

1) Öffentliche Verkehrsmittel

Flexible VVS-Fahrscheine und Abonnements

Mit dem 49-Euro-Ticket haben sich etliche meiner Fahrscheinideen mittlerweile erübrigt. Dennoch muss es auch ein flexibles Ticket geben, für Beschäftigte, die im Zuge des Heimbüros nur ein oder zwei Tage pro Woche in die Firma fahren. Mit der Polygokarte kann man technisch so ziemlich alles an Fahrzeitmodellen anbieten. Es wäre im Zuge der neuen Arbeitswelt wünschenswert, sich ein Tageskontingent pro Monat laden zu können. Dies würde ein weiteres 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 dies für Gäste, die nur für eine Nacht in der Stadt sind, da sie am kommenden Tag auch noch den Fahrschein nutzen können. Auch für Nachtschwärmer, die am frühen Morgen nach Hause wollen wäre dies ein eindeutiger Vorteil.

Sauberkeit und Komfort

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 aber auch ein gewisser Wohlfühlfaktor in den Bussen, 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, Stadtbibliothek, Börsenplatz und Kirchtalstraße sind unterirdische Grausamkeiten. Diese Haltestellen sind Angsträume, zumindest aber nicht gerade dazu angetan, auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Auch oberirdische Haltestellen, wie im Fasanenhof, sind graue Betonergüsse, wengleich man dies pflanzlich zu kaschieren versucht. Die neuen Haltestellen Staatsgalerie oder Bottroper Straße sind schön designet, aber leider auch sehr grau. Man mag das für modern halten, wie die neue Generation dunkelgrauer Fahrkartenautomaten, aber farbpsychologisch ist dies ein Irrweg. Menschen fühlen sich meist wohler und sicherer, 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

fänden. 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 in deren Umgebung zu finden sind. An der Haltestelle Neckartor könnten beispielsweise großformatige Fotos der Schlossgärten auf freundlich gestrichenen Wänden Platz finden. Es gibt zudem tolle Fassadenmaler und Fliesenkünstler, die manch grauem Elend zu Leibe rücken. Denkbar wären diesbezüglich großformatige Bilder der jeweiligen Umgebung oder eine schöne Bemalung. Auch könnten in besagten Haltestellen an der Decke ein Wolkenhimmel entstehen und an den Seitenwänden Stadtbahnen, in deren Fenster Werbung, Fahrpläne und andere Informationen unterkämen. Wo einst das Fenster der Station Stadtbibliothek war, könnte eine Art Riesenposter entstehen.

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.

Die Menschen werden im Schnitt immer größer. Großgewachsene Menschen passen oft aber kaum mehr in die Sitzreihen der Busse. Hier ist die Beinfreiheit zu knapp bemessen. In S- und Stadtbahn sieht es besser aus.

Benutzerfreundlichkeit der Haltestellen

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 Endstationsituation. 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 Metallstreben 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. Am Bubenbad und an der Heidehofstraße läuft das Regenwasser an den ovalen Dächern nach unten und tropft auf Bahnsteige und Sitzbänke

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.

Auch bei der Namensgebung gäbe es einiges zu verbessern. Obwohl die Buslinien direkt vor der Russischen Kirche hält, heißt erst die nächste Haltestelle so. Das 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. Die Übereinstimmung von Netzplan und Aufschrift an den Fahrzeugen ist wichtig, vor allem sollte man ja wissen, wie weit die jeweilige Bahn fährt, beziehungsweise der Bus.

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. Zudem haben die meisten Niederflurbahnen einen engeren Kurvenradius, was mehr Optionen bei der Streckenführung ergibt. 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 Stadtbahnen 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 zu starr und zu teuer. Außerdem sind die Züge der beiden ersten Generationen 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 wohl in ein paar Jahren eine 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, das 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 bis heute im Verkehrsschatten.

3. Ebenfalls wünschenswert wäre eine Anbindung des zweitgrößten Stuttgarter Gewerbegebiets in Weilimdorf durch die Stadtbahn, entweder mit dem Verlauf unter der Glemsgastraße 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 die Autobahn in Richtung Flughafen überquert, 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 Plieningen 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, La Paz, 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 Serpentinafen 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-Bahn-Linien 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:

S7: 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 Projekts 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 eigenen Bahnhalt bekommen. In diesem Zuge wäre auch eine Erweiterung dieses Stadtteils denkbar.

R 61:

Denkbar ist auch die Verlängerung der Strohgäubahn 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 Linienstrecke, 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 krisensicherer erschließen, wie Göppingen, Kirchheim/Neckar oder Calw. Der Ringschluss über die Fildern (Neuhausen) 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. Dringlich wäre eine Schnellbahnverbindung vom geplanten Filderdrehschwenk nach Vaihingen 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 zweiseitige 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 humanen 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. Wojciech Kęblowski, Forscher an der Universität Brüssel vergleicht das mit dem Zugang zu öffentlichen Parks: „Niemand verlangt von uns, für jede Minute oder Stunde, die wir in einem Park verbringen, zu bezahlen. Warum also sollte man den öffentlichen Verkehr nicht als Teil dieses Systems und dieses Sozialabkommens betrachten“, sagte er. So hat man beispielsweise im ganzen Land Luxemburg den ÖPNV für die Nutzer kostenlos gestaltet, was vor allem dem Großraum der Hauptstadt zugutekommt.

Die Erfahrungen sind unterschiedlich. Es wird in den Großstädten, nimmt man alle bekannten Projekte zusammen, nicht unbedingt weniger Auto gefahren, sondern es ist mehr die soziale Frage dahinter, ob man die Armen damit nicht monetär entlastet und auch beweglicher macht, also sie mehr am Stadtleben teilhaben lässt.

In Stuttgart wird ein kostenloser Transport 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, beziehungsweise leeren, entlastet das dahinterstehende Intranet mit Serverkapazitäten, hat weniger Umweltprobleme und mehr Freiraum für die Bürger. Eines kann man aus allen Modellen ableiten: Die Situationen der

Innenstädte hat sich 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 bleibt also die zentrale Frage, wie viel der Politik der ÖPNV wert ist.

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? Fast 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 bestehenden Läden schaden. Überall wo ein kleines Wohngebiet entsteht oder entstehen soll, wird sofort eine neue Einzelhandelsfläche ausgewiesen, wie am Wiener Platz, im EnBW-Gebiet Stöckach oder im Olgäle-Areal, obwohl es in Fußweite jede Menge Läden gibt. Die irriige 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, keine Frage, aber auch heute gilt schon, dass man vor dem gewünschten Geschäft oft keinen Parkplatz bekommt. Die Steigerung des ÖPNV, bei Dezimierung des Individualverkehrs und erweiterte Freiflächen für Fußgänger, sind in vielen Städten zum Erfolg geworden.

Fußgängerzonen böten sich von der Struktur her in Abschnitten folgender Straßen an: Unterländer Straße (Zuffenhausen), Stuttgarter Straße (Feuerbach), Augsburgener 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 Kreuzungen gibt. Das heißt, Fußgänger bekommen derzeit, sich gegenüberstehend, 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 Autobahn-anbindung 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 der Region 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 stark frequentierte Landes- und Bundesstraßen entlasten. Ein 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. Wenn auf den heutigen Autobahnabschnitten ein Unfall passiert oder Baustellen den Verkehr stocken, drücken die Autos in die Stadt. Auf einem Ring lässt sich der Verkehrsdruck besser verteilen.

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 auf den ersten Blick gute Idee, die ebenfalls diese Vorteile mit sich brächte. Ostheim würde an einer wichtigen Nahtstelle wieder zusammenwachsen können. Allerdings würde dieser Tunnel ein Stück weit mit der nahen Abfahrt am Leuzetunnel konkurrieren, der gerade leistungsfähiger gemacht wird. Es gibt auf jeden Fall geeignetere Projekte, die belastete Stadtteile befrieden und zerrissene verbinden können. In einigen Fällen ergäben sich auch städtebauliche Chancen. Als Vorbild innerhalb Stuttgarts dienen der Feuerbacher Tunnel und der Heselacher Tunnel, die Zustände weiträumig verbessert haben und heute nicht mehr wegzudenken sind.

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 hier Tag für Tag durch die Stadt rollt, würde dezimiert.

In der Schublade verschwunden ist auch die teils in Tunneln verlaufende 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.

Insofern muss man unterscheiden zwischen einem regionalen und einem lokalen Projekt. Lokale Tunnellösungen um beispielsweise einen homogenen Stadtkern zu bekommen – siehe auch unter Stadtideen – wären unter der Vaihinger Hauptstraße denkbar oder alternativ unter der Robert-Leicht-Straße/Vaihinger Markt, unter der Rohrackerstraße im Hedelfinger Zentrum, unter der Vaihinger Straße in Möhringen, und unter dem Straßenzug König-Karl-/Waiblinger Straße in Cannstatt.

Tunnel mit reinem Befriedungscharakter wären unter der Löffelstraße denkbar, oder unter dem Karl-Benz-Platz. Ganz nebenbei ergäben diese städtebauliche Möglichkeiten durch Verringerung der heutigen Asphaltflächen. In diese Kategorie gehört auch eine Umfahrung Sillenbuchs. Die Mittlere Filderstraße sollte als Ortsumgehung von Sillenbuch fungieren. Durch eine Tunnelverbindung unter dem Ilse-Beate-Jäkel-Weg könnte der Verkehr von der Stadt her kommend hinter Sillenbuch wieder einschleifen. Damit wäre die große Möglichkeit gegeben, dem Stadtteil endlich eine lebenswertere Hauptstraße zu beschermen und auch Riedenberg könnte vom Schleichverkehr entlastet werden.

Genannt wurden hier Projekte, in denen Straßen tiefergelegt werden. Es gibt aber auch Auftunnelungsmöglichkeiten. Das heißt, man stülpt einen Tunnel über die Straße oder

einen Deckel, dort wo sie in einem Graben verläuft. Hiermit ergäben sich große Neubaumöglichkeiten. Dazu muss man wissen, dass sich Straßen mit Häusern überbauen lassen, wie man das in den Haag oder Berlin sieht. Ein aufsehenerregendes Projekt ist die Überbauung der A81 in Freiberg am Neckar, mit einem Wohngebiet darüber. In einer Zeit, wo man sich schwer damit tut, Freiland zu bebauen, ist dies eine geniale Idee, die mehrere Fliegen mit einer Klappe schlägt. Weniger Lärm, weniger Emissionen, Stadtzusammenwuchs, Neubauf Flächen, wo der Boden ohnehin schon versiegelt ist.

Johannesgrabentunnel: Ihn bis zur Brücke „Büsnauer Straße“ zu verlängern, könnte den Flächenbedarf der benachbarten Universität auf Jahrzehnte hinaus befriedigen. In einer weiteren Etappe könnte man den Deckel bis zum Eiermann-Areal ausdehnen, mit Wohnflächen und einer Zufahrt dieses neuen Viertels oberhalb der Autobahn, da diese im Bezirk derzeit große Sorge bereitet. Eine noch günstigere Variante, da weniger Traglast, wäre Kleingärten vom Vaihinger Ortsrand auf den Deckel zu verlegen, um somit am gewachsenen Wohngebiet Bauflächen zu generieren.



Eine grüne Auftunnelung der **B10/14** vom heutigen Tunnelmund beim Leuze bis zum Gaskessel würde die Hanglagen in Stuttgart Ost (Berg/Raitelsberg) akustisch befrieden und deutlich attraktiver machen. Die Oberfläche könnte als Parkanlage bei entsprechender Ausgestaltung der Vision „Stadt am Fluss“ entsprechen (siehe Kapitel „Stadt des Wassers“).

Teilhabe am Gewerbegebiet Flughafen durch Auftunnelung der Autobahn. Da die südliche Stadt-grenze jenseits der **A8** verläuft, diese also zum Stuttgarter Stadtgebiet gehört, könnte man auch von der Expansion des Flughafen- und Messeareals auf Stuttgarter Seite profitieren, indem man auf dem neuen Deckel Gewerbeflächen schafft. Die beiden Bosch-Parkhäuser zeigen den Anfang auf. Dies brächte der Stadt attraktive Gewerbeflächen und sogar ein weiterer Ausbau der Messe wäre auf diesem Wege möglich, ohne dabei viel Filderboden zu verbrauchen. Der Lärm der Auto-bahn ließe sich dabei als Synergieeffekt auf mehreren hundert Metern eindämmen, was der Umge-bung sehr zugute käme. Allerdings sollte der Deckel in diesem Fall so großzügig gebaut werden, dass eine spätere Verbreiterung der Autobahn noch möglich ist.



Die schwerwiegendste Stuttgarter **Verkehrsschneise** ist wohl diejenige, die sich durch **Zuffenhausen** nordwärts zieht und den Stadtteil regelrecht zerreißt. Hier entstünde durch Auftunnelung über den Gelisen un der Bundesstraße ein neues großflächiges Stadtgebiet. Zwar ergäbe sich auf der östlichen Seite ein starker Geländeabfall, aber dieser ließe sich pflanzlich und mit langen bequemen Fußwegrampen kaschieren. Für Zuffenhausen im Allgemeinen und für die Anrainer ringsherum speziell wäre diese Entwicklung durch deutlich weniger Lärm ein Segen und brächte in bester Lage allerhand neue Nutzungsmöglichkeiten. Über der Eisenbahntrasse böte sich ein großer Park an, da die durchdonnernden Züge wohl zu viele Erschütterungen verursachen, um Wohnbau darüber zu gestalten. Aber auch andere „leichte Nutzungen“ wären denkbar, wie eine Gärtnerei, Schrebergärten oder Park & Ride-Flächen. Wohn- und Gewerbebauten wäre hingegen über der B10 denkbar, die ohnehin versenkt werden soll.

Ähnlich könnte auch eine Deckelung der **B295 zwischen Köstlin- und Solitudestraße** genutzt werden. Hier wäre es vergleichsweise einfach, da die Straße in einem Graben verläuft. Dies würde die Stadtteile Weilimdorf und Wolfbusch noch weiter zusammenführen. Eine lockere und hochwertige Bebauung wäre denkbar, mit Panoramablicken über den Bezirk.

Die Deckelung der **B27 jeweils auf Höhe der Siedlungen Salzäcker oder des Fasanenhofs** würde die dortige Wohnqualität durch Lärminderung deutlich verbessern und böte sogar die Möglichkeit einer moderaten Randbebauung.

Weitere Beispiele gäbe es noch einige, wenn man bereit ist, in neuen Kategorien zu denken. Auftunnelungsprojekte sollten keinem festen Zeitplan unterworfen werden, sondern durch „Teleskoplösungen“ haushaltsabhängig ausgestaltet werden. Dies vermiede den Druck bei den allseits kritisierten Kostenexplosion von Großbauvorhaben. Wenn man in Modulbauweise immer nur so weit baut, wie es das jeweils angesetzte Budget zulässt, kann man über viele Jahre hinweg solch ein Konzept sinnvoll verwirklichen. Da ist die Auftunnelung im Vorteil gegenüber der Untertunnelung.

Als letztes Beispiel möchte ich noch den Flexibilisierungstunnel nennen, der das Straßennetz leistungsfähiger macht, indem man dessen Netz enger knüpft. Das bringt Vorteile bei hoher Staulast, zum Beispiel im Zuge von Baustellen. Querverbindungen zwischen Am Kräherwald und Feuerbacher Talstraße, zwischen Filderhaupt- und Ohnholdstraße sowie zwischen Mittlere Filder- und Kirchheimer Straße würden den Gesamtverkehr flexibilisieren

Wechselspuren

Mit der Tatsache, dass die Kräherwald- oder die Degerlocher 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 untergenutzt sind. Bei den heutigen technischen Möglichkeiten ist das schon als dürftig einzustufen. Diese Straßenbevorzugung ist aus heutiger Sicht nicht mehr notwendig. So wird es Zeit, mit elektronischen Anzeigen Spuren wechselseitig zu nutzen. Viele Stuttgarter Straßen kommen hierfür allerdings nicht in Frage, denn es müssen mehrspurige Straßen sein, in deren Mitte keine Stadtbahntrasse verläuft.

Neue Weinsteige, Rotenwaldstraße, Cannstatter Straße, Mercedesstraße mit Gaisburger Brücke, Theodor-heuss-Straße und einige Etappen der Bundesstraßen kämen hierfür in Frage. Die mittleren Trennstreifen müssten bei angepasster Geschwindigkeit zumindest stellenweise hierfür entfernt werden, dafür könnte deren Grün an den Rand wandern, wo es Fußwege flankiert.

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 Zuffenhäuser 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 die Lage eher noch verschärfen. Von einer flüssigeren Verkehrsführung profitieren alle.

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 sollten nun in den meist leerstehenden Boschparkhäusern Pendlerparkplätze entstehen. Dafür müsste die Stadt aber die Hoheit über diese bekommen. Klar, möchte man, dass die Autos schon weiter vor der Stadt geparkt werden, aber man darf sich der Realität nicht verschließen und muss jene Nahtstellen im Auge behalten, an denen Einfallstraßen auf den eigentlichen Siedlungsrand treffen. Zudem sollten diese Parkplätze gesamt in der öffentlichen Hand liegen und kostenfrei angeboten werden.

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 mit Verbrennungsmotoren 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 einen deutlichen Rückgang von Verbrennern, 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 und nachhaltiger. Punkte, die man in die langfristigen Kostenprognosen aufnehmen kann.

Die E-Mobilität lässt sich nicht mehr aufhalten, das ist klar, denn die Weichen sind mittler-

weile 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 mit den zigtausenden Stuttgartern, 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 wie verträgt sich Strom im Boden mit Regenwasser? Schwierig zu lösen vermutlich. Als Technikleute denke ich da an das Prinzip der E-Zahnbürste, die auch keine offene Verbindung zur Ladestation 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 Wechselakkus. 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 Akkuzyylinder 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. Der chinesische Autobauer Nio möchte nun das Thema Wechselakku angehen und ich bin mir sicher, dass dies die E-Mobilität nachhaltig verändern wird. Entscheidend bleibt die Frage, ob sich die Autohersteller auf ein einheitliches System einigen können.

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 wird die Fahrsituation überschaubarer. In diesem Zuge könnte man einseitig Querparkplätze schaffen, wie es an einigen Stellen in den Karlsruher Innenbezirken zu sehen ist. Dafür lassen sich, je nach Straßenbreite, 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 deutlich unter ihren Möglichkeiten 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 Hafengebiete 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 Hafengebiete nicht nutzen. Die Möglichkeiten für eine bessere Personenschifffahrt sind bereits im Kapitel „Stadt des Wassers“ beschrieben.