

# 1) Öffentliche Verkehrsmittel

## Flexible VVS-Fahrscheine und Abonnements

Zwei Drittel der Stuttgarter Beschäftigten sind allen Industriestadt-Klischees zum Trotz im Dienstleistungssektor tätig. Von jenen, die klassische Büroarbeit verrichten, aber auch im Zuge immer flexiblerer Heimbüro-, Gleit- und Teilzeitmodelle, wäre es wünschenswert, wenn es passende Abos dafür gäbe. Mit der Polygokarte kann man technisch so ziemlich alles an Fahrzeitenmodellen anbieten. Viele die nur drei Tage in der Woche arbeiten, sagen, für sie lohne sich eine Monatskarte nicht, und sie nähmen in diesem Zuge lieber das Auto. Es wäre im Zuge einer sich modernisierenden Arbeitswelt mit Teilzeitmodellen und anteiligen Teleheimarbeitsplätzen wünschenswert, sich ein Tagekontingent pro Monat laden zu können. Dies würde ein riesiges neues Kundenpotenzial erschließen.

Schön wäre auch, die Tageskarte durch einen 24-Stunden-Fahrschein zu ersetzen. Dies gibt es schon in vielen Städten Europas. Damit lohnt sich für einen Übernachtungsgast diese Karte, da er sie am kommenden Tag auch noch nutzen kann. Auch für Nachtschwärmer, die am frühen Morgen nach Hause wollen ein eindeutiger Vorteil.

Man macht sich im Rathaus und bei der SSB viele Gedanken über die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Netzerweiterung, Doppelzüge, Taktverkürzung, es gibt sicher noch einige Möglichkeiten, mehr Menschen für die Nutzung der Stadtbahn zu gewinnen. Um die Bürger für dieses Verkehrsmittel zu begeistern, gehört auch ein gewisser Wohlfühlfaktor in den Bahnen und an den Haltestellen. Das Sauberkeitsniveau ist insgesamt gut und die Fahrzeuge sind bequem. Manchmal kommt es aber vor, dass Müll von Fahrgästen mehrmals im Umlauf ist. Eigentlich müssten die Fahrer an den Endhaltestellen einmal durch die Bahn gehen und zumindest den groben Müll entfernen. Dafür muss ihnen aber auch die nötige Zeit gewährt werden, um ihre Ruhepausen wahrnehmen zu können.

Deutlich schlechter schneidet unser Nahverkehrsunternehmen bei den Haltestellen ab. Zum Teil sind es optische Mängel, zum Teil gibt es Defizite bei der Ausstattung. Ich war schon in vielen Großstädten Europas unterwegs und habe viele Haltestellen gesehen und genutzt. Manche sind einfach und funktional, andere fantasievoll und teils wunderschön. Zu den hässlichsten überhaupt gehören die Betonlöcher der SSB. Neckartor, Staatsgalerie, Börsenplatz und Kirchtalstraße sind unterirdische Grausamkeiten. Diese Haltestellen sind Angsträume, zumindest aber nicht gerade dazu ange-tan, auf die Öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Auch oberirdische Haltestellen, wie im Fasanenhof oder an der Bottroper Straße, sind graue Betonergüsse, auch wenn man dies pflanzlich zu kaschieren versucht. Man mag das für modern halten, wie die neue Generation dunkelgrauer Fahrkartensautomaten, aber farbpsychologisch ist dies ein Irrweg. Menschen fühlen sich meist wohler, wenn sie von warmen Farben umgeben sind.

In den Untergrundhaltestellen wäre hilfreich, die Decken, einschließlich der Ausschachtungen für die Oberleitung in einer hellen Farbe zu streichen, da dies den Gesamtsaum großzügiger und freundlicher erscheinen lässt. Oft sind dies schwarze Löcher, die auf das Gesamtbild drücken. Mit ein bisschen Fantasie könnte man dort sogar einen Himmel oder ähnliches anbringen. An den Seitenwänden der Haltestellen könnte man Stadtbahnzüge aufmalen, in deren Fenstern Werbe- und Informationsflächen Platz hätten. Es gibt Städte, die aufwendige Mosaiken in ihren Haltestellen haben oder Orts- oder Straßenbahngeschichte in Form von historischen Abbildungen. Denkbar wäre auch, dass man an den Haltestellen Bilder von Sehenswürdigkeiten anbringt, die von dort aus

erreichbar sind. An der Haltestelle Neckartor könnten beispielsweise großformatige Fotos der Schlossgartenanlagen auf freundlich gestrichenen Wänden Platz finden. Es gibt zudem tolle Fassadenmaler und Fliesenkünstler, die dem grauen Elend zu Leibe rücken könnten. Für die oberirdischen Haltestellen gibt es ein SSB-eigenes positives Beispiel. An der Haltestelle Silberwald hat man einst die Betonmauern und -brüstungen in einem rötlichen Ton gestaltet und somit die harte Optik abgemildert.

In dieser reichen Stadt sehen die Haltestellen meist recht billig aus. Dabei gab es mal eine gute Phase als man die Haltestellen Pragsattel, Wilhelm-Geiger-Platz, Föhrich (damals „Feuerbach Krankenhaus“), Löwenmarkt und Rastatter Straße konzipierte. Da waren offensichtlich andere Leute in der Verantwortung, die um die positiven Effekte einer schönen Optik wussten. Als Muster für unterirdische Haltestellen sollte die Haltestelle Degerloch dienen, die schön gestaltet wurde. Die grüne Wandfarbe und die angedeuteten Säulen sind ein Hinkucker. Außerdem hat man durch die einbezogenen Decken diesen Raum bündig und freundlich erscheinen lassen.

Ein weiteres Thema ist die mangelnde Benutzerfreundlichkeit der Haltestellen. Hier einige Beispiele:

#### 1) Bestuhlung:

Die Anzahl der Sitzplätze entspricht oft nicht der Fahrgastfrequenz. Prominentestes Beispiel ist der Hauptbahnhof. Dort wo U11, U29 und die U14 abfahren, gibt es kaum Sitzmöglichkeiten, obwohl jede Menge Platz zur Verfügung steht. Zudem sind die wenigen Bänke teils schlecht platziert. So sitzt man über Eck an der Rolltreppe anstatt auf Höhe der haltenden Stadtbahn. Auf dem Mittelbahnsteig hat man einst ein Sitzelement herausgenommen, als die Magistrale Staatsgalerie – Charlottenplatz für ein Jahr gesperrt war, um den vielen Umsteigern Platz zu machen. Nach diesem Jahr hat man es aber nicht mehr rückinstalliert. Ich machte die SSB übrigens darauf aufmerksam, worauf man ohne schlüssigen Grund sogar noch eine weitere Doppelbank entfernt hat. Das ist blödsinnig, denn gegenüberliegend steigen ja nur noch wenige Fahrgäste aus, durch die vorübergehende Endstationssituation. Zwar verweist man bei der SSB in Sachen Sitzangebot gerne auf kurze Wartezeiten, aber man muss eben auch den Kundendurchlauf sehen, zumal hier viele Fahrgäste mit Einkaufsgepäck unterwegs sind. Umgekehrt hat man am nun oft überquellenden Charlottenplatz am Bahnsteig in Richtung Südheim keinen einzigen Sitz zusätzlich angebracht, obwohl es dafür jede Menge Platz gäbe. Ähnlich dürftig sieht es am Berliner Platz (Liederhalle) oder am Wilhelmsplatz aus. Wer immer hier das Platzangebot bemessen hat, ist offensichtlich nicht auf den Ortscharakter der jeweiligen Haltestelle eingegangen.

#### 2) Fehlende Automaten:

Dass es mittlerweile Haltestellen ohne Fahrkartenautomaten gibt, ist mehr als fragwürdig. Ein Ortsfremder muss hier davon ausgehen, dass er in der Bahn die Tickets lösen kann, zumal keinerlei Hinweis angebracht ist, die Fahrscheine am gegenüberliegenden Bahnsteig zu lösen. Nicht jeder hat immer ein Handy dabei oder beherrscht die Buchung mit diesem Gerät. Ein gewisses Verständnis habe ich noch für die Einsparung der Automaten an der vorletzten Haltestelle einer Linie, wo fast nie jemand einsteigt. Dass man aber beispielsweise an der Sieglestraße den Automat in Richtung Zuffenhausen abgeschafft hat, ist ein Skandal. Hier wo man über drei Ampeln müsste, bei teils mehrminütigen Rotphasen, um zum Gegenautomat zu gelangen, ist dies eine Unzumutbarkeit. Ganz zu schweigen davon, dass hier mehrere Hotels und Motels liegen. Ich musste dort schon mehrere Ortsfremde diesbezüglich beraten.

### 3) Überdachungen:

Ebenfalls unangemessen sind mancherorts die Überdachungen. Nach Veranstaltungen in der Liederhalle stehen die Leute oft sprichwörtlich im Regen. An der Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof, gibt es sogar auf der ganzen Länge die Säulen für die Dachplatten, hat dies aber nur auf ein paar Metern umgesetzt, trotz einer hohen Fahrgastfrequenz, zum Beispiel durch die nahen Schulen. Ähnlich verhält es sich mit der Haltestelle Pragsattel, in deren Umfeld Kulturangebot, Büro- und Wohnflächen weiter wachsen. Auch hier sind die Stützen für mehr Dachfläche vorhanden. Man hat also einst vorausschauend gebaut, aber leider nicht daran angeknüpft. Ganz nebenbei erwähnt, die vorhandenen Dächer am Pragsattel sind seit Jahren undicht, trotz mehrerer Hinweise an die SSB.

### 4) Namensanbringung:

Die vor einigen Jahren reduzierte Namensbeschilderung an den weißen Haltestellendächern ist völlig weltfremd. Wollte man hier Informationslosigkeit als Design umsetzen? Die Namen gehören nicht nur längs ans Dach angebracht, wo sie fast keiner sieht, sondern auch an dessen Stirnseiten und an den Wänden auf Fensterhöhe der Stadtbahnen, damit sich Ortsfremde und Gelegenheitsfahrer besser orientieren können. Eigentlich ist das europaweit Standard.

### 5) Bushaltestellen:

Für die Bushaltestellen gelten oben genannte Versäumnisse zum Teil auch. Hinzu kommt eine mangelnde Technikausstattung. Dass man an immer mehr Haltestellen die beliebten Minutenanzeigen anbringt, ist zwar löblich, doch wichtiger wären Lautsprecher an allen Haltestellen. Wenn man an einer Haltestelle steht und der Busverkehr unterbrochen ist, bekommt man nämlich keine Information. Das ist ärgerlich, weil die Wartenden irgendwann nicht mehr wissen, ob sie nun die Haltestelle besser verlassen sollen oder doch besser noch warten. Besonders ärgerlich ist dies zu Uhrzeiten mit längeren Taktabständen, oder dort, wo der Bus generell nicht so oft fährt.

### 6) Kundeninformationen:

Mit den Bushaltestellen ist dieses Thema ja eigentlich schon angeschnitten. Für die Stadtbahnen gilt, dass die Informationen via Lautsprecher, im Vergleich zu jenen der Deutschen Bahn überwiegend zeitnah und verständlich sind, was an dieser Stelle gelobt sein soll. Allerdings müsste es technisch auch möglich sein, haltestellenspezifische Durchsagen zu machen. Wenn Menschen beispielsweise am Schlossplatz stehen und hören, ein Busersatzverkehr sei eingerichtet, stellt sich für viele natürlich die Frage, wo sie denn nun hinmüssen. Am Hauptbahnhof gibt es immerhin in der Klettpassage noch Auskunftspersonal, am Charlottenplatz mit seinen vielen Ausgängen aber nicht.

Zum Kundenservice gehören auch klare Haltestellenangaben. Das der 40er vor der Russischen Kirche hält, aber erst die nächste Haltestelle so heißt, ist unglücklich. Ebenso die 42er-Haltestelle Staatsgalerie, die gar keine Bindung zu ihr hat. Die Bezeichnung Sängersstraße wäre hier treffender. Auch die Endhaltestellenbezeichnungen sollte man überdenken. Wenn auf dem 13er „Feuerbach“ steht, würde das heißen, dass er nur bis zum Bahnhof fährt, wo es diese Bezeichnung gibt. Pfostenwäldle wäre die bessere Angabe, denn die kommt auch im Gleisnetzplan vor. Auch Fellbach oder Ostfildern sind wenig passende Begriffe. Um möglichst benutzerfreundlich zu sein, muss man

die Haltestellenbezeichnungen aus Sicht eines Ortsfremden sehen, denn die meisten Einheimischen wissen ja wo sie sind und hinmüssen.

## **Das Stuttgarter Bahnnetz**

1. Das stadtinterne Bahnnetz umfasst momentan die Stadtbahn, die Standseilbahn und die Zahnradbahn. Über ein Vierteljahrhundert hat man das Stadtbahnnetz aufgebaut und bereut mittlerweile, zumindest hinter vorgehaltener Hand, dass man sich dadurch unflexibel gemacht hat. Die Installation von Hochbahnsteigen ist im Straßenraum oft nur schwer möglich. Die Niederflurbahnen in den meisten anderen Städten sind deutlich einfacher integrierbar und vor allem benutzerfreundlicher. Eine wichtige Frage vor diesem Hintergrund ist bei einem immer höheren Erschließungsdruck, ob man an diesem strategischen Fehler immer weiterbauen möchte oder ob man nicht wieder schrittweise auf ein anderes System umstellt. Immerhin existierten Straßen- und Stadtbahn ein Viertel Jahrhundert parallel. Warum sollte man dies nicht wiederholen, wenn es sich um eine sinnvolle Zukunftsinvestition handelt. Das aktuelle Stadtbahnssystem ist für sich betrachtet teurer (da unflexibel) und schwerer zu betreiben. Außerdem sind die Züge der ersten Generation schon nahe am Gebrauchslimit. Ihre Aussortierung, die irgendwann ansteht könnte man also mit einem Neuanfang verknüpfen. Die Rückkehr zur Straßenbahn wäre auch die große Chance auf eine Stromschienenbahn umzurüsten, wie sie bei unseren französischen Nachbarn in Bordeaux, Angers oder Reims zu finden ist. Die Mittelstromschienen sind ganz normal und unauffällig ins Straßenpflaster eingelassen. Die Schiene führt immer nur direkt unter dem Fahrzeug Strom. Damit würde man das Netz nachhaltig günstiger gestalten, da es keine Oberleitungsschäden und -wartung mehr geben würde, die den Bahnverkehr immer wieder empfindlich treffen. Ganz nebenbei würde auch das Straßenbild schöner, wenn die Verdrahtung über den Straßen und Kreuzungen verschwindet. Im Norden des Stadtkomplexes, in und um Ludwigsburg, wird bald eine neue Straßenbahn gebaut und man hat sich zu Recht gegen die blockigen Stuttgarter Stadtbahnen im Straßenbild der Barockstadt entschieden. Wenn aber schon mal eine Niederflurbahn in Groß-Stuttgart verkehrt, könnte man diese auch in kleinen Schritten von Norden her in das Stuttgarter Netz einspeisen. Warum nicht gemeinsame Sache machen? Über Kornwestheim nach Stammheim, über Münchingen und Kallenberg nach Neuwirtshaus, vieles ist denkbar. Wichtig wäre aber, jetzt schon auf ein System zu setzen, dass später gemeinsam betrieben werden kann. Auch in Ludwigsburg wäre mit Hinblick auf die barocke Kulisse eine drahtlose Straßenbahn wünschenswert.

2. Eine Stadtbahnverbindung, vielleicht sogar der Anfang einer zukünftigen Niederflurtechnik, könnte Zuffenhausen, Neuwirtshaus, Stammheim West und Kallenberg miteinander verbinden. Damit wären mehrere Wohn- und Gewerbegebiete an das Schienennetz angebunden, was den Autoverkehr im Norden deutlich reduzieren würde. Hier liegen einige Stadtflächen im Verkehrsschatten.

3. Ebenfalls wünschenswert wäre eine Anbindung des zweitgrößten Stuttgarter Gewerbegebiets in Weilimdorf durch die Stadtbahn, entweder mit dem Verlauf unter der Glemsgaustraße oder parallel dazu. Durch die Strukturmängel dieses Gebietes ergäbe dies die gewünschte Anbindung an das Ladenzentrum Löwenmarkt. Eine Linie, die dieses Gebiet seiner Länge nach erschließt und damit auch eine Verknüpfung mit dem S-Bahn-Halt findet, könnte darüber hinaus ins zukünftige Stadtbahndepot führen.

4. Auf den Fildern ist das Schienennetz am schwächsten geknüpft. Viele Stadtviertel sind abgehängt, auch wenn Buslinien dies ein Stück weit kompensieren. Die Erfahrung aber zeigt, dass überall dort, wo Stadtbahnen Buslinien ersetzt haben, die Fahrgastzahlen deutlich zugenommen haben.

Mit geringen Eingriffen könnte man das Fildernetz deutlich verbessern. Eine Stadtbahn-Linie von der heutigen Haltestelle Dürrlewang könnte als Straßenbahn über die Herschelstraße und anschließend über die Felder in Richtung Möhringen Freibad geführt werden, um dort in die U6-Trasse einzuschleifen. Dort wo die U6 später die Autobahn in Richtung Flughafen überquert wird, könnte sie wieder ausschleifen und zwischen Zettachwald und Autobahn nach Alt-Plieningen geführt werden. Damit gäbe es eine Südtangente, die mehrere Stadtbezirke verbindet. Da es auf den Fildern an großen mehrspurigen Hauptstraßen mangelt, wäre diese Erweiterung wichtig für die Gesamtverkehrssituation. Mit zwei relativ kurzen Schienenabschnitten wäre dies also erreichbar. Alternativ zur ersten Etappe durch Dürrlewang wäre auch eine durch das südöstliche Wallgraben-Gebiet denkbar.

5. Eine weitere Möglichkeit wären zwei Gleisdreiecke im östlichen Möhringen und in Plieningen. Ab der Haltestelle Plieninger Straße könnte eine Schienentrasse ostwärts entlang der Filderhauptstraße geführt werden, und die Stadtteile Karlshof (US-Kaserne), Asemwald (in Fußweite), Steckfeld und Chauseefeld anbinden. Bei einer eventuellen Bebauung des Birkacher Feldes könnte diese gar einen ganzen kompletten Neubaustadtteil erschließen.

6. Auch eine Idee ist eine Trasse entlang der B27, die bei der Haltestelle Peregrinastraße ausschleift und zwischen Friedhof und Bundesstraße geführt wird, um weiter südlich entlang der Filderhauptstraße in Richtung Steckfeld abzubiegen, wie oben beschrieben.

7. Für großes Umdenken war Stuttgart bisher kein gutes Pflaster, aber das muss ja nicht so bleiben. Alternative Bahnen wünschenswert zur Überwindung der Steillagen, wie man sie in Genua, Valparaiso oder Lissabon findet. Kleine Schräglifte um Hanggebiete wie den Dachswald oder Rotenberg anzubinden, wären ideal. Ein positives Projekt wäre die Erschließung der Waldebene Ost. Dort wo es Gärten, Gastronomie, Wanderwege und Sportangebote gibt, wäre eine direkte Anbindung von Gaisburg her wünschenswert.



8. In letzter Zeit nehmen die Ideen zu Gondelbahnverbindungen in der ganzen Region zu. Auch das hätte man vor einigen Jahren noch als Fantasterei abgetan. Mittlerweile gibt es diese aber weltweit in etlichen Metropolen und weitere sind geplant. Auch in Deutschland sind viele Städte mit solchen Ideenfindungen und Planungen beschäftigt. Weltweit gibt es schon über 200 solcher urbanen Seilbahnen. Gerade in hügeligen Städten, wo die Verbindungen oft schwierig sind, bilden sie wichtige Verkehrsbrücken und entlasten die Straßen. Sie sind ökologisch sinnvoll, leise und haben weniger Verschleiß als Schienenfahrzeuge. Zudem sind sie einfacher zu installieren, da man kaum in den bestehenden Straßenverkehr eingreifen muss.

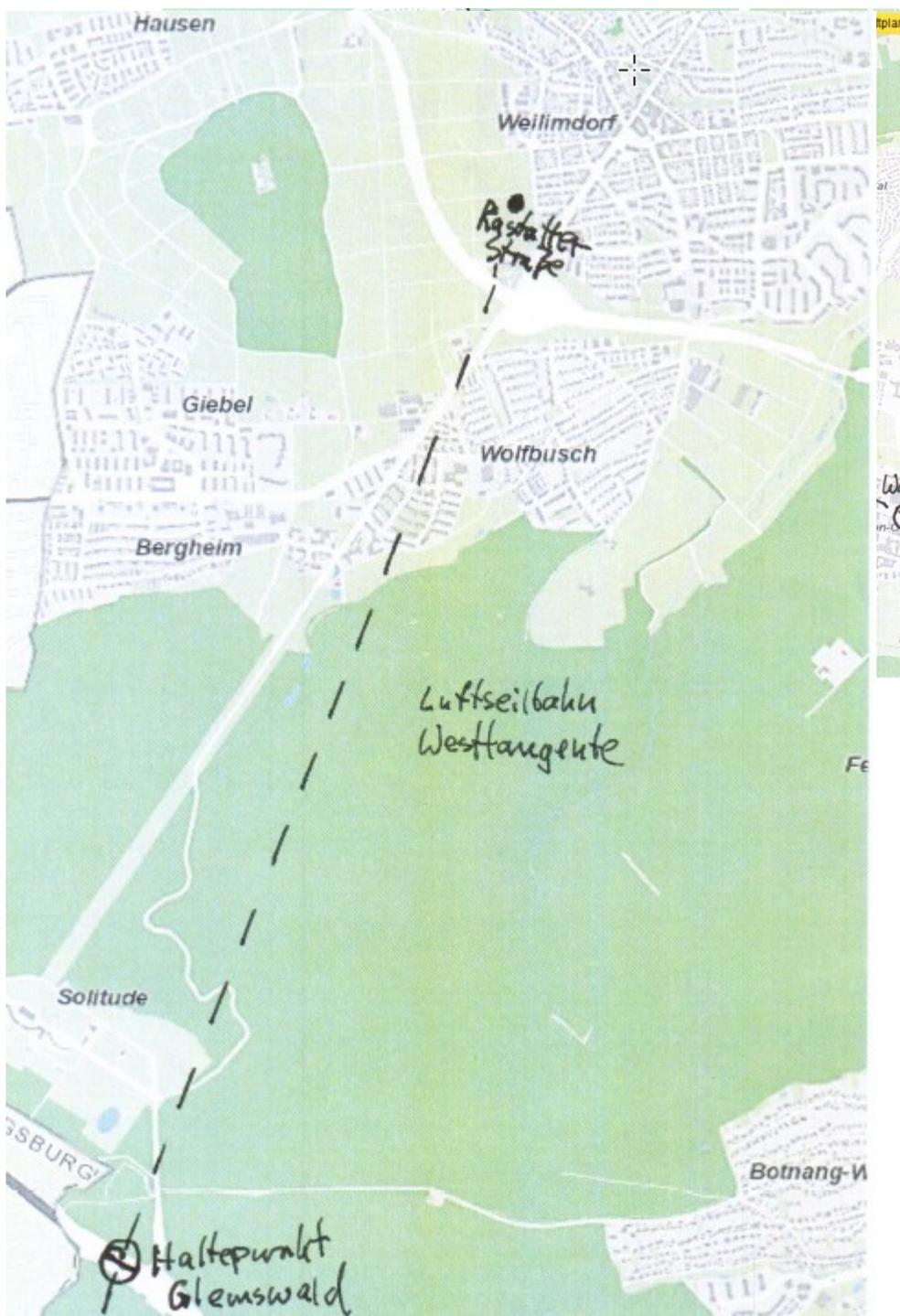
Für Stuttgart böten sich zwei große Luftseilbahnprojekte an. Einmal im waldreichen Westteil der Stadt und einmal auf den Fildern mit seinen verschiedenen Siedlungsflecken.

### **Seilbahnsystem West**

Der Geländesprung beim Schloss Solitude und das große Gebiet des Glemswalds standen einer Westtangente bisher im Weg. Eine Stadtbahn wäre unrentabel mangels gut frequentierter Zwischenhaltestellen und vor allem, weil hierfür ein langer steiler Tunnelbau nötig wäre. Für Busse sind die Serpentina der Bergheimer Steige zu eng. Mit einer Seilbahn ließe sich diese „ewige

Lücke“ schließen. Sie könnte von der Rastatter Straße in Weilimdorf starten, wäre also an zwei U-Bahnlinien angebunden. Die Haltestelle „Glemswald“ befände sich beim Parkplatz Solitudetor, von wo aus das Schloss Solitude und das Bärenschlössle fußläufig erreichbar sind. Zweiter Zwischenhalt wäre Büsnau und dritter die Universität. Die Endstation befände sich am Vaihinger Bahnhof. Heute braucht es mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine halbe Ewigkeit um von Weilimdorf nach Vaihingen oder andersrum zu kommen. Immerhin leben in den beiden Stadtteilen zusammen fast 80.000 Einwohner. Zudem haben beide Bezirke riesige Gewerbegebiete und natürlich sei der Hotspot Universität erwähnt. Das gerade dort ein solch fortschrittliches Verkehrsmittel hielte, hat so seinen eigenen Charme. Durch die Anbindung der großen Ausflugsziele des Glemswalds mit wundervollen Ausblicken auf die Wälder, die Seen und das Strohgäu hätte die Bahn auch einen touristischen Wert und würde auch am Wochenende gut genutzt werden.

Am Vaihinger Bahnhof, der mit Regionalzughalt zum großen Filderbahnhof werden soll, könnte ein über dem Busbahnhof installiertes Seilbahn-Kreuzungsbauwerk entstehen mit der diskutierten Seilbahnlinie, die vom Eiermann-Areal aus ins Gewerbegebiet Wallgraben führen könnte. Der neue Bahnhof wäre dann eine noch größere Verkehrsdrehscheibe.



## **Filderseilbahn**

Eine Nord-Süd-Trasse durch die Filderstadtteile würde vor allem den äußersten Südrand der Stadt etwas aus seinem Verkehrsschatten holen: Von der Ruhbank nach Alt-Plieningen, mit Stopps in Schönberg, Birkach und Hohenheim. Es wäre eine hochwertige Ergänzung der Buslinien in den Filderorten, die teils keinen Schienenanschluss haben. Eine bessere Anbindung ans restliche ÖPNV-Netz ist dort überfällig. Auch hier wäre es keine reine Berufspendlerbahn, sondern eine mit touristischem Potential. Der Fernsehturm und das Freizeitgebiet Waldau erführen von Süden eine attraktive Anbindung und in der Gegenrichtung die Hohenheimer Gärten. Mit Blicken über die Fildern bis zur Schwäbischen Alb wäre dies eine Vorzeigelinie. Somit wäre auch eine Wochenendnutzung sichergestellt, ganz davon abgesehen, dass solch eine Bahn selbst schon eine Attraktion ist.

## **Regional- und S-Bahnen**

Stuttgart ist das Herz eines der größten Verdichtungsräume Deutschlands mit weit über vier Millionen Einwohnern. Die Stadtverwaltung Stuttgart hat die Steuerung des Verkehrsdrucks also nur bedingt in der Hand. Aber Stuttgart hat durch seine Größe und politische Verankerung auch einen gewissen Zugang zur Landesregierung und muss hier deutlich mehr konkrete Wünsche anmelden und sich für ein Gesamtkonzept einsetzen. Der Ausbau ist unumstritten, aber eine Frage der Zeit und der politischen Einigung. Es geistern immer wieder Ideenbruchstücke durch die Gazetten, teils auch von mir schon an die Stadtverwaltung herangetragen. Hier die Ideen zum Regionalverkehr:

**S 7:** Zuffenhausen – Feuerbach – Mönchhaldenstraße – Westbahnhof – Österfeld – Vaihingen.

Mit dieser Variante unter Nutzung der Gäubahntrasse würde man die Umsteigeballung am Hauptbahnhof entlasten. Es gäbe einen Direktanschluss der großen Nordbezirke an Vaihingen. Von einer noch zu installierenden Haltestelle „Mönchhaldenstraße“ wären das arbeitsplatzreiche Gebiet des Europaviertels, einige Wohngebiete am Hang und der neue Siedlungsschwerpunkt Bürgerhospital fußläufig angebunden. Zudem gäbe es eine Verknüpfung mit der Buslinie 44, die unter anderem den Chinagarten, die Kunstakademie und die Weißenhofsiedlung bedient. Weiterer Haltepunkt wäre der Westbahnhof, eines der Einfalltore Stuttgarts. Mit einem Park & Ride-Parkhaus über den Schienen, könnte man den Autozufluss in die Stadt eindämmen. Attraktiv wäre dieser Halt auch durch den vorhandenen Einzelhandel, der sich rund um den ehemaligen Bahnhof angesiedelt hat.

**S 8:**

Esslingen – Mettingen – Obertürkheim – Untertürkheim – Münster – Freiberg/Rot – Zazenhausen – Kornwestheim – Ludwigsburg

Wie bei der Nordtangente sind die Schienen für eine hochattraktive Verbindung von Esslingen nach Ludwigsburg bereits vorhanden. Mit drei Zügen morgens und nachmittags, pro Richtung, ist die Linie zwischen Untertürkheim und Kornwestheim heute deutlich untergenutzt, auch wenn darauf etliche Güterzüge verkehren. Es ist an der Zeit, dieses Potenzial auszuschöpfen. Dazu gehören auch die zusätzliche Anbindung des Hallschlags und Zazenhausens. Der historische Bahnhof Münster sollte im Zuge dieses Projekt renoviert werden und einen Fußweg zum gegenüberliegenden Gewerbegebiet des Hallschlags bieten. Die heutige Haltestelle Zazenhausen liegt an der Grenze von Rot und Freiberg, warum die Namensgebung dieser Haltestelle völlig unsinnig ist. Entsprechend sollte sie umbenannt werden und dafür Zazenhausen selbst, das stark angewachsen ist, einen eige-

nen Bahnhalt bekommen. In diesem Zuge wäre auch eine Erweiterung dieses Stadtteils denkbar.

### **R 61:**

Denkbar ist auch die Verlängerung der Stroh Gäubahn zwischen Korntal und Ludwigsburg, mit zwei Haltestellen in Zuffenhausen bei Porsche und an der Wimpfener Straße. Das wenig benutzte Gleis nördlich des Porschewerks könnte somit eine Aufwertung erfahren und das Netz wirkungsvoll ergänzen. Eine Weiterführung nach Ludwigsburg drängt sich dabei auf.

### **S 1-6**

Eine wichtige Maßnahme wäre, das Nadelöhr zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße zu beheben. Es ist zwar eine sehr teure Maßnahme, zwei weitere Gleise in dichtbebautem Gebiet unter die Stadt zu schieben, aber sie ist nachhaltig und bietet viele neue Möglichkeiten. Vor allem lassen sich die mittlerweile überlangen S-Bahn-Linien in Stuttgart halbieren. Je länger eine Linie, desto größer ist das Verspätungspotenzial. Statt der Linie Herrenberg – Kirchheim, könnten die Linien dann Stuttgart – Nürtingen und Stuttgart – Horb lauten. Bei einer Sternausrichtung ließen sich neue Ziele erschließen, wie Göppingen, Kirchheim/Neckar oder Calw. Der Ringschluss über die Fildern ins Neckartal ist mittlerweile zum Glück politisch unstrittig.

### **Bahnhof Esslingen**

Esslingen liegt knapp unter der Großstadtgrenze und ist von seinem zentralen Charakter her durch Regionalzüge viel zu schlecht erschlossen. Viele halten nur in Plochingen und Bad Cannstatt und rauschen durch die alte Reichsstadt einfach hindurch. Da hier auch ein wichtiger Busbahnhof liegt und die Linien beispielsweise die Fildern erschließen, wäre also eine bessere Anbindung dringend geboten.

### **Stuttgart – Reutlingen - Tübingen**

Groß-Stuttgart mit 1,2 Millionen Einwohnern und der Stadtraum Reutlingen-Tübingen mit einer viertel Million Einwohner liegen nur wenige Kilometer auseinander. Mir fällt kein Beispiel in Europa ein, wo zwei solche Stadtgewichte nebeneinanderliegend keine direkte Schienenverbindung haben. Die Fahrt übers Neckarknie oder über Herrenberg ist völlig gegen jedes moderne Verkehrsverständnis. Traurig vor allem deshalb, da schon früher Züge durch den Schönbuch gedampft sind. Eine Schienenverbindung, zumal eine, die halbwegs naturverträglich wäre, zum Beispiel durch Tieferlegung und mit vielen Grünbrücken, ist längst überfällig. Dafür brauche ich keine Verkehrsanalyse, sondern nur einen Blick auf die Landkarte und einen gesunden Menschenverstand. Eine Weiterführung der Schönbuchbahn über Waldorfhäslach nach Reutlingen wäre wünschenswert. Noch dringlicher wäre aber eine Schnellbahnverbindung vom geplanten Filderdrehschneisen aus, vorbei am Schönbuchrand entlang nach Reutlingen und weiterführend nach Tübingen. Dies ist planerisch eine große Herausforderung, aber für solch ein Jahrhundertbauwerk muss dies möglich sein. Ob man die Bahn etappenweise über der B27 aufstellt oder ein komplett neues Gleisbett wählt, müssen Verkehrsexperten entscheiden. Die heutige „Weltreise“ per Bahn von Stuttgart nach Tübingen kann nicht als zukunftstauglich angesehen werden. Die oft langen Staus rund um das Echterdinger Ei sprechen eine klare Sprache.

### **ÖPNV billiger oder kostenlos?**

Wenn man auf die jüngere ÖPNV-Geschichte der belgischen Stadt Hasselt schaut, war die dortige Einführung des kostenlosen Nahverkehrs ab 1997(!) ein voller Erfolg. Aus vier- wurden zweispurige begrünte Straßen und das Parken wurde deutlich verteuert. In rund 15 Jahren verdreifachten sich

der Umsatz und die Arbeitsplätze in der Innenstadt. Seit wenigen Jahren muss man wieder bezahlen, was allerdings, je nach Lesart, mehr als Retourkutsche oppositioneller Politik angesehen wird. Da sich die Öffi-Nutzung um ein Vielfaches erhöht hat, so die andere Presse, seien auch die Kosten für den ÖPNV gestiegen. Der Fahrpreis liegt nun aber bei human 60 Cent. Unter 20 Jahren ist er immer noch frei. Es gibt weitere, meist kleinere Städte mit kostenlosem ÖPNV, aber mit Tallinn auch eine stattliche Großstadt mit größerem Einzugsgebiet. Neu hinzugekommen (März 2020) ist das verkehrsbelastete Luxemburg. Sogar über die Großstadt hinaus hat man im ganzen Land den ÖPNV für die Nutzer kostenlos gestaltet. In Stuttgart wird dies kritisch gesehen. Nur zu rechnen, was an Fahrgeldeinnahmen wegfällt, ist allerdings unseriös. Bei kostenloser Nutzung braucht man keine Kontrolleure mehr, keine Abteilung für die Ahndung von Schwarzfahrern und muss auch keine Fahrscheinautomaten mehr warten und leeren, spart das dahinterstehende Intranet mit Serverkapazitäten, hat weniger Umweltprobleme und mehr Freiraum für die Bürger. Eines kann man aus allen Modellen ableiten: Obwohl weniger Menschen mit dem PKW in die Zentren fahren, hat sich die Situationen der Innenstädte nicht verschlechtert, sondern verbessert, auch für den Einzelhandel. Dennoch würde solch ein kostenloses Angebot in den ersten Jahren hohe Investitionen verlangen: mehr Busspuren, Gleisstrecken und entsprechend mehr Fahrzeuge. Auch das muss man bei der Aufrechnung ehrlich berücksichtigen. Es ist eine Frage, wie viel der Politik der ÖPNV wert ist. Es gibt sicher auch andere Modelle, wie die Preise zu halbieren, aber dafür die Strafen für Schwarzfahrei zu erhöhen, vor allem bei Wiederholungstätern.

## **2. Fußgänger**

Die Einzelhändler der Stuttgarter Innenstadt waren 2017 nahe am Infarkt, als man im Rathaus beschloss, ein paar Parkplätze in der Innenstadt wegfällen zu lassen. Das Urargument, das man zuvor auch in Feuerbach, in Zuffenhausen und anderswo immer wieder hörte, wo reaktionäre Kräfte es wagten laut über eine Fußgängerzone nachzudenken, ist die Gefahr für den Einzelhandel. Dafür gibt es jedoch keinerlei Belege. Man kann dies in Eppingen genauso nachverfolgen, wie in Hechingen, in Mannheim und in Hamburg, oder vielen anderen Orten, wo einst der Verkehr durchbrauste. Sie haben allesamt gewonnen und mit mehr Aufenthaltsqualität kamen auch mehr Menschen in die Zentren. Mit was sonst will man denn gegen die großen Konsumtempel auf der grünen Wiese ankämpfen? Alle Stuttgarter Ortszentren haben in den letzten 20 Jahren teils stark an Einzelhandelsqualität verloren, vor allem in den Außenbezirken, aber auch in Gablenberg, im Nordbahnhofviertel oder in Heschl. Dennoch hält man krampfhaft an den alten Konzepten fest, die sich als nicht standhaft erwiesen haben. Hinzu kommen die immer neuen unsinnigen Genehmigungen für neue Einzelhandelsflächen, die nun zwar wieder vermehrt in den Ortskernen entstehen, aber bestehenden Läden schaden. Überall wo ein kleines Wohngebiet entsteht oder entstehen soll, wird sofort eine neue Einzelhandelsfläche ausgewiesen, wie am Wiener Platz oder im Olgäle-Areal, obwohl es in Fußweite jede Menge Läden gibt. Die irrige Vorgabe der Stadt von Mischstrukturen in einem neuen Quartier ist oftmals nur mit einem Tunnelblick zu erklären. Dabei sollte so ein Gebiet ja Teil seiner Umgebung werden und kein autarkes Gebilde.

Fußgängerzonen (Anlieger ausgenommen) wären in etlichen Stadtteilen denkbar. Leider sind es vor allem die örtlichen Handels- und Gewerbevereine, die mit ihrem Gewicht in den politischen Gremien so etwas schon im Ansatz bekämpfen. Klar ist auch, dass es Parkplätze geben muss, denn wenn ich etwas Schweres oder Sperriges kaufen möchte, muss ich auch die Möglichkeit haben, dies mit einem Fahrzeug abholen zu können. Für die meisten Konsumenten jedoch gilt dies nicht, wie man in den Fußgängerzonen sieht. Man muss an die Fußgängerzone heranfahren können, kei-

ne Frage, aber auch heute gilt schon, dass man vor dem gewünschten Geschäft oft keinen Parkplatz bekommt. Die Steigerung des ÖNPV, bei Dezimierung des Individualverkehrs und erweiterte Freiflächen für Fußgänger, sind in vielen Städten zum Erfolg geworden.

Fußgängerzonen böten sich von der Struktur her in der Unterländer Straße (Zuffenhausen), Stuttgarter Straße (Feuerbach), Augsburger Straße (Untertürkheim), Griegstraße (Botnang), Epplestraße (Degerloch) und Filderbahnstraße (Möhringen) an. Diese Stadtteile könnten enorm gewinnen und wieder richtige Ortszentren bekommen, in denen man nicht nur kurz einkauft, sondern auch Freizeit verbringt. Ähnlich wie in der Königstraße blieben die Straßenquerungen für Autos erhalten. Da mit einer weiteren Veränderung der Einkaufskultur gerechnet wird, müssen sich die Ortszentren entsprechend ausrichten. Es wird mehr von zu Hause aus bestellt und diejenigen die einkaufen, sitzen auch gerne mal in einem Straßencafé. Die reinen Ladenreihen werden also mehr und mehr aufbrechen. Dies ist die Chance, Gastronomie und Kultur dort einzupflegen. Das prognostizierte Genusskaufen funktioniert aber nur dann, wenn die Straßenräume entsprechend umgestaltet sind, zum Beispiel für Außenbewirtung.

Was für Autos gilt, siehe unten, ist auch bei Fußgängern ein Thema: Ampelphasen. Oftmals steht man, obwohl es keine Überschneidungen mit anderen Verkehrsflüssen gibt. Zudem gibt es Druckknopfampeln, die einen sehr langen Anlauf zur nächsten Grünphase haben, unabhängig von der Mindestdauer, bei vorheriger Benutzung. Vor der Bismarckschule und bei der Haltestelle Föhrich sind solche Beispiele erkennbar. An solchen Brennpunkten (Schulen, Haltestellen), wo die Wartedisziplin ohnehin niedrig ist, bringt man noch mehr Leute dazu, über Rot zu gehen. Im Zuge einer Ampeloptimierung sollte auch der moderne Unsinn der Wechselampelschaltungen abgeschafft werden, wie es sie an einigen Kreuzungsbereichen gibt. Das heißt, Fußgänger bekommen derzeit, sich gegenüber stehend, zeitversetzt grün. Dies sorgt immer wieder für Verwirrung oder den Verdacht, die anderem liefen alle bei Rot, was wiederum eine schlechte Vorbildfunktion hat, vor allem bei Kindern. Hier geht der Regulierungswahn zu weit. Man könnte meinen, früher wären reihenweise Menschen bei der Straßenquerung zusammengestoßen.

### **3. Autoverkehr**

#### **Autobahnring**

Natürlich gilt der Grundsatz, dass größere Straßen mehr Verkehr anziehen, aber dennoch braucht diese dichtbesiedelte Region, in der ein Viertel aller Baden-Württemberger lebt, ein gutes Grundstraßennetz. Dazu gehört der längst überfällige Autobahnring, auch wenn er für viele Politiker ein zu heißes Eisen ist. Dass die dichten Siedlungsstränge an Neckar, Fils und Rems, wo mehrere hunderttausend Menschen leben, keine direkte Autobahnanbindung haben, ist nicht nachvollziehbar. Die gewaltigen Staus, die die Fehlverteilung des Verkehrs Tag für Tag, Monat für Monat, Jahr für Jahr hervorruft, schädigen die Umwelt in höherem Maße, als die Eingriffe in die Natur, die für solch einen Ring nötig wären, zumal man im Bereich der Höhenzüge einige Tunnelabschnitte hätte und mit großzügigen Grünbrücken das Ganze etwas abfedern könnte. Leider haben das nicht mal die autofreundlichsten Landesregierungen in den letzten Jahrzehnten durchsetzen wollen, weil gegen das Votum einiger Landräte scheinbar gar nichts geht. Das ist traurig, denn die Notwendigkeit ist sogar in Berlin lange unbestritten gewesen, wo dieser Abschnitt auf der Prioritätenliste stand. Ein Ringschluss, wie er bei anderen Metropolen längst gegeben ist, würde die Gesamtverkehrslast besser verteilen und den Verkehr auf den stark frequentierten Bundesstraßen entlasten. Das oft zitierte Argument, dass mehr Straßen mehr Verkehr anziehen, stimmt zwar im Grundsatz, wie gesagt, aber

das Verkehrsnetz muss eben auch im Sinne der Umwelt zumindest grobmaschig leistungsfähig sein und dies ist in unserem Stadtkomplex mit seiner Metropolregion nicht der Fall. Es ist nicht sehr grün, was in und um Deutschlands langjähriger Stauhauptstadt jeden Tag in die Luft geblasen wird. Stuttgart kann sich auch nicht gegen international anerkannte Verkehrsprognosen stemmen, denn die zusätzlichen Lastkraftwagen werden auf Stuttgart zurollen, auch wenn dies in den Chefetagen des Rathauses und des Landtags keinen Gefallen findet. Ohne eine Ringlösung wird der Rosensteintunnel zu einem aberwitzigen Projekt, das zwar städtebauliche Vorteile bringt aber noch mehr Transitverkehr in die Stadt zieht. Nicht jede Tunnellösung ist automatisch ein gute.

### **Tunnellösungen**

Die Straßen in Tunnels zu verlegen, egal ob durch Überdeckung oder klassisch unterirdisch, wie dies in Luzern, Zürich, Brüssel, Baden-Baden oder Locarno geschehen ist, bedeutet auf der einen Seite einen hohen Aufwand an Planung und an Baumaßnahmen, bietet aber andererseits auch etliche Vorteile. Die Befriedung von Stadtvierteln durch weniger Bewegung und weniger Lärm, steht natürlich an erster Stelle. Dadurch steigt auch der Anreiz wieder zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu benutzen. Außerdem lässt sich die Abluft in Tunneln kanalisieren und filtern, wodurch sich die Abgas- und Feinstaubwerte in der Umgebung verbessern. Schon das alleine wäre ein Segen für die Stadt. In diese Kerbe schlägt auch die Stuttgarter CDU mit der Idee des Ostheimtunnels, zwischen Gebhard-Müller-Platz und dem Gaskessel. Eine gute Idee, die ebenfalls diese Vorteile mit sich brächte. Ganz nebenbei würde der Stadtbezirk Ost an einer wichtigen Nahtstelle wieder zusammenwachsen können.

Den immer wieder gewünschten und bekämpften Nordoststring in einer Tunnellösung zu führen, wäre ein guter Kompromiss. Die Landschaft blieben nach den Baumaßnahmen unzerschnitten und die mächtige Verkehrsflut die Tag für Tag, durch Zuffenhausen, Feuerbach und Bad Cannstatt rollt, würde dezimiert.

In der Schublade verschwunden ist auch die Tangente zwischen Hafen und Flughafen, obwohl auch diese einst als wichtige Entlastungsstrecke angesehen wurde. Sie wäre durchaus ein brauchbarer Baustein im Straßennetz und der Gesamtverkehrsverteilung, die in der hügeligen Stadt so schwierig ist.

### **Wechselspuren**

Mit der Tatsache, dass die Kräherwald- oder die Jahnstraße in Stuttgart schon Hauptverkehrsstrecken sind, und das bei einer Spur pro Fahrtrichtung, ist viel über das Grundstraßennetz ausgesagt. Nun hilft freilich kein Lamentieren. Zusätzlich zu den Tunnellösungen braucht es auch noch andere Ansätze. Im Grunde gehen viele Städte mit dem knappen Gut Straße recht verschwenderisch um. Die Hauptstraßen sind für Spitzenzeiten gebaut, was umgekehrt heißt, dass sie meist unternutzt sind. Bei den heutigen technischen Möglichkeiten ist das schon als dürftig einzustufen. Diese Straßenbevorratung ist aus heutiger Sicht nur noch schwer hinzunehmen. So wird es Zeit mit elektronischen Anzeigen Spuren wechselseitig zu nutzen. Viele Stuttgarter Straßen kommen hierfür allerdings nicht in Frage. Es müssen mehrspurige Straßen sein, in deren Mitte keine Stadtbahntrasse verläuft.

Neue Weinsteige, Rotenwaldstraße, Cannstatter Straße, Mercedesstraße mit Gaisburger Brücke und einige Etappen der Bundesstraßen kämen hierfür in Frage. Die mittleren Trennstreifen müssten bei angepasster Geschwindigkeit zumindest stellenweise hierfür entfernt werden. Da es aber eh

kaum mehr Schnellfahrstrecken im Stadtgebiet gibt, dürfte dies kein Problem sein.

### **Ampelschaltungen**

Sie sind ein großes Ärgernis. Wenn eine ganze Autokolonne anfährt, um kurz danach wieder gestoppt zu werden, weil die nächste Ampel ein paar Sekunden zu spät umschaltet, schafft genau dies unnötigen Feinstaub und Lärm. Man kennt dies beispielsweise von der B295 in Feuerbach oder ganz frappierend von der Mönchfeldstraße. Das künstlich erzeugte Geschiebe verschafft den Anwohnern nicht nur schlechte Luft, sondern auch mehr Lärm, durch bremsen und anfahren. Unter anderem sorgt man damit für künstliche Staus, durch falsch getaktete Ampeln. Wenn sie, wie an der Haldenrainstraße am Zuffenhausener Festplatz, falsch gesetzt sind, fehlt oft die Einsicht der Straßennutzer. Quert hier eine Stadtbahn den Kreisverkehr, ist die Ampel auch für diejenigen rot, die die Gleise gar nicht überqueren möchten, was geschätzt neun von zehn Autos betrifft. Würde man das Andreaskreuz mit Rotlicht auf die andere Straßenseite versetzen, wäre schon mal eine Verkehrshemmschwelle entschärft. Dies sind nur Beispiele für jede Menge optimierungswürdiger Abläufe, über die man ein ganzes Buch schreiben könnte.

Zumindest an durchgehenden Straßenzügen wäre die grüne Welle wünschenswert und diese müsste dann auch dem Autofahrer angezeigt werden. Damit bekäme man den bestmöglichen Verkehrsfluss hin und man würde den Rasern und Dränglern ein Stück weit das Temperament zügeln. Es ist zwar nachvollziehbar, dass die Verwaltung den Autoverkehr nicht begünstigen möchte, aber wegerfinden lässt er sich halt auch nicht. Bei den vielen Pannen und Engpässen im regionalen Bahnnetz, denen die Politik scheinbar machtlos gegenüber steht, und den heiklen Baueingriffen in den kommenden Jahren wird sich Lage eher noch verschärfen.

### **Park & Ride**

Die Verflüssigung des Autoverkehrs ist eine von vielen nötigen Maßnahmen. So ist es genauso wichtig, Verkehr zu vermeiden, da wo dies machbar ist. Auch deshalb muss Autoverkehr umverteilt werden, damit Radfahrer und Fußgänger mehr Platz bekommen. Dazu gehört natürlich auch das Thema Park & Ride-Parkplätze. Denkbar wäre dies in Fasanenhof-Ost, am ehemaligen Westbahnhof mit dessen Reaktivierung, an der Ruhbank und in Neuwirtshaus. Mit der Verlängerung der U6 zu Messe und Flughafen könnten in den meist leerstehenden Boschparkhäusern Pendlerparkplätze entstehen. Dafür sollte die Stadt aber die Hoheit über diese bekommen. Klar, möchte man, dass die Autos schon weit vor der Stadt geparkt werden, aber man darf sich der Realität nicht verschließen und muss jene Nahtpunkte im Auge behalten, an denen Einfallstraßen auf den eigentlichen Siedlungsrand treffen.

### **E-Autos**

Der Ausbau der Elektromobilität, vor allem für ortsgebundene Behörden und Unternehmen, muss in starkem Umfang gefördert werden. Dies vermeidet zwar nicht Verkehr, aber dafür Lärm, Wärme und Gestank. Diese Faktoren werden von Kritikern der Wende in den Vergleichen gerne unterschlagen, doch auch dies sind gewichtige Umweltbeeinträchtigungen. Mit den ruhigeren und emissionsfreien Autos würde die Stadt enorm an Lebenswert gewinnen. Dass sich die Ära der Verbrennungsmotoren dem Ende zuneigt, löst in den meisten Städten große Hoffnungen aus. Es steigert den Lebenswert und auch indirekte Kosten, wie Lärmschutzwände oder -fenster. Die Aussicht auf den stetigen Rückgang von Verbrennungsmotoren, der momentan noch auf sich warten lässt, aber unweigerlich kommen wird, macht auch die Tunnelwartung zukünftig billiger, da die Wände nicht

mehr so stark verrußt werden und die Lüftungsanlagen dann mit deutlich verminderter Leistung arbeiten können. Im Laufe der Zeit wird man auch die eine oder andere davon ganz außer Betrieb nehmen können. Im Umkehrschluss macht das den Tunnelbau zukünftig günstiger. Punkte, die man in die langfristigen Kostenprognosen aufnehmen kann.

Die E-Mobilität lässt sich nicht mehr aufhalten, das ist klar, denn die Eichen sind mittlerweile auf allen politischen und industriellen Ebenen gestellt. Die Frage ist, wie man alle Bürger dafür gewinnen kann. Auffällig ist, dass vor allem Oberklasseautos unterwegs sind und natürlich institutionelle Fahrzeuge. Bei beiden gibt es ein Klientel mit eigener Ladestation. Was ist aber für die Millionen Bürger, die am Straßenrand und somit immer wieder woanders parken müssen? Wie sehen die Gehwege eines Tages aus, wenn alle paar Meter eine Säule steht?

Ich denke, es wäre für einen der hiesigen Autodienstleister ein riesiges Geschäftsfeld, eine Alternative zu schaffen. Ich stelle mir anstelle des Randsteins (oder parallel dazu) einen eingelassenen Kabelkanal vor, der alle paar Meter eine Art Bodensteckdose hat. Doch Strom am Boden und beispielsweise Regenwasser? Schwierig zu lösen vermutlich. Als Technikleute denke ich da an das Prinzip der E-Zahnbürste, die auch keine offene Steckverbindung hat. Und wie rechnet man ab? Auch schwierig. Ich denke aber, das ist etwas, worauf die europäische Welt wartet. An diese Idee anschließend, könnten in solch einem Schacht auch Telekommunikationsleitungen verlaufen, was den Städten viele Kosten und Baustellen ersparen würde, nachdem man heute immer und immer wieder die Gehwege für neue Kabeltechniken aufreißen muss.

Die beste Lösung freilich wären Wechselbatterien. Für solch eine Grundsatztechnik wären große Unternehmen wie Bosch und Mahle prädestiniert, wobei sich dabei die Autoindustrie auf ein System einigen müsste. Man stelle sich vor, mit seinem E-Mobil an der Tankstelle vorzufahren, den Motorraum zu öffnen, zwei große Batteriezyylinder herauszudrehen, um anschließend zwei volle wieder einzusetzen. Man bräuchte mit dieser Technik keine Ladesäulen mehr, Tank- und Rasthöfe könnten weiterhin gut leben und einer Fahrt in die Toskana stünde nichts mehr im Weg. Vermutlich muss von einem Autozulieferer erst mal ein Prototyp geschaffen werden, um die Autohersteller und die Mineralölkonzerne als Dienstleister zu gewinnen. Letztere, für eine mächtige Industrie stehend, benötigen in absehbarer Zeit neue Geschäftsfelder und könnten sich an den Entwicklungskosten beteiligen.

### **Einbahnstraßensysteme**

Gerade dort wo es Straßenkarrees gibt, wie im Stuttgarter Westen, wären Einbahnregelungen hilfreich. Man kommt überall hin, das Autofahren wird leichter, da es weniger Konfliktpotenzial gibt und für Fußgänger die Fahrsituation überschaubarer. In diesem Zuge könnte man einseitig Querparkplätze schaffen, wie es an einigen Stellen in den Karlsruher Innenbezirken zu sehen ist, und dafür auf der anderen Straßenseite die Gehwege verbreitern und Straßenbäume pflanzen. Übersichtlichere Straßen bei ungefähr gleicher Parkplatzzahl, das wäre ein Plus für alle Verkehrsteilnehmer und vor allem für die Anwohner.

### **Tiefgaragen**

Sammelgaragen unter Plätzen könnten vor allem in Altstadtgebieten für eine deutliche PKW-Entlastung sorgen. Unter dem Schützen-, Kerner-, Biel- oder dem Bismarckplatz könnten große zentrale Quartiersgaragen für die Anwohner entstehen, um an der Oberfläche durch weniger Parkplätze Freiräume zu schaffen, sofern dies mit den darunter verlaufenden Versorgungssystemen vereinbar

ist. In den Nachkriegssiedlungen, die meist von Häuserreihen mit großen Zwischengrünflächen geprägt sind, wäre von vorn herein genügend Platz für Sammelgaragen, die die Straßen weitgehend autofrei machen könnten. Das würde diesen Stadtteilen, die meist arm an Ästhetik sind, zu erheblich mehr Qualität verhelfen. Schöne Quartiersplätze könnten entstehen und sogar einzelne Bauflächen, da gerade hier die Straßenräume oft sehr breit sind.

#### **4) Schifffahrt**

Stuttgart hat den Vorteil eines Hafens, die Ressource Wasserweg wird jedoch kaum genutzt. Der Großteil der umgeschlagenen Güter betrifft den Austausch zwischen Straße und Schiene. Im Hafen sind viele Betriebe angesiedelt, die mit dem Schiffstransport nichts zu tun haben. Man hat die Flächen entlang der Hafenbecken auch als normale Gewerbeflächen verpachtet. Zukünftig sollten hier vermehrt Betriebe zum Zug, beziehungsweise zum Schiff kommen, die den Neckar als Verkehrsweg nutzen. Sollte sich die Schifffahrt in Zukunft besser durchsetzen, wäre es verheerend, hier durch Unternehmen blockiert zu werden, die die Hafenbecken nicht nutzen. Die Möglichkeiten für eine bessere Personenschifffahrt sind bereits im Kapitel „Stadt des Wassers“ beschrieben.