



Kreisverband Stuttgart e.V.
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
Fon 0711/46 90 92-79
Fax 0711/46 90 92-60
info@vcd-stuttgart.de

Stuttgart, 31. März 2009

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Stuttgart (1. Fortschreibung)

Vorbemerkung

Als umweltorientierter Verkehrsclub arbeiten wir daran, Mobilität möglichst nachhaltig zu organisieren. 17 Jahre nach der ersten Klimakonferenz von Rio de Janeiro und angesichts des sich verschärfenden Klimawandels sollte es selbstverständlich sein, Nachhaltigkeit im Verkehr konkret in Stuttgart umzusetzen. Der Nahverkehrsplan sollte deshalb einen Weg weisen, wie Mobilität im Umweltverbund ohne eigenes Auto möglich ist. Und er sollte auch aufzeigen, wie der ÖPNV mit regenerativer Energie betrieben werden kann. Dies verlangt mehr als eine eindimensionale Betrachtung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr. Das Ziel: „Mehr Mobilität durch weniger Verkehr“, das im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Stuttgart formuliert wurde, ist in einem in die Flächennutzungsplanung integrierten „Verkehrsminderungsplan“ zu konkretisieren: Durch Verkehrsverlangsamung, durch Förderung der Nahmobilität und durch den Rückbau der Infrastruktur im motorisierten Individualverkehr. Nur in einem solchen Rahmen macht der Nahverkehrsplan einen Sinn.

1. Bürgerbeteiligung

Auch wenn vom Verfahren der Erstellung des Nahverkehrsplanes keine direkte Bürgerbeteiligung vorgesehen ist, ist es sinnvoll, neben den betroffenen Institutionen auch engagierten Bürgern die Möglichkeit zu geben, Vorschläge zum Nahverkehrsplan zu machen. Dies scheint derzeit nicht gewünscht: Außer der Vorstellung in den Bezirksbeiräten wurde keine Öffentlichkeitsarbeit gemacht. Auf unsere Nachfrage hin war weder in der Pressestelle des VVS noch bei der Mobilitätsberatung der Stadt Stuttgart etwas von der Existenz des Nahverkehrsplanes bekannt; der VCD Kreisverband Stuttgart, der sich explizit für einen guten Nahverkehr in der Stadt Stuttgart einsetzt, hat den Entwurf des Nahverkehrsplanes nur nach längeren Recherchen und Bemühungen erhalten. Auch im Internet ist kein Hinweis auf die Überarbeitung des Nahverkehrsplans, geschweige denn auf eine Beteiligung, zu finden. Der Hinweis, dass der Nahverkehrsplan vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart im April 2009 zu verabschieden ist, zeigt, dass eine Diskussion überhaupt nicht erwünscht ist. Dieses Verhalten widerspricht eklatant den Forderungen nach Kundenorientierung in Kapitel 6.1.5.

Der VCD fordert;

dass sich alle betroffenen Institutionen und engagierten Bürger in der Diskussion um die Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Stuttgart beteiligen können und dass dafür ein entsprechender Rahmen geschaffen wird. Diese Forderung hat für uns deshalb besonderes Gewicht, weil es weder über den Fahrgastbeirat noch über den Kundenservice wirkliche Einflussmöglichkeiten auf den Verkehrsverbund gibt.

2. Externe Bearbeitung

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wurde erstellt vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart, d.h. vom Besteller und Betreiber des Nahverkehrs. Somit bewertet der VVS seinen eigenen Nahverkehr; die Bewertung des vorhandenen und möglichen Leistungsangebots erfolgt ausschließlich aus Sicht des Betreibers und der Wirtschaftlichkeit. Damit wird von vornherein eine Weiterentwicklung des Nahverkehrs blockiert.

Der VCD fordert,

die Fortschreibung des Nahverkehrsplans an ein externes Verkehrsplanungsbüro zu vergeben, um grundsätzlich die Voraussetzungen zu schaffen, dass neue Ideen eingebracht und Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können.

3. Grenzüberschreitende Betrachtung

Der Nahverkehrsplan Stuttgart betrachtet isoliert nur den städtischen ÖPNV. Grenzüberschreitende Verkehre, die vom Volumen der Personenfahrten einen wesentlichen Teil ausmachen, werden ausgeklammert. Eine inhaltliche Verknüpfung mit dem Regionalverkehrsplan ist nur in der Verkehrsprognose, nicht aber im Verkehrsangebot erkennbar.

So fällt beispielweise das Angebot mit Regionalbussen ganz aus der Betrachtung des Nahverkehrsplanes raus. Während das Straßennetz im Zuge der B 27 südlich von Stuttgart, der B 10 Richtung Vaihingen sowie innerhalb Stuttgarts ausgebaut und eine weitere Filderauffahrt zwischen der B 10 und A 8 neugebaut werden soll, gibt es hier kein alternatives Angebot im ÖPNV.

Der VCD fordert,

die Verkehre, die die Stadtgrenzen überschreiten, zu erfassen und für diese ein attraktives Angebot außerhalb der S-Bahn-Trassen mit Bussen anzubieten. Um ein spürbares Umsteigen vom privaten Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, soll auf mehrspurigen Einfallstraßen wie der B 10, der B 14 oder der B 27 in den Zufahrtsbereichen eine Fahrspur nur für Schnellbusse umgewidmet und reserviert werden. Schnellbusse können dann in der Spitzenzeit in kurzem Takt an den wartenden Fahrzeugen vorbeifahren.

4. Abstimmung mit Nahverkehrsplänen der angrenzenden Kreise

In der Verkehrsanalyse wird dargelegt, dass im Ziel-/Quellverkehr von Stuttgart beispielsweise aus dem Rems-Murr-Kreis mit 26,5 % ein überdurchschnittlich hoher ÖV-Anteil zu verzeichnen ist. Andererseits ist der Quell-/Zielverkehr der äußeren Stadtbezirke von Stuttgart mit Herkunft Verbundlandkreise bzw. außerhalb des VVS-Verbundes mit knapp 16 bzw. 13 % sehr gering (siehe Tabelle 3.1 Seite 45 des NVP). Bei letzteren geht es immerhin um mehr als 650 000 MIV-Fahrten pro Normalwerktag. Dies wird kommentarlos dargestellt ohne nach den Ursachen zu fragen.

Der VCD stellt fest,

dass die Gründe für einen hohen oder niedrigen ÖV-Anteil auf den dargestellten Relationen über die Stadtgrenzen hinaus nicht untersucht werden. Aus einer solchen Untersuchung könnten Maßnahmen entwickelt werden, die dazu führen, den ÖV-Anteil zu erhöhen. Auch hier ist eine vertiefende Abstimmung mit den Nahverkehrsplänen der angrenzenden Landkreise zwingend geboten.

5. Bilanzierung

Der Nahverkehrsplan sollte nicht nur kurzfristig zu verwirklichende Maßnahmen enthalten, sondern auch mittel- und langfristige Projekte. Die im ersten Nahverkehrsplan vom Jahr 2000 enthaltenen Maßnahmen, die bisher nicht verwirklicht wurden, sollten nur entfallen, wenn es dafür eine Begründung gibt.

Der VCD schlägt deshalb vor,

in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans alle nicht umgesetzten Maßnahmen des ersten Nahverkehrsplans aufzulisten und darzulegen, ob und wie diese weiter bearbeitet oder warum diese künftig entfallen werden.

6. Nachhaltige Mobilität

Nach Auffassung des VCD sollte das oberste Ziel des Nahverkehrsplans sein, eine umweltgerechte, nachhaltige Mobilität zu ermöglichen und eine deutliche Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV zu erreichen. Angesichts des bedrohlichen Klimawandels und der Feinstaubproblematik ist ein grundsätzliches Umdenken gefordert, nicht eine Fortschreibung der bisherigen Verkehrspolitik. Das Angebot an öffentlichem Nahverkehr im Ballungsraum Stuttgart sollte es jedem Bürger ermöglichen, ohne privates Auto zu leben. Diese Forderung heißt auch, dass der öffentlichen Verkehr möglichst schnell auf regenerative Energie umgestellt wird.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik erfordert

ein umfassendes Mobilitätsangebot in Verbund mit dem Radfahren, zu Fuß gehen, dem Car-Sharing und der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs. Die Kooperation mit „Stadtmobil“ ist weiter auszubauen. Eine enge Verknüpfung zum Radverkehrsplan und zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Stuttgart ist zwingend herzustellen. Alle Maßnahmen sind auf Nachhaltigkeit zu überprüfen.

7. Umfassendes Nahverkehrsangebot

Ein umfassendes Nahverkehrsangebot schließt eine durchgängige Mindestbedienung auf einem groben Nahverkehrsnetz sowohl in der Nacht als auch am Wochenende ein. Dies ist unserer Meinung nach erforderlich, um mit dem öffentlichen Verkehr wirklich eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Die große Nachfrage nach dem Nachtbusangebot bestätigt, dass hier wichtige Bedienungslücken zu schließen sind. Auch im Fernverkehr kommen in der Nachtzeit regelmäßig Fernverkehrszüge in Stuttgart an, für die es heute keine Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt.

Der VCD fordert,

die Normalverkehrszeit (NVZ) am Werktag auf die außerhalb der Hauptverkehrszeit (6:00 bis 8:00 Uhr und 16:00 bis 18:00 Uhr) gelegenen Stunden zwischen 5:00 und mindestens 23:00 Uhr auszudehnen und die Spätverkehrszeit von frühestens 23:00 Uhr bis mindestens 1:00 Uhr zu verschieben.

In Zeiten, in denen keine Bedienung im ÖV stattfindet, soll in einem ersten Schritt eine Beförderung im Stadtgebiet durch Linientaxen oder subventionierte Taxen ermöglicht werden.

In einem weiteren Schritt soll im S-Bahn-Netz und teilweise auch im Stadtbahn-Netz in den heute nicht bedienten Nachtzeiten am Werktag und am Wochenende mindestens im Stundentakt bedient werden. Die Bedienung durch Taxen wird dann entsprechend reduziert.

Der städtische und der regionale Nachtbusverkehr wird insofern verbessert, dass künftig von allen Haltepunkten auch in Richtung Stuttgart gefahren werden kann.

Zur verträglichen Durchführung des Nachtverkehrs wird gefordert, dass in den Nachtzeiten das Alkoholverbot konsequent durchgesetzt wird durch mehr Personal in Bus und Bahn.

8. Beispielquartiere für nachhaltige Mobilität

Um aufzuzeigen, dass Mobilität auch ohne Auto funktioniert, sollten Beispielquartiere entwickelt werden, die besonders gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden und in denen vollständig auf das Auto verzichtet wird oder die Bewohner spezielle Vergünstigungen erhalten, wenn sie auf das Auto verzichten, während andererseits Gebühren für einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum verlangt werden.

Der VCD schlägt vor,

- im geplanten Rosensteinviertel zwischen Heilbronner Straße und Nordbahnhofstraße ein autoarmes / autofreies Quartier mit optimiertem ÖPNV und gutem Fuß- und Radwegenetz zu entwickeln und
- in ausgewählten Innenstadtbezirken und im Westen verkehrsberuhigende Umgestaltungen durchzuführen in Verbindung mit der Bewirtschaftung der Stellplätze und mit der Einführung eines vergünstigten City-Tickets für die Bewohner.

9. Umweltfreundliche Energie

Nachhaltigkeit heißt, dass auch alle Fahrzeuge des ÖPNV ausschließlich mit regenerativer Energie, energiesparend und abgasarm betrieben werden. Regenerative Energie bedeutet nicht nur Verzicht auf herkömmliche Benzin- und Dieselfahrzeuge, sondern auch auf Atom- und Kohlestrom. Energieeinsparung wird erreicht durch Energierückgewinnung beim Bremsen und durch niedrige Geschwindigkeiten.

Der VCD hat als Ziel,

dass sowohl Busse als auch alle Schienenfahrzeuge in der Stadt Stuttgart vollständig mit regenerativer Energie betrieben werden. Dass dieses Ziel nicht von heute auf morgen erreichbar ist, soll nicht verhindern, dass sofort konkrete Maßnahmen umgesetzt werden können. Beispielsweise betreibt die Stadt Freiburg ihr Straßenbahnnetz heute schon mit regenerativ erzeugtem Strom.

10. Cross-Border-Leasing

Die Sicherstellung der Mobilität ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsfürsorge. Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge sind kein Spekulationsobjekt. Die gemachten Cross-Border-Leasing-Geschäfte mit den Stuttgarter Straßenbahnen sind riskant, fragwürdig und undurchschaubar. Auch immer wieder geforderte PPP-Projekt (public private partnership) sind daraufhin zu überprüfen, ob sie dem ÖV-Kunden einen Nutzen bringen oder ob sie nur ein profitables Geschäft für den Investor sind.

Der VCD fordert,

alle Cross-Border-Leasing-Geschäfte rückgängig zu machen bzw. Verhandlungen zu führen, um diese Geschäfte möglichst schnell zu beenden. Nur so ist auch die vollständige Verfügungsgewalt hergestellt, die für die Umsetzung der Ziele im ÖPNV erforderlich ist.

11. Fahrrad-Mitnahme

Die kostenlose Fahrradmitnahme in den S-Bahnen und den Stadtbahnen ist ein positiver Ansatz für eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV. Sie fördert beide Verkehrsarten und damit eine umweltfreundliche Mobilität. Von daher sollte die Fahrradmitnahme in S- und Stadtbahn keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen und auch auf Busse ausgedehnt werden.

Es wird darauf verwiesen, dass es in Stuttgart zwar fast 5000 B+R-Fahrrad-Stellplätze gibt, aber nur 30 abschließbare Fahrradboxen – weniger als 1 %. Diese sind fest vermietet und möglicherweise nicht optimal ausgelastet.

Der VCD fordert,

die zeitliche Beschränkung der Fahrradmitnahme in S-Bahn und Stadtbahn aufzuheben unter der Vorgabe, dass Radfahrer grundsätzlich Rücksicht gegenüber Behinderten, Kinderwägen oder vollbesetzten Verkehrsmitteln nehmen. Die Fahrradmitnahme soll ausdrücklich auch auf die Busse ausgedehnt werden. Sowohl in Bussen als auch in den Stadtbahnen sind entsprechende Möglichkeiten zum Aufstellen mehrerer Fahrräder vorzusehen. Auch in den S-Bahnen sollte an jedem Eingang eine ausreichend lange Stellfläche für Fahrräder angeboten werden. Dies ist bei der Bestellung von Neufahrzeugen zu berücksichtigen.

Das Angebot an abschließbaren Fahrradboxen an wichtigen ÖV-Knotenpunkten ist deutlich zu erhöhen. Dabei sollten außer fest vermieteten Boxen auch variabel und für Kurzparker nutzbare Fahrradboxen angeboten werden. Verwiesen wird auf die Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr des Landes Baden-Württemberg.

12. Ausbau des Stadtbahnnetzes

Der VCD begrüßt grundsätzlich den geplanten weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes auf den Strecken

- der U 15 Zuffenhausen – Stammheim;
- der U 12 Hauptbahnhof – Nordbahnhof – Hallschlag (-Hofen)
- der U 6 Möhringen – Fasanenhof Ost (mit möglicher Weiterführung zum Flughafen / Messe)
- der U 12 Möhringen – Dürrolewang.

Allerdings fehlt in der Öffentlichkeit eine positive Darstellung der geplanten Stadtbahnlinien und die Verknüpfung im bestehenden ÖV-Netz, insbesondere auch die Verknüpfung mit der S-Bahn.

Eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr findet aber nur dann statt, wenn gleichzeitig der Kfz-Verkehr verlangsamt und erschwert wird. In der Regel geschieht aber das Gegenteil: Durch die Tunnellage der Stadtbahn wird Platz für den Individualverkehr geschaffen wie z.B. in Zuffenhausen.

Der VCD schlägt vor,

- mit dem Neubau einer Stadtbahntrasse automatisch den Rückbau von Straßenverkehrsflächen vorzunehmen. Beispielsweise kann beim Bau der U 12 die Löwentorstraße auf zwei Fahrspuren zurückgebaut werden;
- alle neu geplanten Stadtbahnlinien in einem Übersichtsplan und in Werbebroschüren für die Öffentlichkeit darzustellen;
- die Trasse der U 12 über die Straße „Am Römerkastell“ zu führen, um das neue Zentrum Hallschlag zu stärken und zu bedienen.

13. Umsetzung des Konzepts tangenS des VCD KV Stuttgart

Das zentral ausgerichtete S-Bahn-Netz stößt in der Innenstadt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Der VCD hat aufgezeigt, wie durch den Bau der Rosensteintangente kostengünstig zusätzliche tangentielle S-Bahn-Linien entwickelt werden können. Dabei wird die Gäubahntrasse in das S-Bahn-Netz einbezogen und die städtische Erschließung im Norden und Westen Stuttgarts deutlich verbessert.

Der VCD hält eine Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots im Sinne des Konzepts tangenS für alternativlos,

um die Stammstrecke Hauptbahnhof – Schwabstraße zu entlasten. Das Angebot im Bus- und Stadtbahnverkehr ist dann auf dieses Konzept abzustimmen. Der Entwurf für das S-Bahn-Konzept tangenS ist dieser Stellungnahme beigelegt.

14. Keine Fahrpreiserhöhungen

Angesichts hoher Sprit- und Energiepreise steigen immer mehr Menschen auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) um. Diese neuen Kunden müssen nach VCD-Meinung durch attraktive Tarife und guten Service langfristig gebunden und nicht gleich wieder durch Preiserhöhungen verschreckt werden. Der Kunde muss einen Mehrwert davon haben, wenn er das Auto stehen lässt und das Klima schont.

Nach einer Untersuchung von ICLEI wurde der motorisierte Individualverkehr in Stuttgart im Jahre 2000 mit 84 Millionen € subventioniert gegenüber nur 55 Millionen € bei ÖPNV (*fairkehr* 1/2005). Zur Überprüfung dieser Aussagen wurde vom Gemeinderat das Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart mit einer Studie beauftragt. Es kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Der Auto-, Lastwagen- und Motorradverkehr belastet die Stadt mit einem Defizit von jährlich 75,5 Millionen Euro, der ÖPNV mit 62 Millionen Euro, wobei die ökologischen Folgekosten (Lärm, Feinstaub, Stickoxyde, CO₂-Zunahme) monetär gar nicht richtig fassbar sind.

Trotz der höheren Subventionierung des MIV im Vergleich zum ÖPNV wurde in den Folgejahren der Kostendeckungsgrad im ÖPNV vor allem durch höhere Fahrpreise weiter erhöht, während im Straßenbau teure Maßnahmen realisiert wurden und beispielsweise auch die Parkgebühren gesenkt wurden (Brötchentaste).

Der VCD fordert

die Stadt Stuttgart, den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) auf, die Fahrpreise nicht weiter zu erhöhen. Die Stadt Stuttgart soll die Finanzmittel, die heute in den motorisierten Individualverkehr gesteckt werden, zur Subventionierung des öffentlichen Verkehrs umschichten und den Kostendeckungsgrad im ÖV wieder senken.

15. Keine Maßnahmen im Zuge von Stuttgart 21

Der VCD ist der Meinung, dass das Projekt Stuttgart 21 keine Vorteile, sondern viele Nachteile gegenüber dem Projekt Kopfbahnhof 21 hat und deshalb auch nicht realisiert werden wird. Die geplanten Umbauten im Zuge von S 21 wie z.B. der Neubau der Haltestellen Staatsgalerie und Bürgerhospital bedeuten starke Behinderungen des Stadtbahnverkehrs über Jahre mit Schienenersatzverkehr. Zusätzliche Tunnels und die Abwälzung der Kosten auf SSB/VVS, wie es die DBAG jetzt schon versucht, erhöhen die Betriebskosten und damit auch die Fahrpreise. Auch der S-Bahn-Verkehr wird durch die Haltestelle Mitternachtsstraße beeinträchtigt, die Fahrtzeit im Umlauf verlängert und durch zusätzlich erforderliche Bahnen stark verteuert. Der Nahverkehrsplan sollte sich deshalb nicht an dem auf schnellen Durchgangsverkehr ausgerichteten Projekt S 21 orientieren, sondern auf Verbesserungen im Nahverkehrsnetz setzen.

In der Verkehrsprognose werden mit Stuttgart 21 „verbesserte Verbindungen im Regionalverkehr“ unterstellt, welche den ÖV-Anteil in Stuttgart um 0,8 % erhöhen würden. Tatsächlich wird der Regionalverkehr aus Kostengründen in den letzten Jahren ausgedünnt. Und es stellt sich die Frage, ob eine Erhöhung des ÖV-Anteils um weniger als 1 % mit einem Investitionsaufwand von 5 – 8 Milliarden Euro ein sinnvolles Nutzen-Kosten-Verhältnis darstellt.

Der VCD verlangt,

im Nahverkehrsplan eine Konzeption zu entwickeln, die ohne den Umbau des Hauptbahnhofs nach dem Projekt S 21 funktioniert. S 21 verschlingt nicht nur ungeheure Geldmengen, es schadet auch der weiteren Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Stuttgart und ist deshalb abzulehnen. Stattdessen ist das Konzept „Kopfbahnhof 21“ zu verfolgen, das auch zu einer Verbesserung des Nahverkehrs führt:

- Die Gäubahntrasse kann erhalten und im Sinne des Konzepts tangenS des VCD Stuttgart weiterentwickelt werden.
- Mit der Verbindung vom Flughafen nach Obertürkheim wird ein S-Bahn-Ring geschaffen, der die Fildern optimal bedient.
- Die bisherige S-Bahn-Bedienung kann ohne zusätzliche Kosten aufrecht erhalten werden.

16. Bessere Bedienungen im Stadtbahnnetz

Im Anlagenband des Nahverkehrsplanes werden die Fahrtmöglichkeiten und Beförderungszeiten zu wichtigen Haltestellen aufgeführt, nicht aber zum Hauptbahnhof, neben der Haltestelle Stadtmitte sicher eine der wichtigsten Haltestellen für ÖV-Nutzer. Mit der U 1, der U 2 und der U 4 kommt man aber nicht direkt zum Hauptbahnhof. Für diese Linien wären gute Verknüpfungen mit kurzen Umsteigezeiten zu Stadtbahnen, die den Hauptbahnhof bedienen, an den Haltestellen Berliner Platz, Neckartor oder Charlottenplatz zu schaffen. Für Botnang bietet sich an, werktags die Linie U 9 bis Endhaltestelle fahren zu lassen und am Wochenende den Ast der U 4 mit dem Ast der U 9 zu tauschen.

Der VCD fordert

eine bessere Bedienung des Hauptbahnhofs durch die Stadtbahnen und eine Verknüpfung mit kurzen Umsteigezeiten der Linien, die nicht den Hauptbahnhof anfahren. Für Botnang garantiert eine regelmäßige Bedienung mit der U 9 eine optimale Verbindung mit dem Hauptbahnhof.

17. Bessere Bedienungen im Busnetz

Der VCD arbeitet kontinuierlich mit am Neo-Bus-Konzept für Stuttgart und hat hierzu schon detailliert Vorschläge gemacht. Er hat sich insbesondere auch lange Zeit für den Lückenschluss der Buslinie 91 zwischen Botnang und Vaihingen eingesetzt, der zwischenzeitlich realisiert wurde. Wie bei vielen Buslinien wird zu den Schwachlastzeiten auch hier eine stark reduzierte Bedienung angeboten: Am Werktag endet die Bedienung zwischen 21 und 22 Uhr, am Wochenende gibt es nur eine stündliche Bedienung zwischen Feuerbach und Forsthaus I bis 19 Uhr. Zwischen Universität und Lauchhau fährt beispielsweise am Wochenende zwischen 19 und 21 Uhr gar nichts. Das von vielen genutzte Nahverkehrsziel Bärensee ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Hier wäre mit geringem zusätzlichem Aufwand ein gutes Angebot im Freizeitverkehr einzurichten.

Der VCD fordert,

die Busbedienung auch auf den Freizeitverkehr auszurichten. Beispielhaft sollte die Buslinie 91 am Wochenende bis Vaihingen Universität bzw. Lauchhau fahren und im Bereich Schattenring eine zusätzliche Haltestelle für Spaziergänger bedienen. Vorschläge für die Ausgestaltung der Haltestelle ohne große bauliche Maßnahmen wurden schon ausgearbeitet. Das Wohngebiet Lauchhau muss ohne Unterbrechung von den Linien 91 und 82 bedient werden.

18. Einheitlicher Auftritt aller Busse im VVS

Die Optik und die Benutzung (z.B. Haltestellenanforderung, Haltestellenansage, Haltestellenanzeige) in den Bussen sind zur Zeit sehr unterschiedlich. Oft sind Busse durch Reklame so umgestaltet, dass sie nicht mehr als SSB-Busse erkennbar sind; teilweise ist sogar die Sicht beeinträchtigt.

Die Information über Anschlussverkehrsmittel ist heute weder aktuell noch dem tageszeitlichen Angebot angepasst. So wird vielfach auf ein Angebot verwiesen, das es zu diesem Zeitpunkt gar nicht gibt.

Der VCD hält

einen einheitlichen Auftritt aller Busse für unbedingt erforderlich. Busse sollten äußerlich als Busse des Verbundes erkennbar sein und im Service und in der Bedienung einen einheitlichen Mindeststandard aufweisen. Hierzu gehören nicht nur optische und akustische Hinweise auf die nächste Haltestelle, sondern auch aktuelle dynamische Fahrgastinformationen auf Umsteigemöglichkeiten.

19. Fahrzeugausstattung der Busse

Unter Ziffer 6.1.1 werden Ausstattungsmerkmale für Fahrzeuge aufgelistet. Während im Nahverkehrsplan mehrfach auf die (gesetzlich geregelte) Barrierefreiheit hingewiesen wird, werden als Anforderungen für den Linienbusverkehr ab 2012 nicht nur Niederflur, sondern auch Low-Entry-Fahrzeuge genannt.

Der VCD fordert,

im Linienverkehr künftig nur noch Niederflur-Fahrzeuge einzusetzen, um einer tatsächlichen Barrierefreiheit Rechnung zu tragen.

Bei Rückfragen – Kontakt:

Christoph Link

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

Telefon (07 11) 699 37 56

link@vcd-stuttgart.de