

The logo for SSB (Städtische Straßenbahn) is displayed in a bold, yellow, sans-serif font. The letters 'S', 'S', and 'B' are connected and have a slight shadow effect. The background of the slide is a photograph of a tram window looking out onto a street with bare trees and a building. The window frame is visible, and the scene is slightly blurred, suggesting motion or a shallow depth of field. A dark blue semi-transparent banner is overlaid on the middle of the image, containing the text.

**SSB**

# Verlängerung der Hochbahnsteige der U1 in Fellbach für U1-80m-Zug-Betrieb

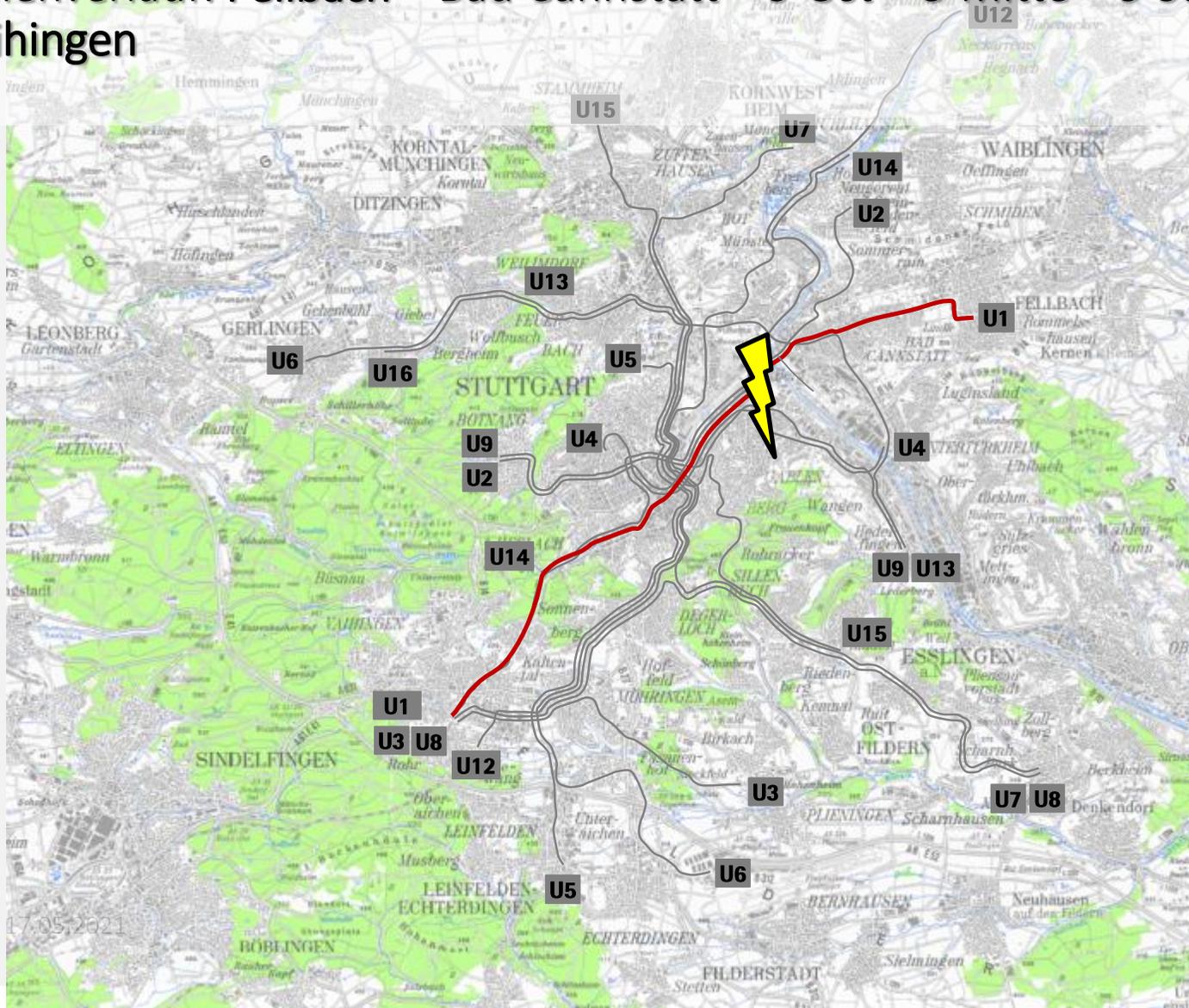
Dr. Volker Christiani

Leiter Stabsbereich Planung, SSB AG

Sitzung Gemeinderat Fellbach, 18.05.2021

# Stadtbahnlinie U1 - heute

Linienverlauf: Fellbach – Bad Cannstatt – S-Ost – S-Mitte – S-Süd – Heslach – Kaltental –  
Vaihingen



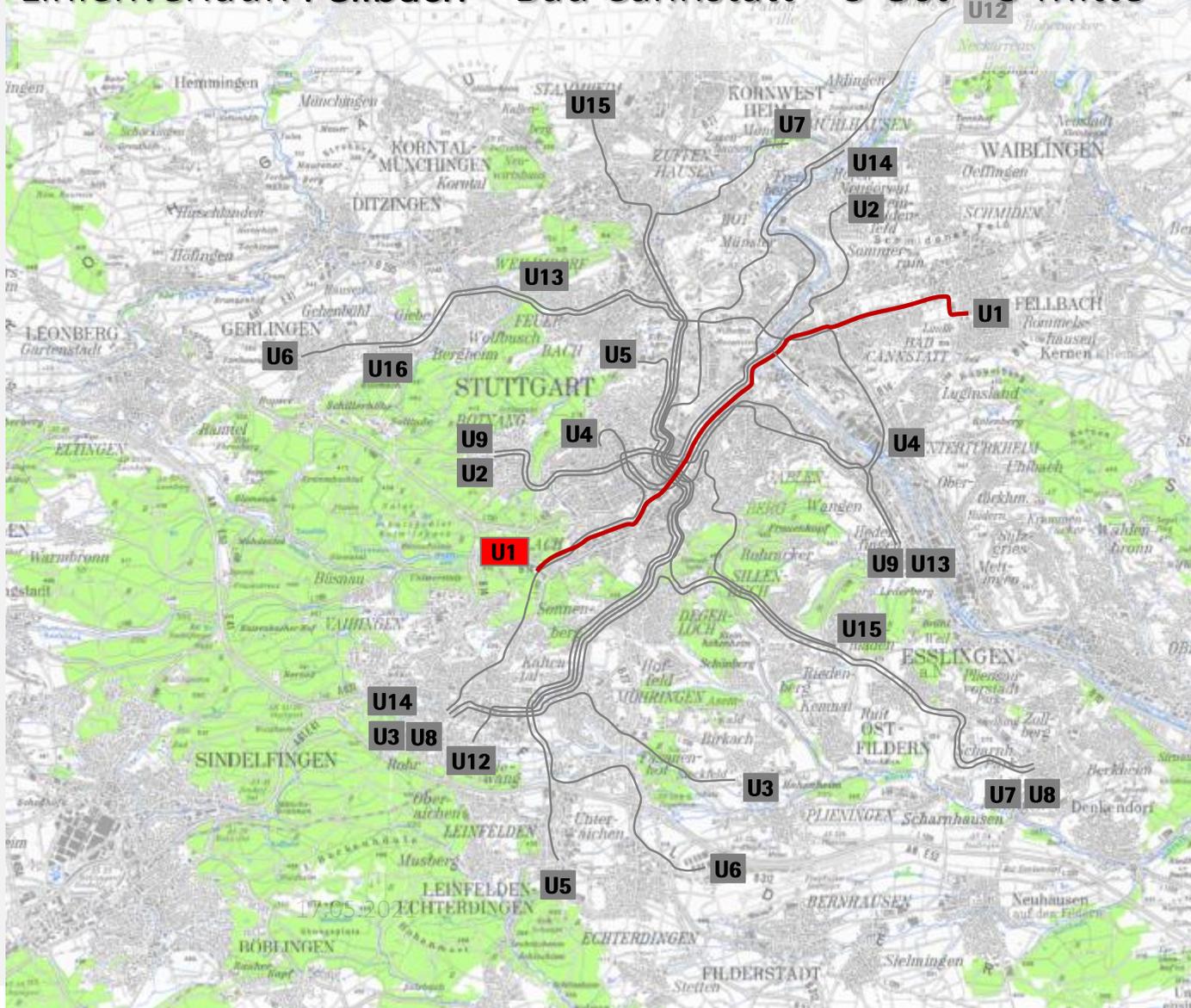
Kapazitätsengpässe zwischen S-Bad Cannstatt und S-Mitte: keinerlei Kapazität auf U1 für künftige Verlagerungen im Zuge der Verkehrswende

-> 2018: Inbetriebnahme Schnellbus X1 als vorgezogene Entlastung dieser Achse (Vorlaufbetrieb bis zur Ausweitung der Kapazität auf der U1 durch Ausbau für 80m-Züge)

-> geplant:  
2024/25: Verdoppelung der Kapazität der U1 durch Einsatz von 80m-Zügen

# Stadtbahnlinie U1 - künftig

Linienverlauf: **Fellbach – Bad Cannstatt – S-Ost – S-Mitte – S-Süd – Heselach**



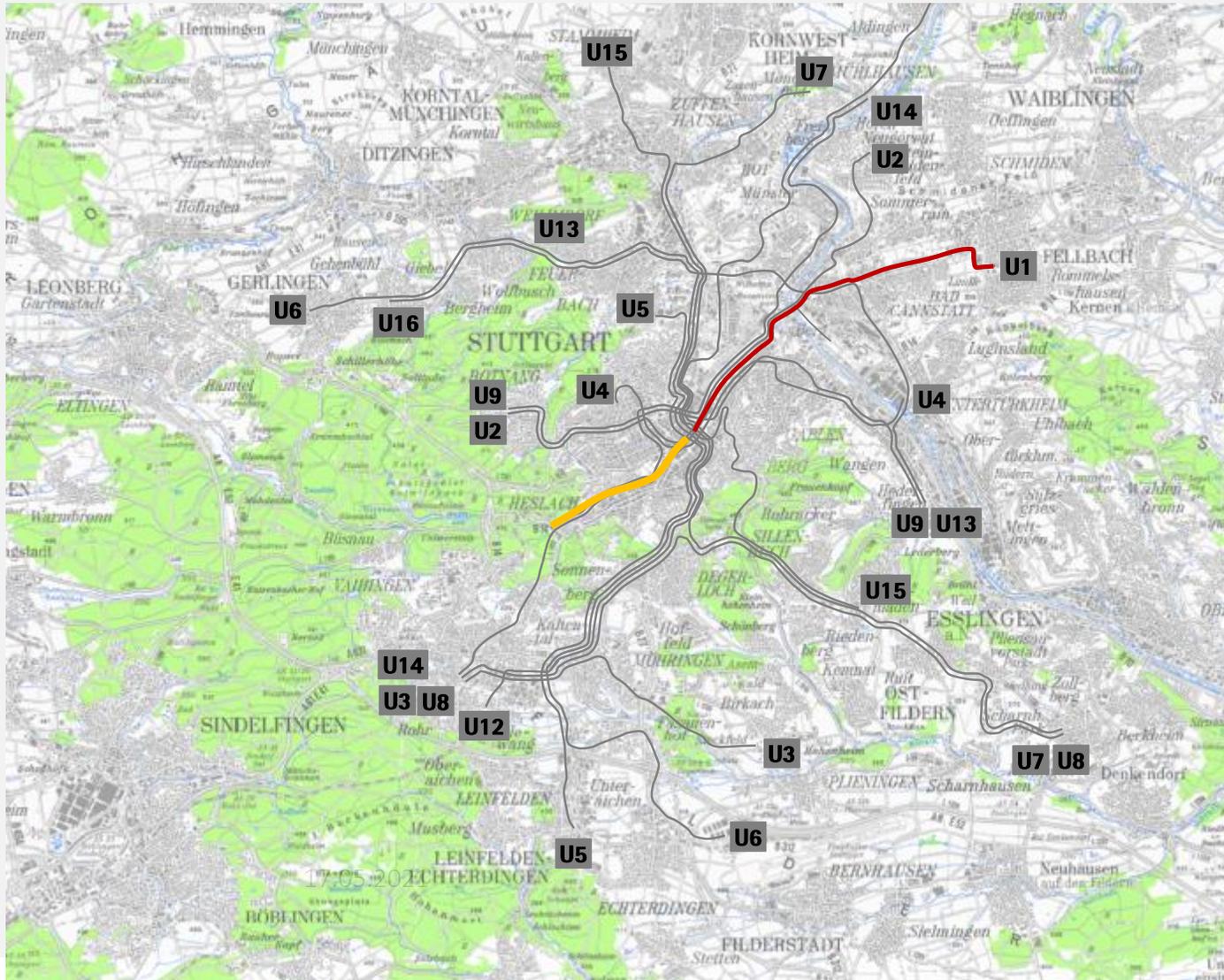
**U1:** Fellbach – Bad Cannstatt – S-Ost – S-Mitte – S-Süd – Heselach

**U14:** Mühlhausen – Hofen - Bad Cannstatt – S-Ost – S-Mitte – S-Süd – Heselach – Kaltental – **Vaihingen**

**Buslinie X1:** Bad Cannstatt - Innenstadtschleife entfällt

# Stadtbahnlinie U1

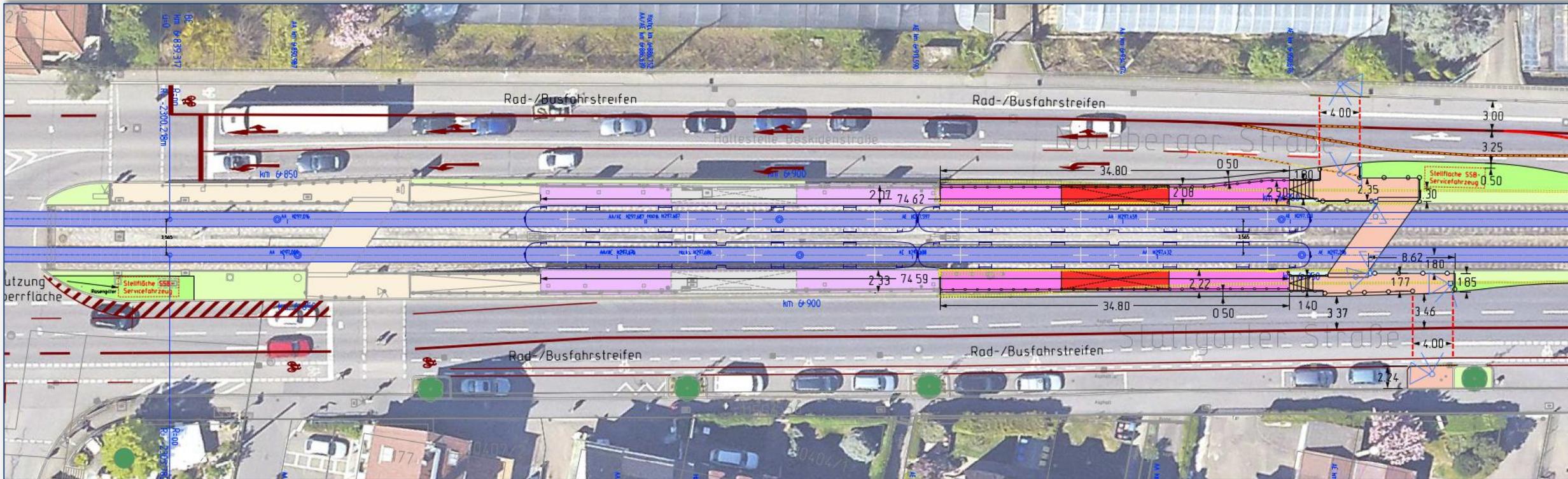
## Planung und Bau in zwei Abschnitten



**Abschnitt 1:**  
Bau von 2022 bis 2024:  
Fellbach – Bad Cannstatt  
– S-Ost - S-Mitte

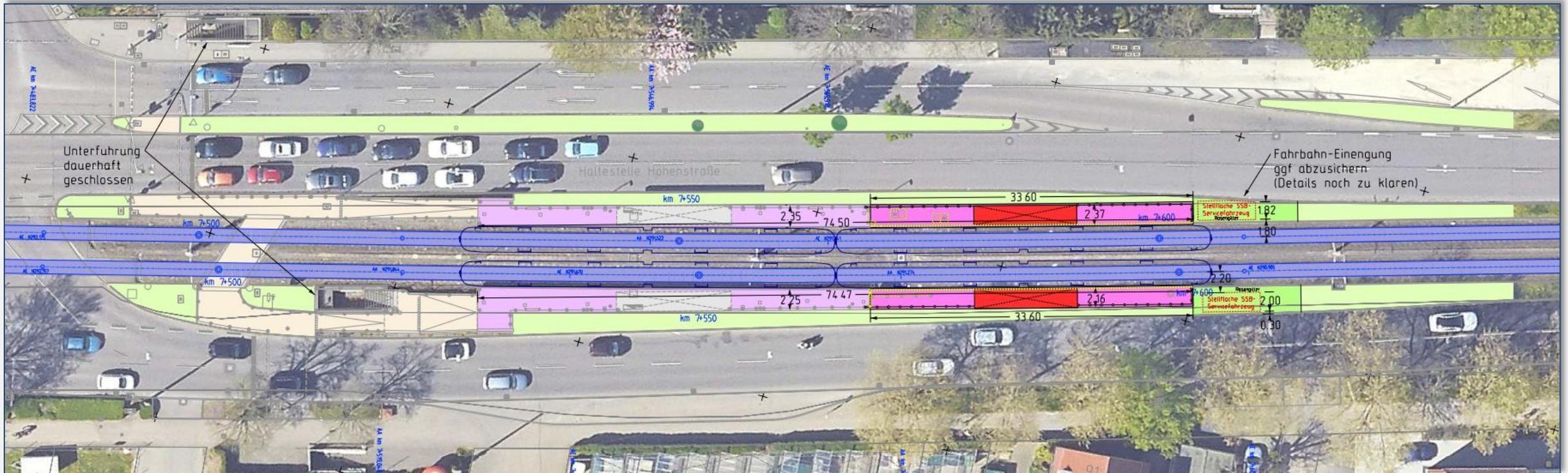
**Abschnitt 2:**  
Bau in 2025:  
S-Mitte – S-Süd (Heselach)  
(größerer Zeitbedarf durch  
umfangreiche Planungen für  
städtebauliche Integration der  
Hochbahnsteige in Heselach)

# Hst. Beskidenstraße

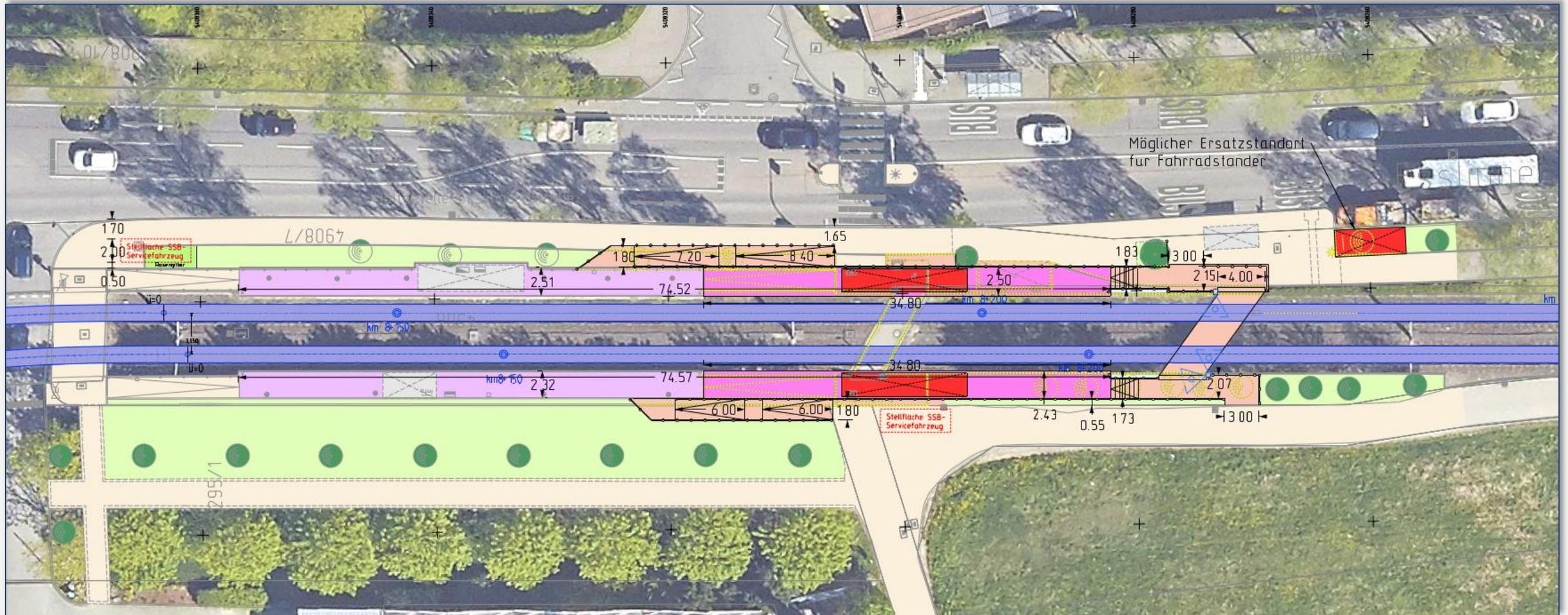


- Verkürzung der Linksabbiegespur ins Wohngebiet Lindle ist Folge der Planung der LHS für einen kombinierten Rad-Busfahrstreifen und ist nicht originär durch SSB-Planung verursacht.

# Hst. Höhenstraße

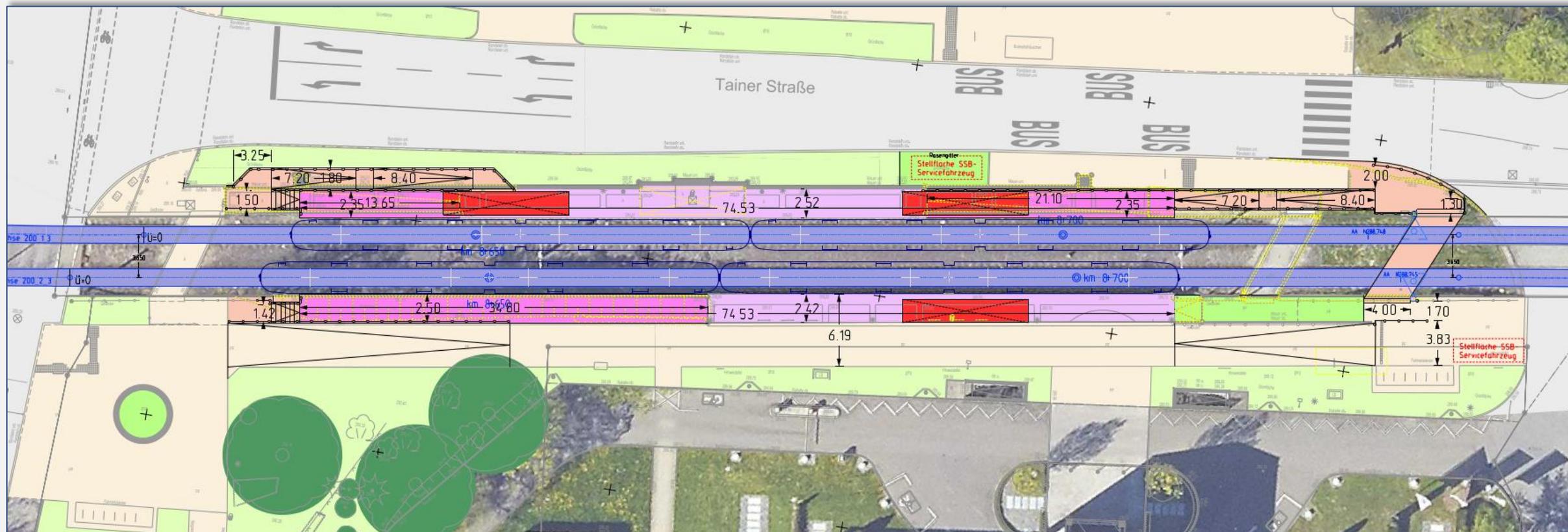


# Hst. Esslinger Straße



- Planungsabstimmung Fellbach-SSB über möglichen Radschnellweg erfolgt am 20.05.21.

# Hst. Schwabenlandhalle



# Hst. Lutherkirche

vor 35 Jahren: April 1986  
Inbetriebnahme

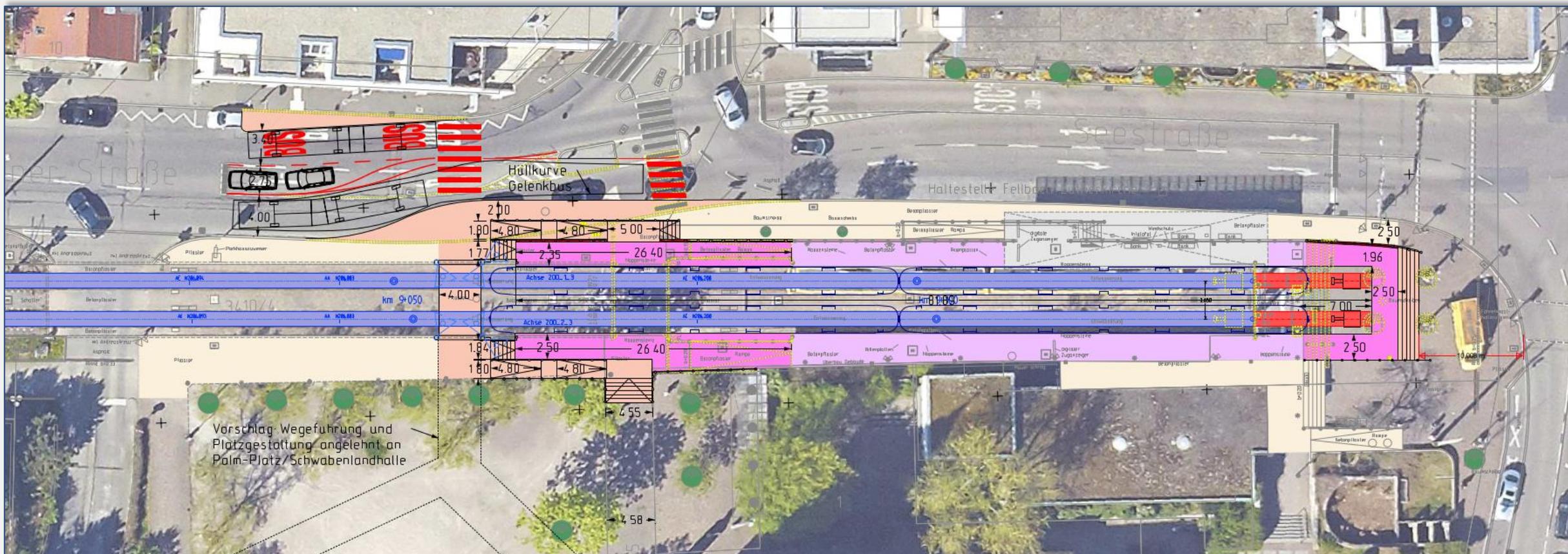
vor knapp 14 Jahren: September 2007  
Inbetriebnahme Hochbahnsteig Lutherkirche  
Kosten: rd. 940.000 Euro  
(Fellbach: 380 T€, Land BW: 560 T€)

Zentral gelegener Zugangs- und  
Verknüpfungspunkt des ÖPNV,  
mit erheblichem Aufwand gestaltet und  
städtebaulich integriert

Planung der SSB für 80m-Verlängerung versucht  
diese kurzen Zugangs- und Umsteigewege zu  
erhalten, sowie die zusätzliche Barrierewirkung  
möglichst gering zu halten.

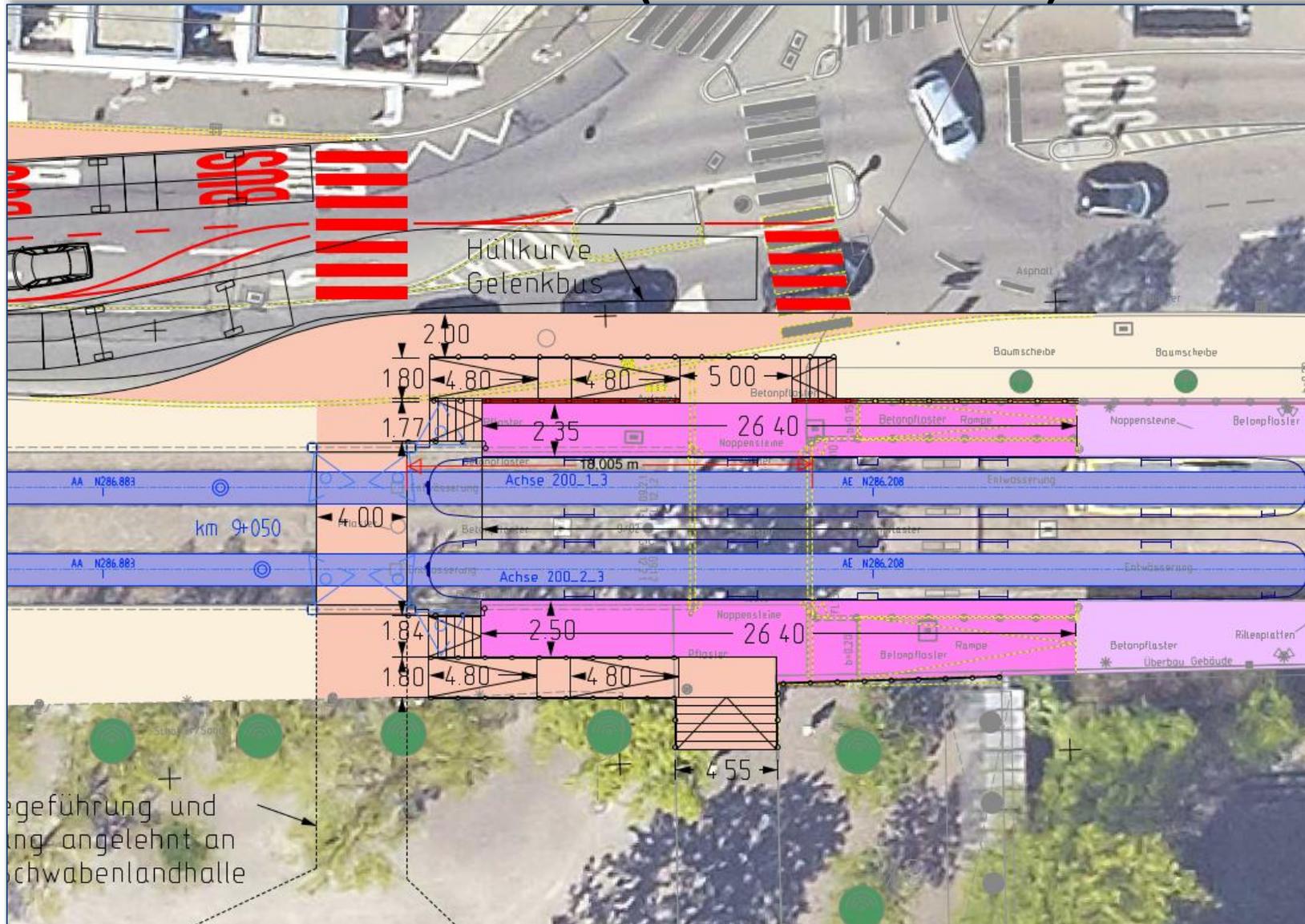


# Hst. Lutherkirche (Variante SSB)





# Hst. Lutherkirche (Variante SSB)



Verschiebung  
Überweg um 18m

Überweg in direkter Linie mit  
neuem Zebrastreifen

1 Zebrastreifen statt  
bisher 3 Zebrastreifen für die  
Querung (Verbesserung)

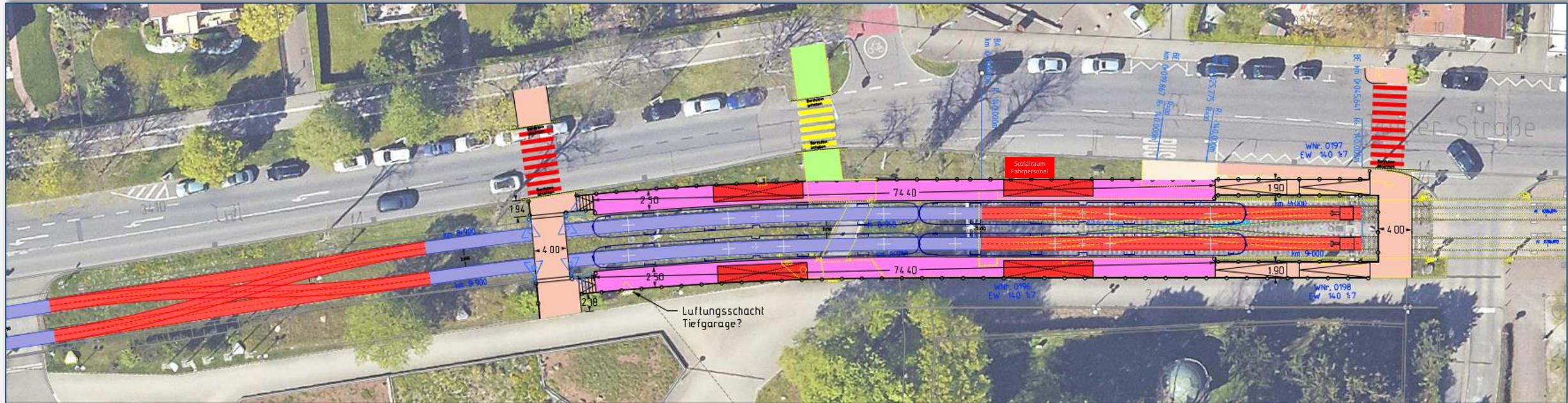
Weiterführung auf Platz durch  
Anpassung der Wegeführung  
ohne starkes Umweggefühl  
(Auffassung der SSB).

# Hst. Lutherkirche (Variante SSB)

Neuer Zebrastreifen am Beginn der Bushaltestelle in direkter Linie mit Gleisquerung



# Hst. Lutherkirche (Variante Verlegung)



- Variante Verlegung weist insgesamt geringere Planungstiefe auf als Variante SSB, daher sind noch nicht alle Aspekte in die Kostenschätzung eingeflossen.
- Haltestelle liegt im hinteren Bereich im Bogen: Spalt zw. Bahn und Bahnsteig wird bei Tür 7 und Tür 8 größer als 15cm (Nachteil Barrierefreiheit) -> Umbau möglich, führt aber zu weiteren Mehrkosten bei Gleisumbau
- Umfangreiche Leitungsverlegungen notwendig (Strom und Wasser)
- Lüftungsauslässe der Tiefgarage Schwabenlandhalle müssen umgebaut werden (bisher nicht in Kosten enthalten)
- Weitere Punkte, die bisher nicht in den Kosten enthalten sind:  
Verlegung SSB-Betriebsräume und Neubau SSB-Betriebsgebäude, Rückbau bestehende Haltestelle

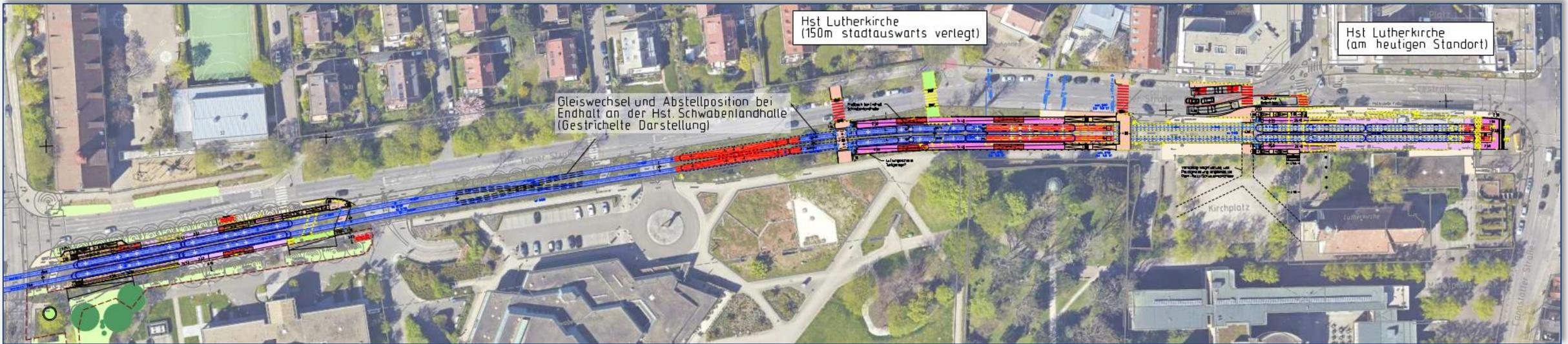
- Die Maßnahme im Abschnitt Bad Cannstatt/Fellbach kostet ca. 14,0 Mio. Euro.  
Finanzierung erfolgt allein durch die SSB mit Zuwendungen nach dem LGVFG vom Land BW.

## Endhaltestelle Lutherkirche:

- Variante SSB: **1,1\* Mio. Euro**  
LGVFG-Förderung 50%: -> rd. 550 T€ Anteil SSB, rd. 550 T€ Land BW  
(ggf. LGVFG-Förderung 75% mit Klimamobilitätsplan: ->rd. 275 T€ Anteil SSB, rd. 825 T€ BW)
- Variante Verlegung: **2,2\* Mio. Euro**  
*(bisher nicht in Kosten enthalten: Umbau Lüftungsauslässe Tiefgarage, Verlegung SSB-Betriebsräume und Neubau SSB-Betriebsgebäude, Rückbau bestehende Haltestelle)*  
LGVFG-Förderung wird durch Land kritisch gesehen, da Variante im Wesentlichen städtebaulich begründet ist und eine Verschlechterung statt einer Verbesserung des ÖPNV zur Folge hat (Verbesserung des ÖPNV ist Begründung für LGVFG-Förderung).  
SSB-Anteil möglicherweise in der Größenordnung wie Anteil SSB bei Variante SSB.

\*Kostenschätzung im Zuge des Antrags auf LGVFG-Programmaufnahme

# Übersicht beide Varianten Lutherkirche



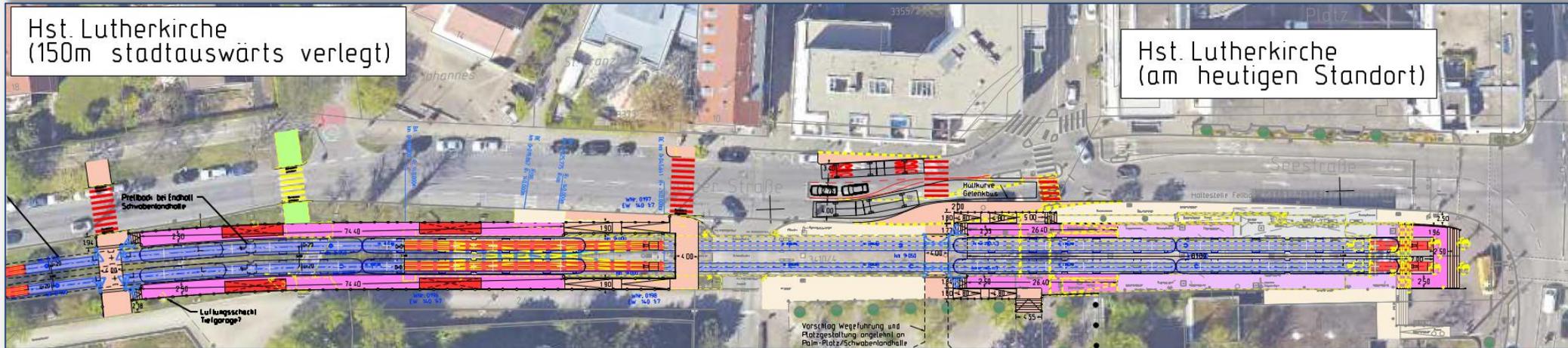
Distanz zwischen Hst. Lutherkirche (Var. SSB) und Hst. Lutherkirche (Var. Verlegung): 150m

Distanz Hst. Schwabenlandhalle – Hst. Lutherkirche (Var. SSB): 430m

Distanz Hst. Schwabenlandhalle – Hst. Lutherkirche (Var. Verlegung): 280m

*SSB plädiert auch bei Variante Verlegung für Erhalt Hst. Schwabenlandhalle, da diese ein eigenständiges Erschließungsgebiet versorgt.*

# Umsteigebeziehungen und Einzugsbereich



- 6.000 Fahrgäste nutzen die Stadtbahnhaltestelle Lutherkirche täglich
- rund 600 Fahrgäste/Tag steigen von/zur Buslinie 60 um (150m zusätzlicher Umsteigeweg)
- Üblicher Einzugsradius Stadtbahn: 600m,  
d.h. mittlere Distanz bis zur Haltestelle: 300m-400m  
-> Verlängerung Fußweg um 150m für Fahrgäste aus Gebiet östlich Cannstatter Straße  
= Verlängerung Fußweg um 40-50%
- Verlängerung Umsteigeweg und Zugangsweg wirkt sich insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung sehr negativ aus.
- Berechnung mit regionalem Verkehrsmodell: Insgesamt 300 weniger ÖV-Fahrgäste (=5%).

# Mobilitätspunkt

- Ein Mobilitätspunkt ist eine Ansammlung von verschiedenen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes an einer Stelle.
- Herzstück sind üblicherweise Umsteigehaltestellen von verschiedenen ÖPNV-Linien (Stadtbahn, Bus....)
- Diese werden durch weitere Mobilitätsdienstleistungen ergänzt (Fahrradleihsystem, CarSharing...).
- Eine schlechte Umsteigebeziehung zwischen den beiden hauptsächlich an einem Umsteigepunkte genutzten ÖV-Linien verschlechtert die Kernaufgabe des Mobilitätspunktes.
- Dies kann durch ein zusätzliches Angebot von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen nicht kompensiert werden.
- Im Zuge einer nachhaltigen Verkehrsplanung (Verkehrswende) muss das Ziel eine Verbesserung des Umweltverbundes inklusive zusätzlicher Mobilitätsdienstleistungen sein, und nicht eine Kompensation von Verschlechterungen innerhalb des Umweltverbundes.

# SSB sieht ÖPNV-Haltestellen als Teil der Belebung des öffentlichen Raums

- Die 6000 Fahrgäste pro Tag der Stadtbahnhaltestelle haben einen großen Anteil an der Fußgängerfrequenz im öffentlichen Raum Lutherkirche.
- Auch die Menschen, die sich im Bereich Lutherkirche im öffentlichen Raum aufhalten, dürften zu einem sehr großen Teil die ÖV-Fahrgäste sein.
- SSB vertritt die Auffassung, dass eine Verlegung der Haltestelle weg aus dem zentralen Bereich hin zur Friedhofsmauer dem öffentlichen Raum im Bereich Lutherkirche ein maßgeblich belebendes Element nimmt.
- *Beispiel Badstraße Bad Cannstatt:  
Einzelhändler aus König-Karl-Passage sprachen sich vehement gegen eine Verlegung der U13-Haltestelle um rund 80m an den Wilhelmsplatz aus, weil sie um die direkte Kundenfrequenz fürchteten.*

- Februar 2021: Beschluss Gemeinderat Stuttgart für Haltestellen in S-Bad Cannstatt
- Frühjahr 2021:  
Geplant: Beschluss in Fellbach für dortige Haltestellen
- 2. Halbjahr 2021: Antrag auf Planfeststellung und LGVFG-Zuwendungsantrag
- 2. Halbjahr 2022: Planfeststellungsbeschluss und LGVFG-Zuwendungsbescheid
- Ende 2022 bis Ende 2024:  
Realisierungsphase der 80m-Haltestellen in S-Bad Cannstatt und Fellbach
- Ende 2024:  
Inbetriebnahme U1 mit 80m-Zügen im Abschnitt Fellbach – S-Bad Cannstatt – S-Mitte
- 2025: Bau der 80m-Haltestellen in S-Heslach
- Ende 2025:  
Inbetriebnahme U1 mit 80m-Zügen Fellbach – S-Bad Cannstatt – S-Mitte – S-Heslach



Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit!