

Mobilität für Menschen

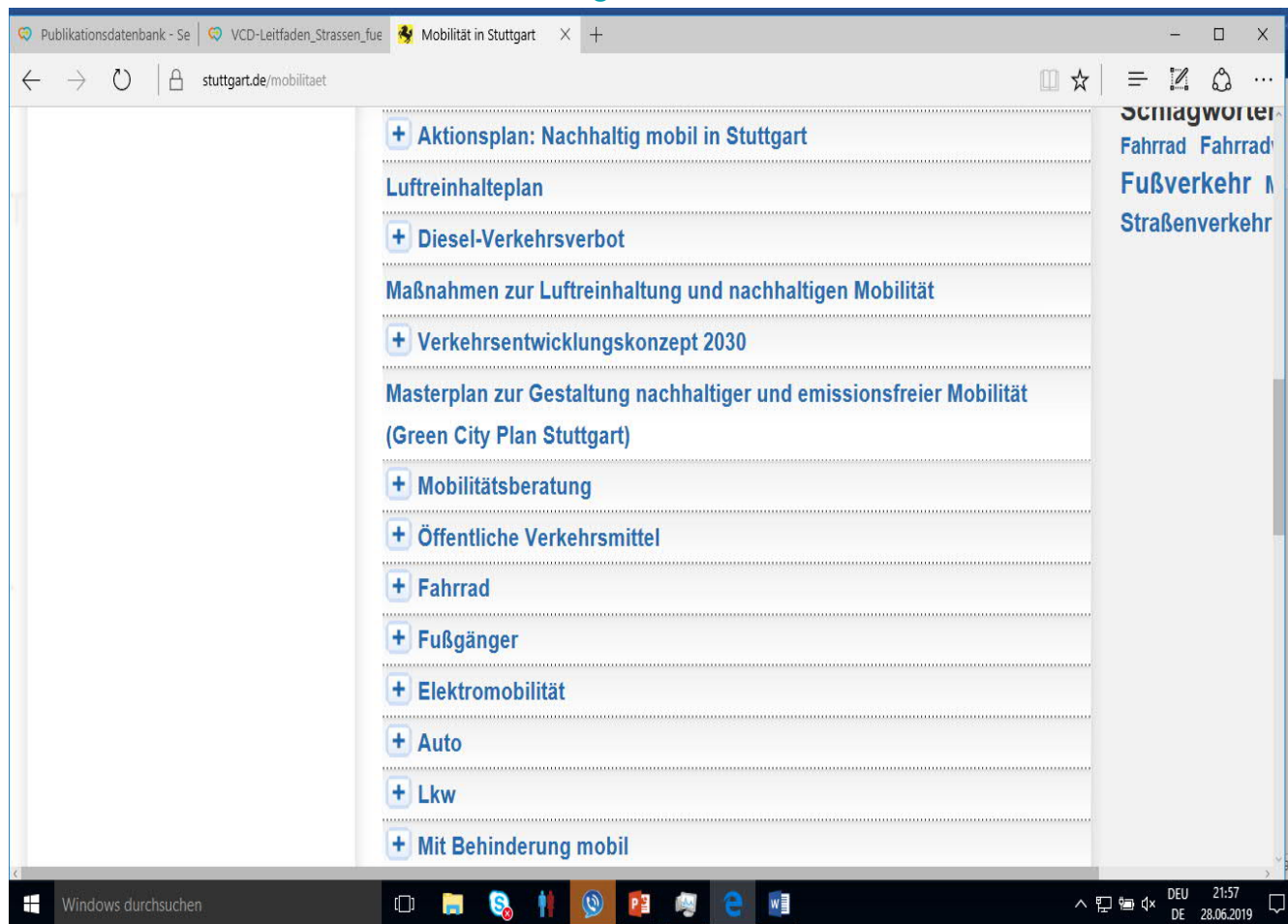
Verkehrswende statt Warteschleife
Wir brauchen die Verkehrswende - jetzt

Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender

04.07.2019 KUS Klima- und Umweltbündnis Stuttgart

Zur Einstimmung

Wie informiert denn die Stadt Stuttgart über Mobilität in der Stadt?



Wir brauchen die Verkehrswende - Jetzt



Offensichtlich hat die Stadt Stuttgart ein Problem mit der heutigen Gestaltung des Verkehrs!

Eine Verkehrswende ist erforderlich!

Die Frage ist: Wie wollen wir leben?

In einer autogerechten oder in einer menschengerechten Stadt?

Wir brauchen die Verkehrswende - Jetzt



Die Folgen der derzeitigen Verkehrspolitik sind für uns alle jeden Tag spürbar: Lärm, schlechte Luft, Staus, Unfälle mit Getöteten und Verletzten, schlechte Bus- und Bahnanbindungen auf dem Land, Stress und Enge in der Stadt. Der zunehmende Lkw- und Pkw-Verkehr heizt das Klima immer weiter auf. Doch immer mehr Menschen haben die Nase voll davon. Immer mehr Menschen setzen sich für sichere Fuß- und Radwege, gesunde Luft, mehr Lebensqualität in ihren Städten und eine umweltschonende und bezahlbare Mobilität ein.

Wir brauchen die Verkehrswende - Jetzt



Das typische
Bild in einer
Wohnstraße
der Großstadt:

links und rechts
Parkplätze, kein
Grün, keine
Radwege,
schmale
Gehwege

- eben
autogerecht

Wir brauchen die Verkehrswende - Jetzt



Die gleiche
Straße
familiengerecht
gestaltet:

Viel Grün,
breite Fuß-
/Radwege.

Kinder können
spielen,
Sitzbänke laden
zum Verweilen
ein

VCD-Kernforderungen für die Verkehrswende:

1. Fuß- und Radwege in der Stadt und auf dem Land deutlich ausbauen
2. Zahl der Bus- und Bahnnutzer verdoppeln
3. Ab 2030 keine neuen Diesel und Benziner mehr, Zahl der Pkw deutlich verringern
4. Neue Höchstgeschwindigkeiten einführen auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts
5. Kostengerechtigkeit im Verkehr herstellen
6. Nachhaltige Mobilität in der Bildung verankern

Kann das gelingen?

Was sind die Ziele des Landes?

Ziele des Landes (Entwurf):

1. Öffentlicher Verkehr verdoppeln
2. Jeder zweite Weg selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß
3. Ein Drittel weniger KFZ-Verkehr in den Städten
4. Jedes dritte Fahrzeug wird klimaneutral angetrieben
5. Jede dritte Tonne wird klimaneutral transportiert

Die Lage in BW und Stuttgart

- Der Verkehr steht in BW für 30% der CO₂-Emissionen. Durch den Straßenverkehr werden 94 % der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors verursacht. Bislang steigen die THG-Emissionen im Straßenverkehr weiter an (in BW: +11% seit 1990)
- In der Region Stuttgart werden täglich rund 9 Mio. Wege zurück gelegt
- Täglich passieren 840.000 PKW die Markungsgrenze der Stadt Stuttgart (9% aller Wege in der Region Stuttgart)
- Die S-Bahn in der Region Stuttgart befördert werktäglich 435.000 Fahrgäste
- In Stuttgart (VVS) werden rund 150 Fahrten je Einwohner und Jahr mit dem ÖV zurück gelegt, in München (MVV) sind es 250, in Zürich (ZVV) 400 Fahrten
- Außerhalb der Stadt Stuttgart fällt der ÖV-Anteil stark ab und dominiert der Autoverkehr deutlich

Die Lage in BW und Stuttgart

- Fahrgastzahlen VVS +20% seit 2009, mit Tarifreform weitere Steigerung zu erwarten
- Steigerung Radverkehr Stuttgart +8% p.a. seit 2014

- Verkehrszählungen Markungsgrenze Stuttgart 2010 - 2018:

Radverkehr + 92% PKW-Verkehr +2%

- Verkehrszählungen Stuttgarter Kesselrand 2009 – 2017:

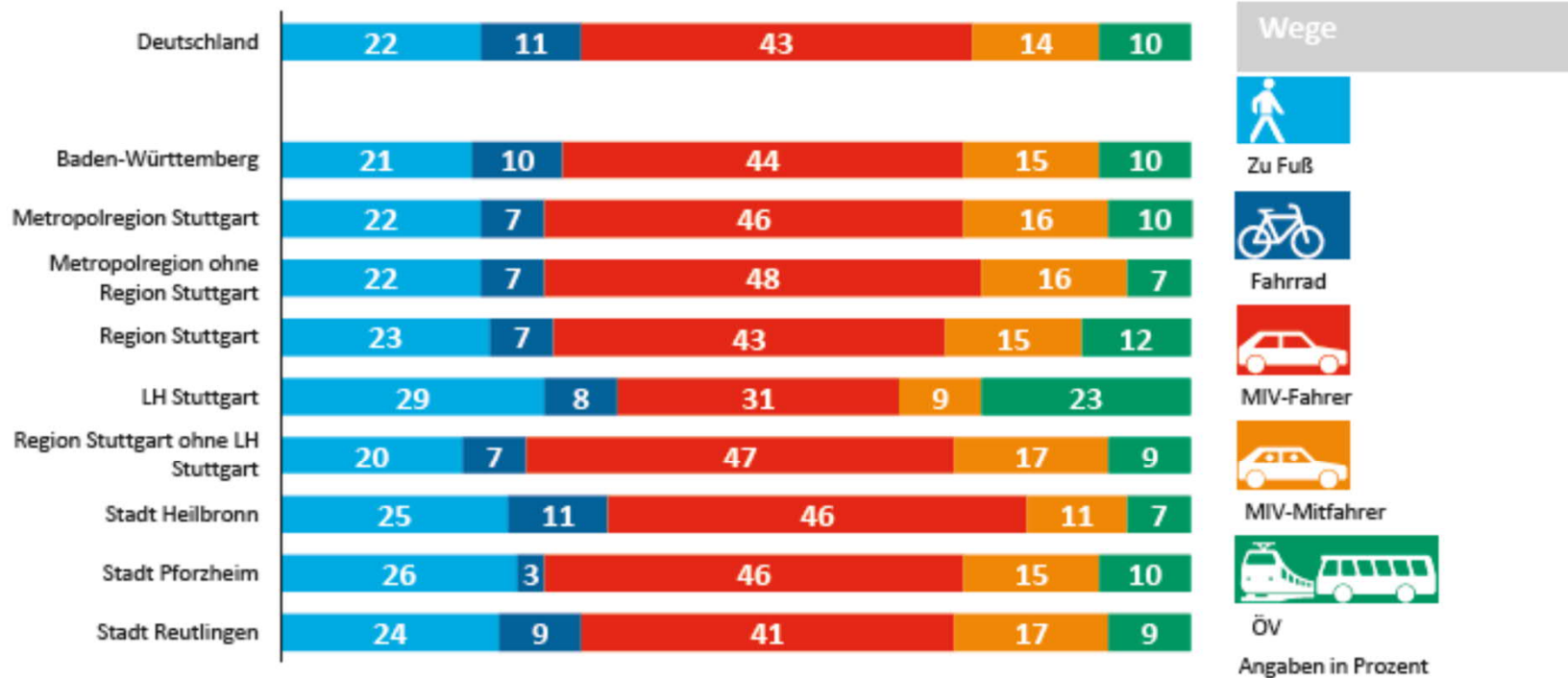
Radverkehr + 700% PKW-Verkehr -9%

- Zunahme der zugelassenen PKW in der Stadt von 2010-2017 um 28.000 Stück, das sind aneinandergereiht 127 Kilometer neuer Stau!
- Neuzulassungen 20% SUV-Anteil

⇒ Erste Verlagerungseffekte im innerstädtischen Verkehr vom MIV auf ÖV und Radverkehr nachweisbar, aber noch keine spürbare Entlastung

Die Lage in BW und Stuttgart

Hauptverkehrsmittel und Modal Split regional: autogeprägte Region



Quelle: MiD - Mobilität in Deutschland 2017

Eine erste Analyse

Der niedrige ÖV-Anteil in der Region Stuttgart führt zum hohen PKW-Verkehr an der Markungsgrenze der Stadt Stuttgart (840.000 KFZ). Vergleicht man diese Zahl mit der Summe der täglichen S-Bahn-Fahrgäste im Gesamtnetz (435.000), so wird deutlich, dass es derzeit Defizite im stadtgrenzüberschreitenden ÖV gibt – bzw. dass der derzeitige stadtgrenzüberschreitende ÖV nicht ausreichend ist, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Ein Problem ist auch die fehlende Vernetzung bzw. Umwegfahrten im ÖV.

Die S-Bahn Stuttgart ist heute schon im Berufsverkehr weitgehend an der Kapazitätsgrenze, insbesondere der Stammstreckentunnel ist der limitierende Faktor.

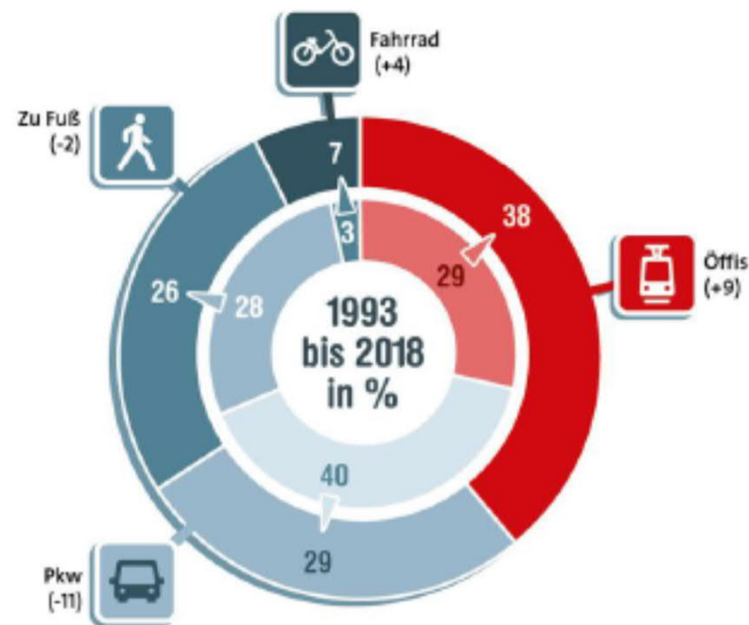
Aus dieser Erkenntnis heraus hatte der VCD schon Anfang der 1990er das CityBahn-Konzept für die Region Stuttgart entwickelt.

Heute wird dieses als MetropolExpress-Konzept stufenweise umgesetzt. Dabei fahren Züge aus dem Umland nach Stuttgart. Außerhalb des S-Bahn-Netzes halten sie an allen Stationen, innerhalb des S-Bahn-Netzes nur an den wichtigen Umsteigeknoten. Für einen Erfolg müssten diese Metropol-Express-Züge ebenfalls wie die S-Bahn im 15-Minuten-Takt verkehren. Das erfordert allerdings einen massiven Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur sowohl im Zulauf nach Stuttgart als auch im Hauptbahnhof!

Modal Split 2018

So sind die Wienerinnen und Wiener unterwegs

Wahl der Verkehrsmittel 1993 – 2018 in %



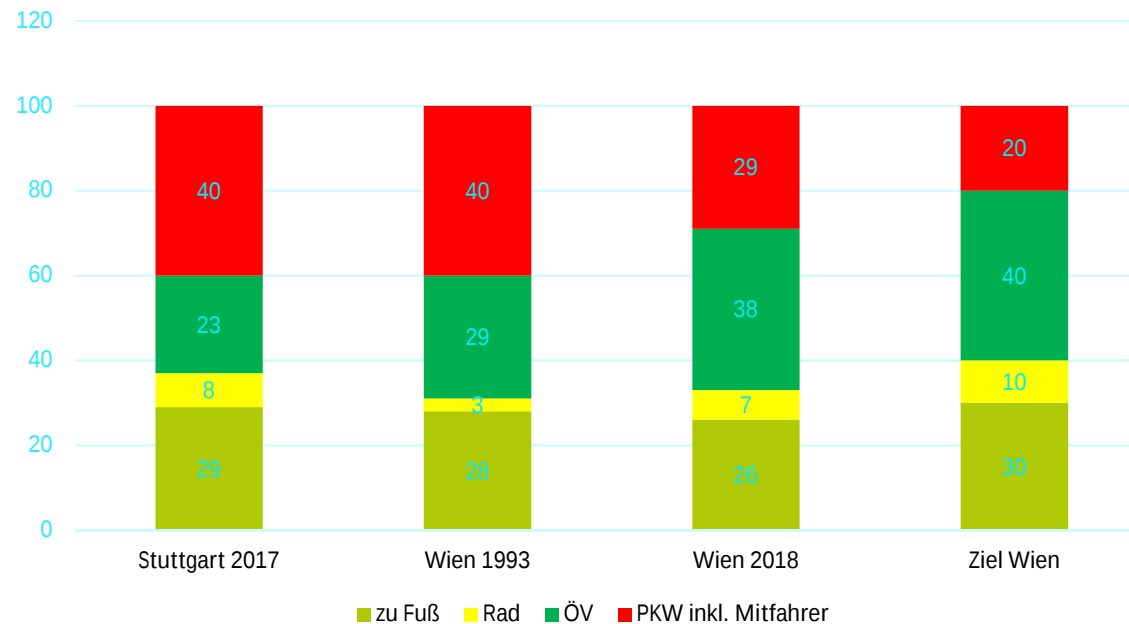
Entwicklung des Anteils Öffentlicher Verkehr in %



Quelle: Wiener Linien

Vergleich mit Wien

Modal-Split Vergleich Stuttgart - Wien



Der Modal-Split 1993 für Wien stimmt näherungsweise mit dem Modal-Split für Stuttgart von 2017 überein. Heute hat Wien 1/4 weniger Autoverkehr als vor 16 Jahren und möchte den Wert zukünftig gegenüber 1993 sogar halbieren auf zukünftig 20% – auch Zürich strebt maximal 20% PKW-Anteil an.

Vergleich mit Wien

Wien (1,9 Mio. Einwohner) hat in den letzten Jahren

- den überregionalen Schienenverkehr durch einen neuen Hauptbahnhof und eine Schnellfahrstrecke attraktiver gestaltet –
 - das S- und U-Bahn-Netz sowie die Straßenbahn ausgebaut
 - eine bewusste Umgestaltung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbundes vorgenommen
 - und erst anschließend die Fahrpreise für Zeitkarten (365 €- Jahreskarte) abgesenkt
-
- Pro Jahr gibt Wien dafür rund 750 Mio. € aus
 - Finanziert wird dies durch Parkraumbewirtschaftung und
 - eine Dienstgeberabgabe für Arbeitgeber („U-Bahn-Steuer“):
pro Woche 2 € pro Arbeitnehmer, d.h. im Jahr rund 100 €

Und was sagt Stuttgart?

Was sagt denn die Stadt Stuttgart über die Mobilität in der Stadt?

Im Stuttgarter Stadtkessel gibt es zu viel Stau, Stress, Lärm, Feinstaub und Stickoxide. Zu viele konventionell angetriebene Kraftfahrzeuge fahren täglich in den Stuttgarter Kessel und dies, obwohl die Landeshauptstadt Stuttgart über einen gut ausgebauten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von sehr guter Qualität verfügt und auch Verbesserungen für den Radverkehr erreicht wurden. Dabei geht es nicht um die Frage, ob man für oder gegen Autos ist, sondern darum, wie gut vernetzte Mobilität in unserer Stadt aufgebaut und organisiert werden kann.

Quelle: Aktionsplan: Nachhaltig mobil in Stuttgart

Und was macht Stuttgart?

Aktionsplan: Nachhaltig mobil in Stuttgart

Ein wichtiger Ansatzpunkt, das Ziel "Mehr Lebensqualität in der Landeshauptstadt Stuttgart" zu erreichen, ist, die konventionell angetriebenen Fahrzeuge im Stadtkessel um 20 Prozent zu reduzieren. Hierzu gilt es Kfz-Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und umweltverträglich zu steuern und zu gestalten.

Die Landeshauptstadt Stuttgart wird noch mehr in verbesserte Rahmenbedingungen für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr investieren sowie Anreize für weniger Fahrten des motorisierten Individualverkehrs schaffen. Hierzu sind neben attraktiven Angeboten unter anderem auch Verhaltensänderungen und ein Bewusstseinswandel der Bevölkerung notwendig.

Was sagt Lulu dazu?

- Der Aktionsplan enthält lauter richtige Maßnahmen, aber wieso kommt das nicht voran?
- Was würde Lulu dazu sagen?
- Lulu ist ein 9jähriges Mädchen, aber ganz schön clever:
- <https://youtu.be/d1UbEQ9uIJw?t=5>
- Wieso klappt das in Stuttgart nicht?

An was hängt es denn?

1. Falsche Prioritätensetzung im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK2030)

Das VEK2030 setzt folgende Prioritäten:

2. Ziele zukünftiger Mobilität

2.1. Verkehr verflüssigen – Automobilität umweltfreundlich gestalten

2.2. Wirtschaftsverkehr stadtverträglich organisieren

2.3. Öffentlichen Nahverkehr ausbauen – Attraktivität steigern

2.4. Radverkehr stärken – Anteil erhöhen

2.5. Mehr für Fußgänger tun – Wege und Verbindungen verbessern

⇒ An erster Stelle steht das Auto, am Ende geht der Mensch

Diese Reihenfolge ist falsch und funktioniert nicht, so gelingt keine lebenswerte Stadt, sondern das ist weiterhin die autogerechte Stadt

⇒ An wenigen Stellen Verbesserungen für den Radverkehr und den ÖV umsetzen, ohne dem Auto weh zu tun – dieses Konzept wird zwar häufig gewählt, da vermeintlich am einfachsten umsetzbar - aber es ist auch das erfolgloseste Konzept, um lebenswerte Innenstädte zu erreichen

An was hängt es denn?

2. Die fehlende Verantwortung der Landeshauptstadt für den Eisenbahnknoten

Stuttgart:

Einerseits:

Stuttgarter Verkehrsdaten:

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben Baden-Württembergs.

Wikipedia:

Stuttgart Hauptbahnhof ist der bedeutendste Bahnhof der Landeshauptstadt Stuttgart und steht mit täglich 1280 Zughalten und etwa 300.000 Reisenden und Besuchern auf Platz fünf der meistfrequentierten Fernbahnhöfe der Deutschen Bahn

Der heutige Kopfbahnhof wurde von seinem Erbauer als „umbilicus sueviae“ (Der Nabel Schwabens) bezeichnet, da er die Verkehrsdrehscheibe für ganz Württemberg darstellt. Hier erfolgt der Umstieg vom Fern- auf den Regionalverkehr und zur S-Bahn bzw. Stadtbahn

An was hängt es denn?

2. Die fehlende Verantwortung der Landeshauptstadt für den Eisenbahnknoten
Stuttgart:
Andererseits:

Die Stadt Stuttgart betreibt aktiv die jahrelange Unterbrechung der internationalen Schienenverbindung von Stuttgart nach Zürich im Rahmen der Baumaßnahmen Stuttgart 21, statt Lösungen für eine Beibehaltung der Schienenverbindung während der Bauzeit zu finden

Die Stadt Stuttgart betreibt aktiv die vollständige Beseitigung der oberirdischen Eisenbahnverkehrsanlagen im Rahmen des Projektes Stuttgart 21, obwohl sich innerhalb der letzten 25 Jahren die Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur erhöht haben und in allen anderen Städten zusätzliche Eisenbahninfrastruktur statt ersetzende Infrastruktur errichtet wird

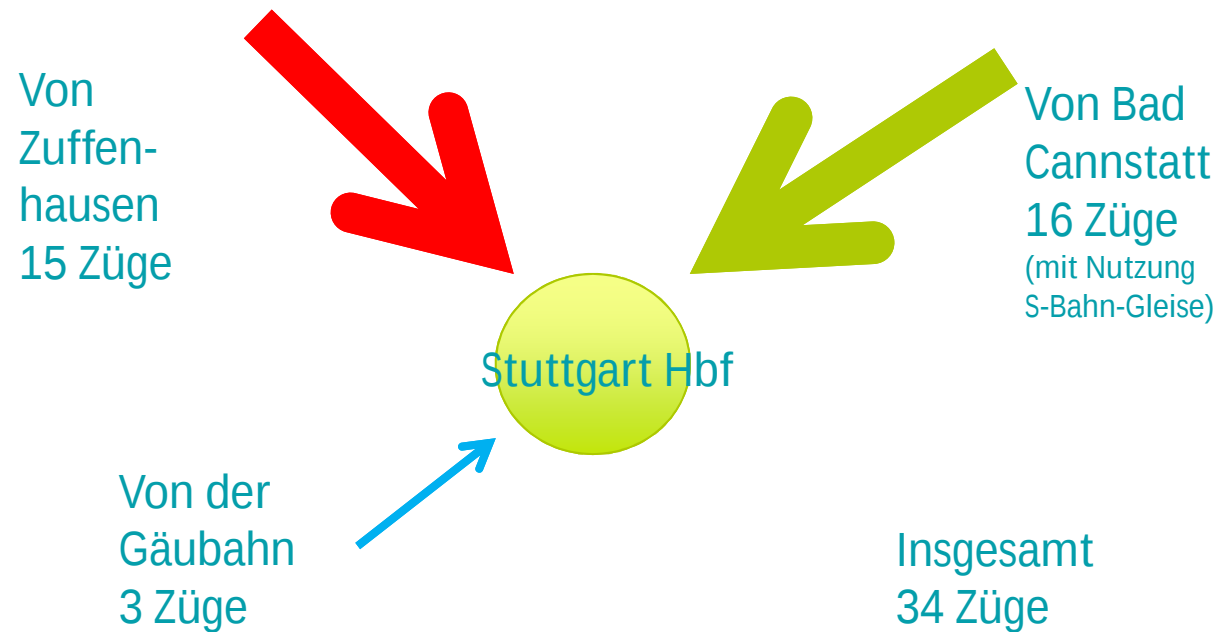
- Bundesweit haben sich die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr seit 1994 mehr als verdoppelt
 - Klimaschutzplan Bund 2050 erfordert Verdoppelung der Fahrgastzahlen
Ist dies in der Region Stuttgart machbar?
 - Stuttgart 21 soll rund 18 Mio. Autofahrten jährlich auf den ÖV verlagern; bei täglich rund 9 Mio. Wegen, die in der Region Stuttgart zurückgelegt werden, sind das 0,5% Verlagerung vom MIV auf den ÖV (rund 50.000 Wege pro Tag)
 - Würden diese verlagerten Autofahrten alle über die Markungsgrenze der Stadt Stuttgart führen, wären dies gerade 6% aller Fahrten über die Markungsgrenze
- => Stuttgart 21 in der jetzigen Form nicht ausreichend
- Klimaschutzszenario 2030 BW: Eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 40% ist mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen - bei 10% weniger Autoverkehr
- => Durchaus realistisch – Autoverkehr bleibt aber weiterhin dominierend
- => Welche Kapazitäten für den ÖV/Bahnverkehr sind dafür nötig?

Erfahrungen mit Infrastruktur-Ausbau in der Vergangenheit

- 1907: Beschluss zum Bau eines 14gleisigen neuen Kopfbahnhofs in Stuttgart
 - 1922-1927: Stufenweise Inbetriebnahme eines 16gleisigen Kopfbahnhofs
 - 1964: Vorstellung der Pläne zum Bau der V-Bahn in Stuttgart mit dreigleisigen S-Bahnhöfen am Hauptbahnhof und in der Stadtmitte
 - 1978: Inbetriebnahme der S-Bahn-Stammstrecke mit zweigleisigen Bahnhöfen Hauptbahnhof und Stadtmitte
 - 1994: Vorstellung der Pläne für Stuttgart 21 mit viergleisiger S-Bahn-Station Mittnachtstraße
 - 2019: 2gleisige S-Bahn-Station Mittnachtstraße im Rohbau fast fertig
- ⇒ Dimensionierung der Anlagen vor 100 Jahren weitsichtiger als heute
- ⇒ Stuttgart 21 geht rund 20 Jahre später in Betrieb als anfänglich geplant
- ⇒ Zusätzlicher Infrastrukturbedarf aufgrund zusätzlicher Anforderungen (Verdoppelung der Fahrgastzahlen) nachvollziehbar

Engpässe rund um Stuttgart

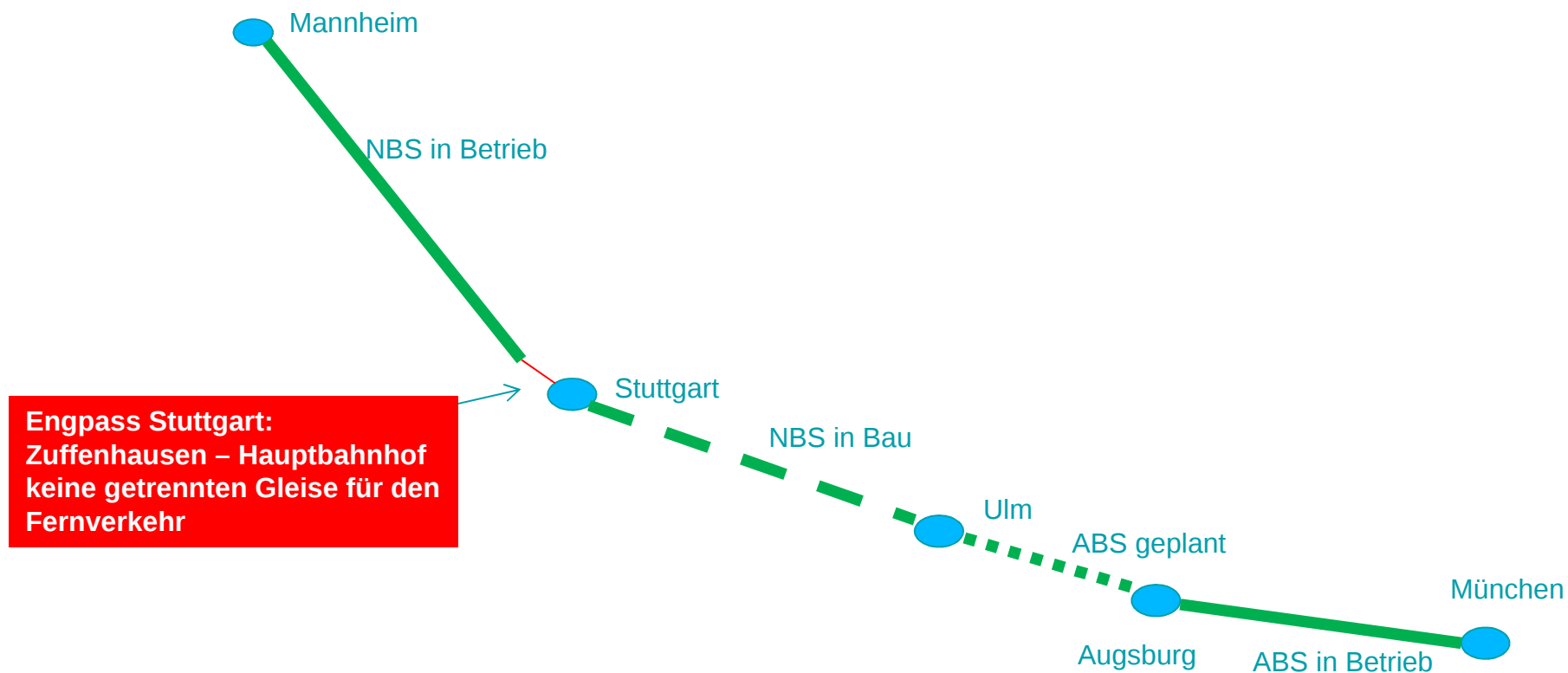
Verteilung der Zugankünfte in der Spitzenstunde (2018) ohne S-Bahn:



S-Bahn: von Zuffenhausen und Bad Cannstatt je 12 Züge, von S-Vaihingen ebenfalls je 12 Züge, d.h. alle 5 Minuten eine S-Bahn; in der Tunnel-Stammstrecke alle 2,5 Minuten eine S-Bahn, damit Tunnel-Stammstrecke voll ausgelastet!

Engpässe rund um Stuttgart

Eigene Gleise für den Hochgeschwindigkeitsverkehr:



Engpässe rund um Stuttgart

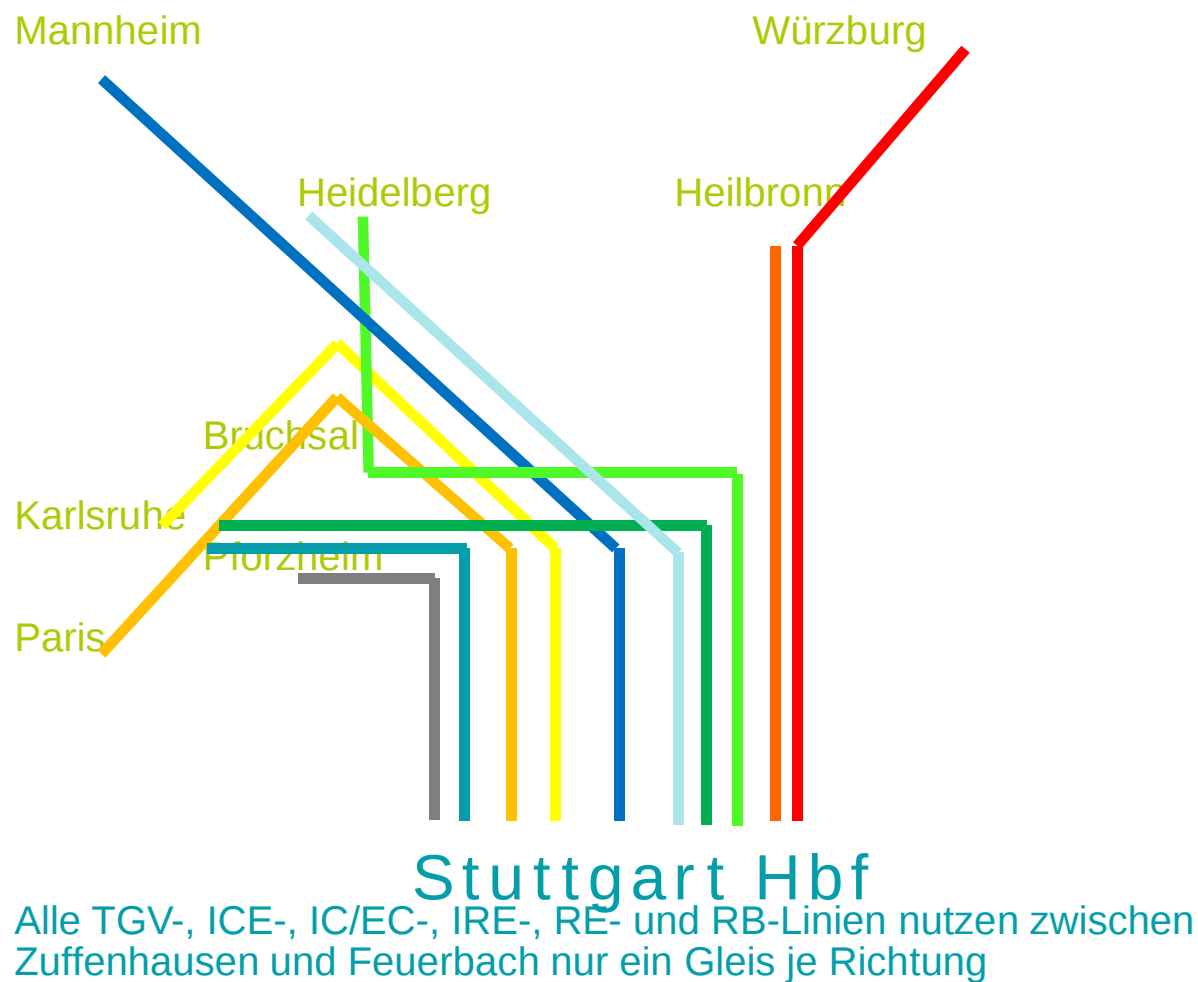
Die Strecke Stuttgart Zuffenhausen – Hauptbahnhof wurde 1991 beim Bau der NBS Mannheim – Stuttgart “vergessen” und nicht auf vier Gleise ausgebaut

⇒ Auch bei Stuttgart 21 wurde der Ausbau “vergessen”

⇒ Im Tunnel und auf der Strecke vor Stuttgart 21 stauen sich die Züge

- von Mannheim
- von Heidelberg
- von Paris
- von Karlsruhe - Bruchsal
- von Karlsruhe - Pforzheim
- von Heilbronn - Würzburg

Engpässe rund um Stuttgart



Engpässe rund um Stuttgart

Stuttgart Hbf - Zuffenhausen

Entwicklung Zugzahlen lt. Bundesregierung (BT-DS 18/10925):

	6-22 Uhr			22-6 Uhr			24h
tägliche Zugzahlen	SPFV	SPNV	Gesamt	SPFV	SPNV	Ge- samt	Total
Fahrplan 2017	138	144	282	14	15	29	311
Bezugsfall BVWP 2030	114	184	298	18	12	30	328
Zielnetz BVWP 2030	144	156	300	20	40	60	360
Zuwachs 2017 - Zielnetz 2030	4%	8%	6%	43%	167%	107%	5%
Zuwachs Bezugsfall - Zielnetz	26%	-15%	1%	11%	233%	100%	10%

=> durch die NBS RheinMain/RheinNeckar und Ulm – Augsburg steigt die Zahl der Fernzüge (Delta Bezugsfall zu Zielnetz)

=> MetropolExpress-Züge können aus Kapazitätsgründen tagsüber nicht mehr fahren und werden in die Nacht verdrängt!

=> Die Strecke ist überlastet und muss um 2 Gleise erweitert werden

Klimaschutzszenario 2030



Auslastung der
Stuttgarter
Schienen-
infrastruktur
im
Klimaschutz-
szenario 2030
des Landes bei
knapp 40%
Reduktion CO₂

Rot:
Überlastung
ab 115 %

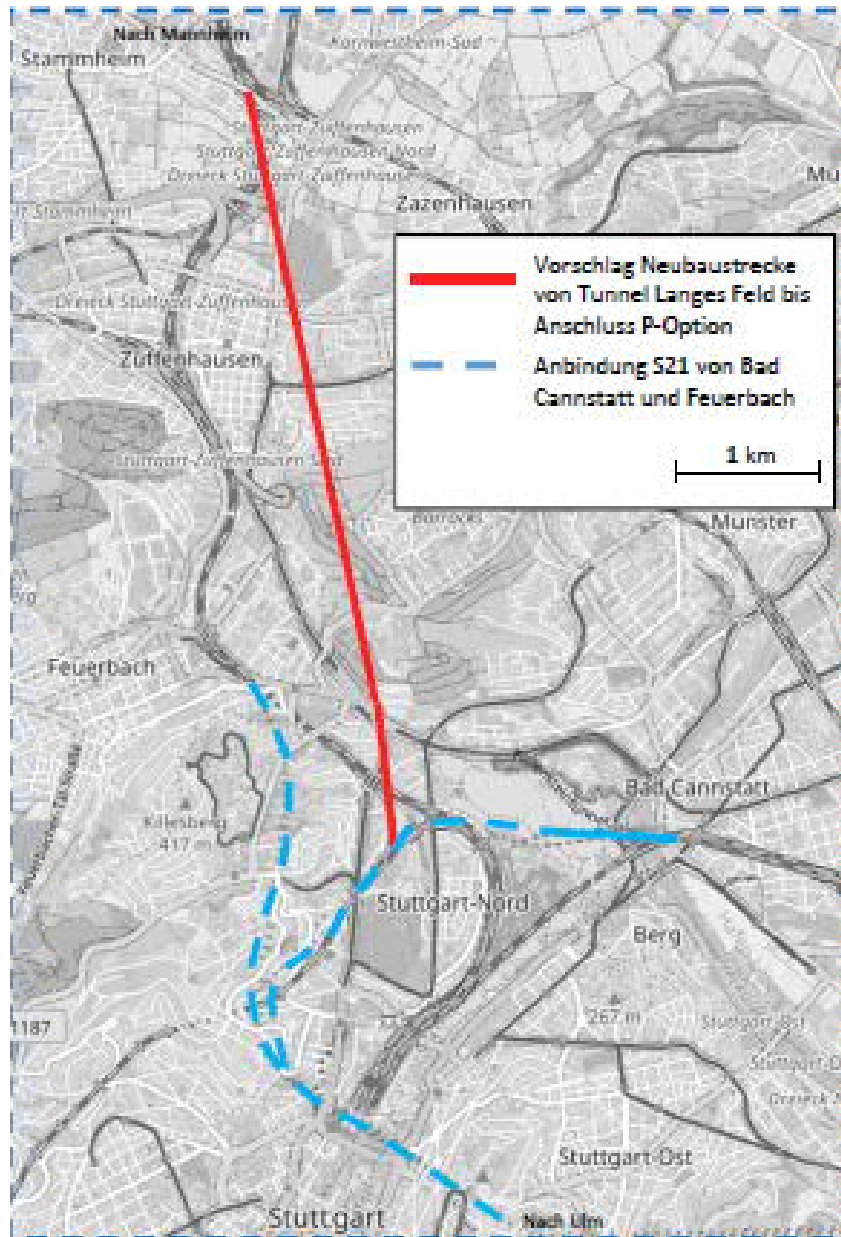
Engpässe rund um Stuttgart

Deutlich werden 4 Engpässe (neben der S-Bahn):

- 1.) Zuffenhausen – Hauptbahnhof:
Hier endet die Schnellfahrstrecke von Mannheim, bis zum (neuen Hauptbahnhof besteht nur ein Gleispaar für alle Züge des Fern- und Nahverkehrs
- 2.) Fildertunnel
- 3.) Filderbahn
- 4.) S-Bahn-Stammstrecke

Aktuell gibt es noch einen Engpass: Hbf – Bad Cannstatt
- nur dieser wird mit Stuttgart 21 beseitigt, alle anderen bestehen fort oder werden neu geschaffen

Engpässe rund um Stuttgart



Neubaustrecke für den Deutschland-Takt:

Mit einer kurzen Neubaustrecke, die in die sog. P-Option, d.h. die Zuführung von Bad Cannstatt einmündet, kann das Geschwindigkeitsniveau der Schnellfahrstrecke von Mannheim bis kurz vor Stuttgart Hbf gehalten werden. Die kürzere, mit höhere Geschwindigkeit befahrbare Strecke ermöglicht eine Fahrzeit von rund 30 Minuten nach Mannheim und damit (fast) optimale Knotenzeiten jeweils zur vollen und halben Stunde sowohl in Mannheim als auch in Stuttgart, Ulm, Augsburg und München.

Dann stehen vier Gleise für den Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung.

Engpässe rund um Stuttgart

Stuttgart Hbf - Zuffenhausen

Auswirkungen der Auflösung des Engpasses bei Zuffenhausen auf den Tiefbahnhof:

Diese dann deutlich höheren Zugzahlen sind dann allerdings vom Tiefbahnhof nicht mehr leistbar, vielmehr sind dann zusätzliche Bahnsteigkapazitäten erforderlich (Gutachten Schwanhäuser).

Deshalb ist Stuttgart 21 von einer „ersetzenden“ zu einer „ergänzenden“ Infrastruktur umzupolen. Das bedeutet, dass der Tiefbahnhof und seine Anschlussgleise **zusätzlich** zum Eisenbahn-Bestandsnetz errichtet werden müssen, nicht als Ersatz. Allerdings kann der bestehende (Kopf-)Bahnhof dann verkleinert werden. Eine vollumfängliche Anbindung des Kopfbahnhofs in alle drei Richtungen (Feuerbach, Bad Cannstatt, Gäubahn) ist hierfür zur Funktionserfüllung notwendig.

Mit dem Erhalt der Gäubahn und von Teilen des Kopfbahnhofes können somit Züge Richtung Freudenstadt/Horb/Rottweil wahlweise über den S21-Tiefbahnhof-Flughafen oder den Kopfbahnhof-Gäubahn verkehren. Damit wird der Fildertunnel entlastet und ebenso die Filderbahn.

=> Städtebauliche Gestaltung der freiwerdenden Gleisflächen unter Berücksichtigung des Teilerhaltes des Kopfbahnhofes und der Zulaufstrecken

Engpässe rund um Stuttgart

Zeitpläne

Ein Blick auf den Zeitplan:

Stuttgart 21 soll frühestens 2025 in Betrieb gehen, eine zusätzliche Neubaustrecke Zuffenhausen – Hauptbahnhof ist noch nicht geplant, vor 2030 kann dies realistisch nicht fertiggestellt werden.

Doch schon heute müssen zusätzliche Zugverbindungen angeboten werden, damit die Autofahrer, die ihren PKW aus Gründen der Luftreinhaltung stehen lassen sollen, auch einen Sitzplatz im ÖV vorfinden können.

Dies erfordert eine weitere Auslastung der bestehenden und eine vorzeitige Nutzung von in Bau befindlicher Infrastruktur.

Gerade weil die Stuttgart 21 Infrastruktur noch länger im Bau sein wird (Filder), ist eine Unterbrechung der Gäubahn zu unterlassen, um nicht den Süden Württembergs von der Verkehrsdrehscheibe Stuttgart Hbf abzuhängen

Engpass-Auflösung

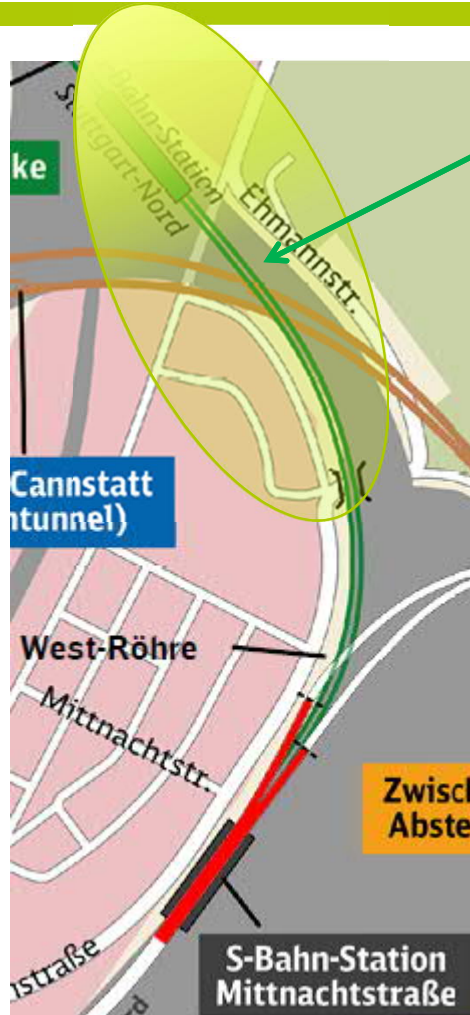
Lösungsansatz Richtung Zuffenhausen

Zwei neue Streckengleise werden noch mindestens 10-15 Jahre auf sich warten lassen, was kann dennoch vorzeitig (z.B. schon 2025) umgesetzt werden?

1. Die Strecke Bad Cannstatt bis Hbf wird seit Jahren im Mischbetrieb von S-Bahn und Regionalzug genutzt, zwischen den 5-Minuten-S-Bahn-Takt wird mehrmals in der Stunde ein Regionalzug gelegt
2. Das wäre auch zwischen Hauptbahnhof und Zuffenhausen möglich
3. Dazu wären bei der Verlegung der S-Bahn-Gleise zw. Nordbahnhof und Mitnachtstraße die bestehenden, zum Hbf führenden S-Bahn-Gleise nicht abzutrennen, sondern weiterhin mit den vom Nordbahnhof kommenden Gleisen zu verknüpfen.
4. Mit der Realisierung von ETCS kann auch auf der S-Bahn-Strecke von Zuffenhausen eine dichte Zugfolge realisiert werden

Engpass-Auflösung

Lösungsansatz Richtung Zuffenhausen



In diesem Bereich wäre die Anbindung der neuen Gleise von der Mittnachtstraße her neu zu planen, damit die alte Strecke weiterhin angebunden bleibt

- => Damit besteht neben der S-Bahn über die Mittnachtstraße eine weitere Gleisverbindung zum Hauptbahnhof, über die Regionalzüge fahren könnten
- => Damit zusätzliche Regionalzüge, z.B. von der Strohäubahn oder Markgröningen bis S-Hbf möglich, aber auch Führung „normaler“ MEX-Züge zur Entlastung der Fernbahngleise
- => Damit MEX-Züge Calw – Renningen – Feuerbach - Stuttgart Hbf möglich

1. Aktuell werden innenstadtnahe Logistikflächen für die City-Logistik gesucht
2. Diese Flächen gab es über 100 Jahre lang (und bis vor 25 Jahren) direkt am Hauptbahnhof
3. Bei einem Teilerhalt des Kopfbahnhofs könnte auch ein Bahnsteiggleis für City-Logistik zur Verfügung gestellt werden.

Engpässe rund um Stuttgart

Stuttgart Hbf - Zuffenhausen



- Mit der Entscheidung, in S-Vaihingen einen Regionalbahn-Halt einzurichten, wird dieser Bahnhof wie Bad Cannstatt zu einer Verkehrsdrehscheibe für den Metropolexpress, die S-Bahn, die Stadtbahn und den Busverkehr
- Im Norden von Stuttgart fehlt in Feuerbach eine solche Regional-Drehscheibe zur Verknüpfung mit der Stadtbahn und der S-Bahn
- Mit der Führung von Regionalzügen über das S-Bahn-Gleis in Feuerbach kann dort für Regionalzüge ein Halt eingerichtet werden (Verlängerung des S-Bahn-Bahnsteigs Richtung Pragtunnel mit Regionalzug-Bahnsteighöhe.
- Damit optimale Verknüpfung zwischen Regionalverkehr, S-Bahn, Stadtbahn und Bus.

Fazit

Ergänzen statt Ersetzen

1. Aus Klimaschutzgründen muss der Anteil des ÖVs, aber auch des Radverkehrs verdoppelt werden
2. Dies erfordert Einschränkungen für den Autoverkehr
3. Engpassbeseitigung bei der Eisenbahn-Infrastruktur notwendig:
Eigene Gleise für den Fernverkehr vom Ende der Schnellfahrstrecke aus Richtung Mannheim bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof
4. Eine Auflösung dieses Engpasses führt zu einer Überlastung des neuen Tiefbahnhofs, deshalb sind Teile des Kopfbahnhofes samt seiner Zulaufstrecken zu erhalten
5. Bei einem Teilerhalt des Kopfbahnhofes könnte ein Bahnsteiggleis auch für die City-Logistik genutzt werden
6. Da der Neubau der Zusatzgleise in den nächsten 10-15 Jahren unrealistisch ist, müssen über die S-Bahnstrecke von Feuerbach her zusätzliche Regionalzüge zum Hauptbahnhof (oben) geleitet werden können, damit kann auch in Feuerbach ein Regionalzughalt eingerichtet werden
7. Die Unterbrechung der Gäubahntrasse durch S21-Bauarbeiten ist zu unterlassen, vielmehr muss die Gäubahn dauerhaft angebunden bleiben
8. Städtebau und Teilerhalt Kopfbahnhof mit Zulaufstrecken muss gemeinsam geplant werden – nicht entweder oder, sondern sowohl als auch!

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:
Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker

Landesvorsitzender
VCD Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
bw.vcd.org
matthias.lieb@vcd-bw.de