entstehenden Büro-Viertel neben dem Hauptbahnhof wartet auch das Gelände des inneren Nordbahnhof auf neue Nutzungen. Deshalb sind für die Nordbahnhofstraße 3 Linien vorgesehen, die vom Charlottenplatz aus über Hauptbahnhof bis zum Media-Forum gemeinsam geführt werden.

Eine Linie biegt von der Nordbahnhofstraße in die Eckartstraße ab und umfährt den Pragfriedhof bis zum Eckartshaldenweg. Sie erschließt das Nordbahnhofsgelände und kann später einmal über die Gäubahn weiter zum Westbahnhof geführt werden.

Die beiden übrigen Linien führen weiter bis zum Löwentor und teilen sich dort in einen Ast nach Stammheim (heutige Linie 15) und einen Ast über Hallschlag nach Münster (anstelle der geplanten Stadtbahnstrecke U12).



Stammheim: Verlängerung zum Gewerbegebiet Wemmeskopf

In Stammheim bietet sich eine Verlängerung der Strecke über den jetzigen Endpunkt hinaus bis zum Gewerbegebiet „Wemmeskopf“ an.

Auch die Wohnsiedlung südlich der neuen Strecke wird hierdurch erheblich besser angeschlossen.



Hallschlag: Endlich umsteigefrei bis in die City

Hallschlag wartet schon seit Jahren auf eine umsteigefreie Verbindung in das Stadtzentrum. Diese kommt wegen der Hängepartie um „Stuttgart 21“ nicht voran.

Wenn „Stuttgart 21“ endlich beerdigt ist, wird es Zeit zu handeln. Auf der Trasse der geplanten U 12 wird die neue Straßenbahnstrecke gebaut. Diese ist kostengünstiger zu bauen und bequemer erreichbar, weil auf Hochbahnsteige verzichtet wird. Und in der City kommt man an der Oberfläche an und braucht keine Treppen zu steigen!



Die neuen Straßenbahnlinien

Die beschriebenen Strecken werden durch ein Netz von 5 Straßenbahnlinien bedient:

Linie 21: Westbahnhof - Gäubahn - Eckartshaldenweg - Budapester Platz - Hbf - Schloßplatz - Marktplatz - Wilhelmsbau - Feuersee - Leipziger Platz - Westbahnhof

Linie 22: Münster - Hallschlag - Löwentor - Budapester Platz - Hbf - Schloßplatz - Marktplatz - Wilhelmsbau - Marienplatz (weiter als Linie 23)

Linie 23: Stammheim - Zuffenhausen - Pragsattel - Löwentor - Budapester Platz - Hbf - Schloßplatz - Charlottenplatz - Olgaek - Olgastraße - Marienplatz (weiter als Linie 22)

Linie 24: Hölderlinplatz - Feuersee - Wilhelmsbau - Marktplatz - Schloßplatz - Charlottenplatz - Olgaek - Heidhofstraße - Gablenberg - Ostendplatz - Werfmershalde - Staatgalerie - Hbf - Katharinenhospital - Rosenbergplatz - Schwabstraße - Schreiberstraße (weiter als Linie 25)

Linie 25: Ruhbank (Fernsehturm) - Geroksrue - Heidehofstraße - Olgaek - Charlottenplatz - Schloßplatz - Marktplatz - Wilhelmsbau - Marienplatz - Schreiberstraße (weiter als Linie 24)

In dieses Netz geht die heutige Straßenbahnlinie 15 auf (Nordast = Linie 23, Südast = Linie 25). Die Stadtbahnlinien bleiben unverändert. Die Buslinien 41, 42 und 44 entfallen.

Jede Linie fährt an Werktagen während der Tagesstunden alle 10 Minuten. Eine Ausnahme ist der Abschnitt auf der Gäubahnstrecke Westbahnhof - Eckardshaldenweg der Linie 21, der wegen der DB-Züge auf dieser Strecke nur alle 20 Minuten befahren werden kann.

Wird das nicht viel zu teuer?

Die effektiv neu zu bauenden Strecken haben eine Länge von ca. 20 km (ohne Gäubahn, Linie 15 und Strecke Löwentor - Hallschlag - Münster). Der Neubau von Straßenbahnstrecken kostet ca. 10 Mio. € je km, also insgesamt 200 Mio. €. Preistreibend wirkt sich der Bau der Tunnelrampen in der Planie aus, die mindestens 20 Mio. € kosten. Rechnet man Zusatzkosten für aufwändigere Gestaltung von Innenstadts Strecken hinzu kommt man immer noch auf maximal 250 Mio. €.

Der Verzicht auf Stuttgart 21 erbringt allein für den wegfallenden Neubau der S-Bahn-Haltestelle „Mitnachtstraße“ eine Ersparnis von mehr als 250 Mio. €. Weitere Ersparnisse ergeben sich aus reduzierten Baukosten für die Umrüstung der Linie 15, da keine Tunnel und Hochbahnsteige gebaut werden (allein der Tunnel in Zuffenhausen kostet 25 Mio. € extra). Auch die Strecke Löwentor - Hallschlag - Münster wird billiger, da keine Hochbahnsteige gebaut werden, wie sie für die Linie U12 eingeplant wurden.

Fazit: Es bleibt also sogar noch was übrig!

Und was ist mit den parkenden Autos?

In den Straßen, in denen die Straßenbahn neu gebaut wird, wird sich die Anzahl der Parkplätze auf der Straße spürbar verringern, da in den meisten der betroffenen Straßenzüge derzeit beidseitig geparkt wird.

In der Innenstadt ist eine Verringerung der Straßenparkplätze zugunsten eines attraktiven Nahverkehrs sinnvoll und wünschenswert. Wer trotzdem weiter mit dem Auto in die City fahren will, findet genügend Parkplätze in einem der zahlreichen Parkhäuser.

In den Außenbereichen, vor allem der Weststadt, bietet sich eine Parkraum-Bewirtschaftung an, um ortsfremde Dauerparker zu vermeiden.

Außerdem kann es sinnvoll sein, an bestimmten Stellen Quartierparkhäuser zu bauen. Als Alternative zu den kostenpflichtigen Stellplätzen in solchen Parkhäusern entsteht in einem Stadtviertel mit optimaler ÖPNV-Versorgung das Angebot der Nutzung von Teilautos in den Fällen, in denen man auf ein Auto nicht verzichten kann.

Ergänzungen zur Erschließung von Wohngebieten

In einigen Bereichen der Stadt ist die nächstgelegene Haltestelle oft erstaunlich weit von den Wohnquartieren entfernt.

So sind z. B. in Feuerbach oder Degerloch in extremen Fällen Fußwege von bis zu 1 km Länge bis zur nächsten Haltestelle notwendig.

Nachfolgend sind anhand dieser beiden Beispiele Lösungsmöglichkeiten dargestellt:

Beispiel 1: Feuerbach

Eine neue Quartierbuslinie

Eine neue Quartierbuslinie, die mit Midi-bussen im 20-Minuten-Takt die Stadtbahnhaltestellen „Killesberg/Messe“, „Wilhelm-Geiger-Platz“ und „Pfostenwäldle“ verbindet, erschließt die Wohnviertel am Nordhang und am Südhang von Feuerbach.



Beispiel 2: Degerloch

Die „Zacke“ wird verlängert.

Eine eingleisige Verlängerung der derzeit an der Stadtbahnhaltestelle „Degerloch“ endenden Zahnradbahn in den Südwesten von Degerloch behebt die Erschließungsdefizite in diesem Bereich. In der Felix-Dahn-Straße ist die Anlage einer Ausweichstelle erforderlich. Die Linie 10 bedient diesen Streckenabschnitt täglich bis 21 Uhr alle 15 Minuten.



Die Verlängerungsstrecke weist keine Steilstrecken auf, weshalb ein Zahnradbetrieb nicht erforderlich und auch nicht sinnvoll ist. Da die derzeitigen Zahnradbahntriebwagen keinen kombinierten Antrieb haben, ist die Verlängerung erst möglich, wenn der jetzige Fuhrpark aus Altersgründen ausgetauscht wird.

Die neue Niederflur-Straßenbahn macht Stuttgart attraktiver

Dieses Konzept für eine moderne Niederflurstraßenbahn zeigt, dass man trotz verringerter Haushaltsmittel die Bürger mobiler und die Stadt attraktiver machen kann, wenn man bereit ist, die eingeschlagenen Pfade zu verlassen und über neue Wege nachzudenken.

Deshalb wird es Zeit, von „Stuttgart 21“ Abschied zu nehmen und die für dieses fragwürdige Großprojekt reservierten Mittel für eine flächendeckende und kostengünstige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.