

The logo for Stuttgart Straßenbahnen (SSB) 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 entire slide is a black and white photograph of a city street scene, viewed through the curved windows of a tram. The tram's interior structure, including the window frames and a yellow overhead light fixture, is visible in the foreground. The background shows a multi-story building and several leafless trees, suggesting a winter or late autumn setting.

**SSB**

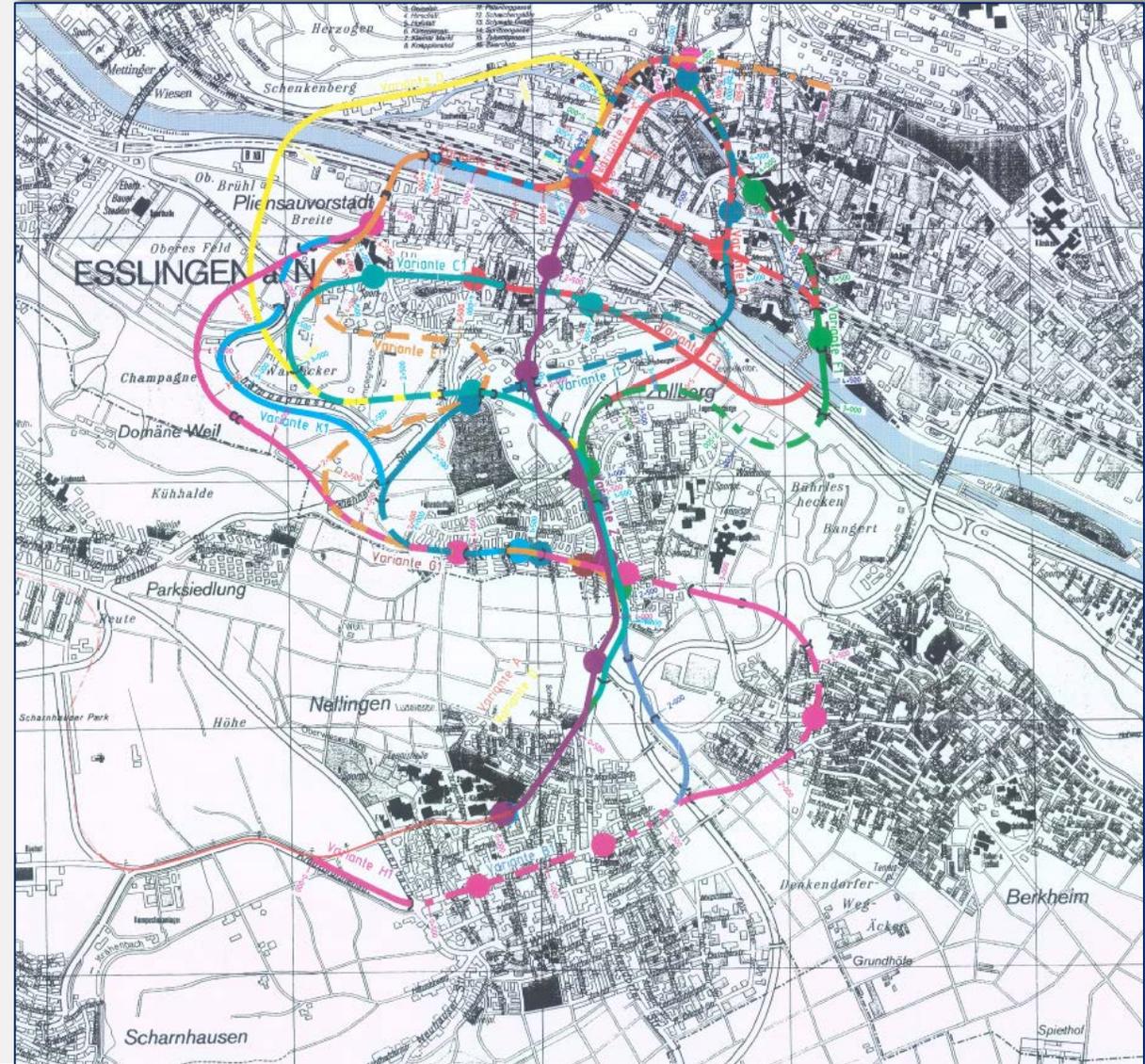
# Informationen zu einer möglichen Verlängerung der Stadtbahn von Ostfildern nach Esslingen

Dr. Volker Christiani  
Leiter Stabsbereich Planung  
Stuttgarter Straßenbahnen AG

# Chronologie

2000: Untersuchung „Spurgeführte Verbindung zwischen Esslingen und Nellingen“

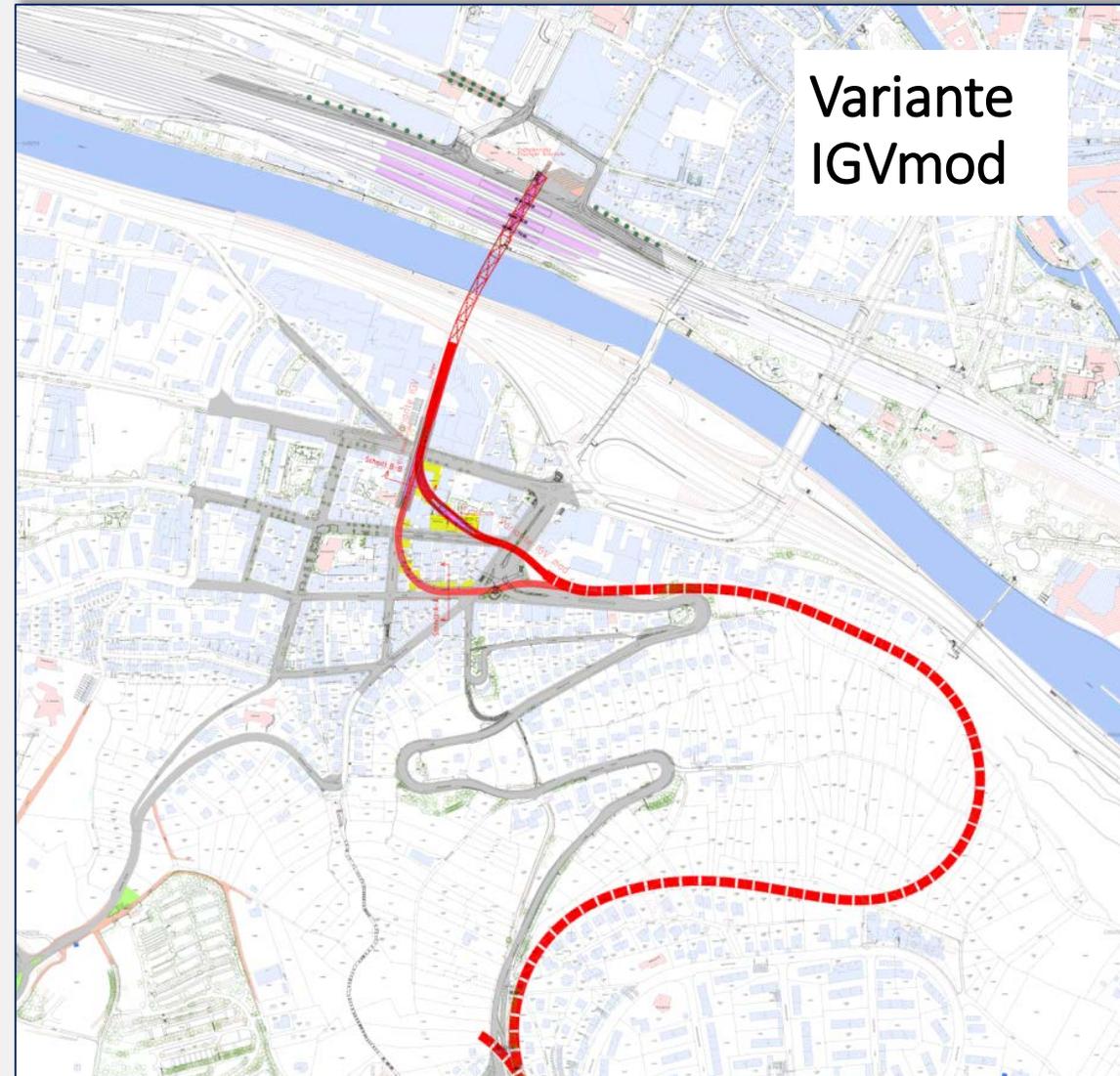
- Untersuchung einer Vielzahl von Varianten
- Auswahl:
  - Stadtbahn bis Esslingen Marktplatz, Nutzen-Kosten-Indikator (NKI): 0,39  
unwirtschaftlich durch hohe Baukosten
  - Zahnradbahn bis Esslingen Bahnhof: NKI: 0,4  
unwirtschaftlich durch hohe Baukosten und gebrochene Linienführung



# Chronologie

2000: Untersuchung „Spurgeführte Verbindung zwischen Esslingen und Nellingen“

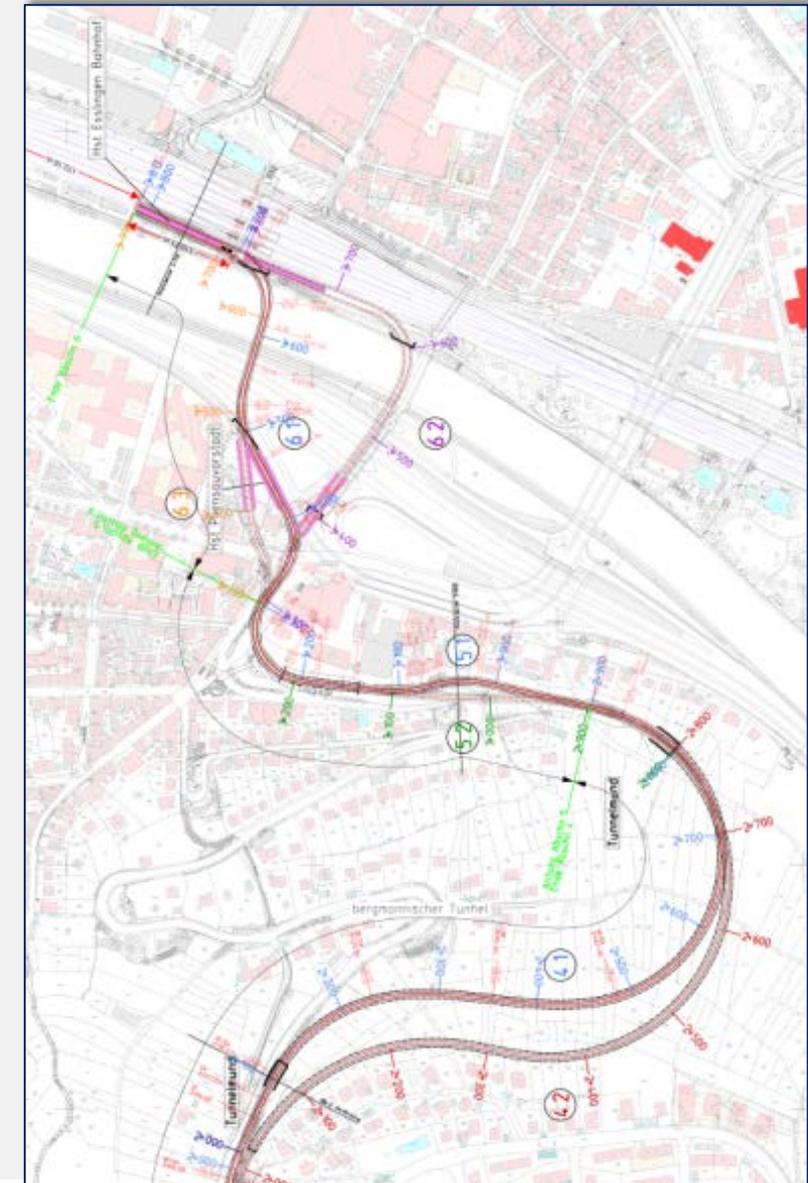
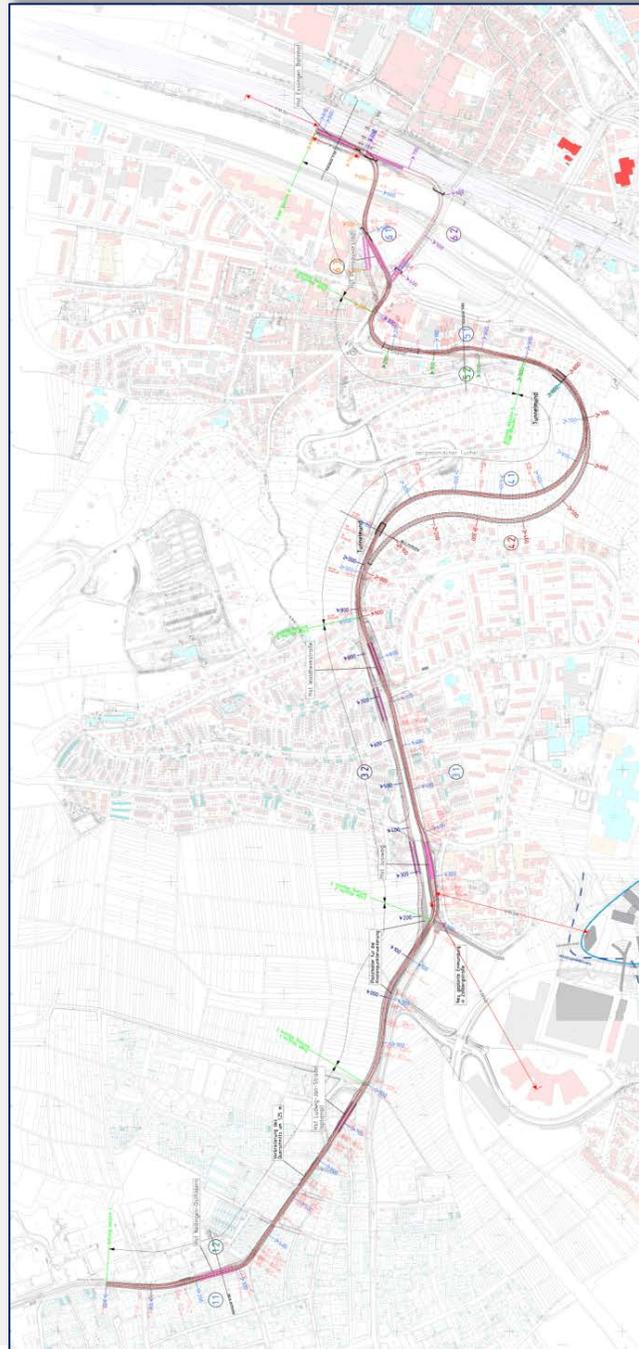
- Variante mit bestem Ergebnis in der Untersuchung:
  - Modifizierte Stadtbahntrasse der IGV bis Esslingen Bahnhof (IGVmod):  
**NKI: 0,82**  
besser, aber immer noch unwirtschaftlich durch zu hohe Baukosten



# Chronologie

2011: Bachelorarbeit Sören Haas, Hochschule für Technik Stuttgart

- SSB-Stadtbahnfahrzeuge dürfen seit Inbetriebnahme der Strecke zum Fernsehturm 8,5% statt bisher 7,0% Steigung befahren.
- Beste Variante von 2000 (Trasse IGVmod) wurde von Hr. Haas mit 8,5% neu trassiert.
  - kürzerer Tunnel durch größere Steigung und längere oberflächennahe Trassenführung
  - höhengleicher Endbahnsteig im Esslinger Bahnhof
  - geringere Baukosten
  - NKI mit verkehrlichem Nutzen aus 2000 mit 1,2 ermittelt.



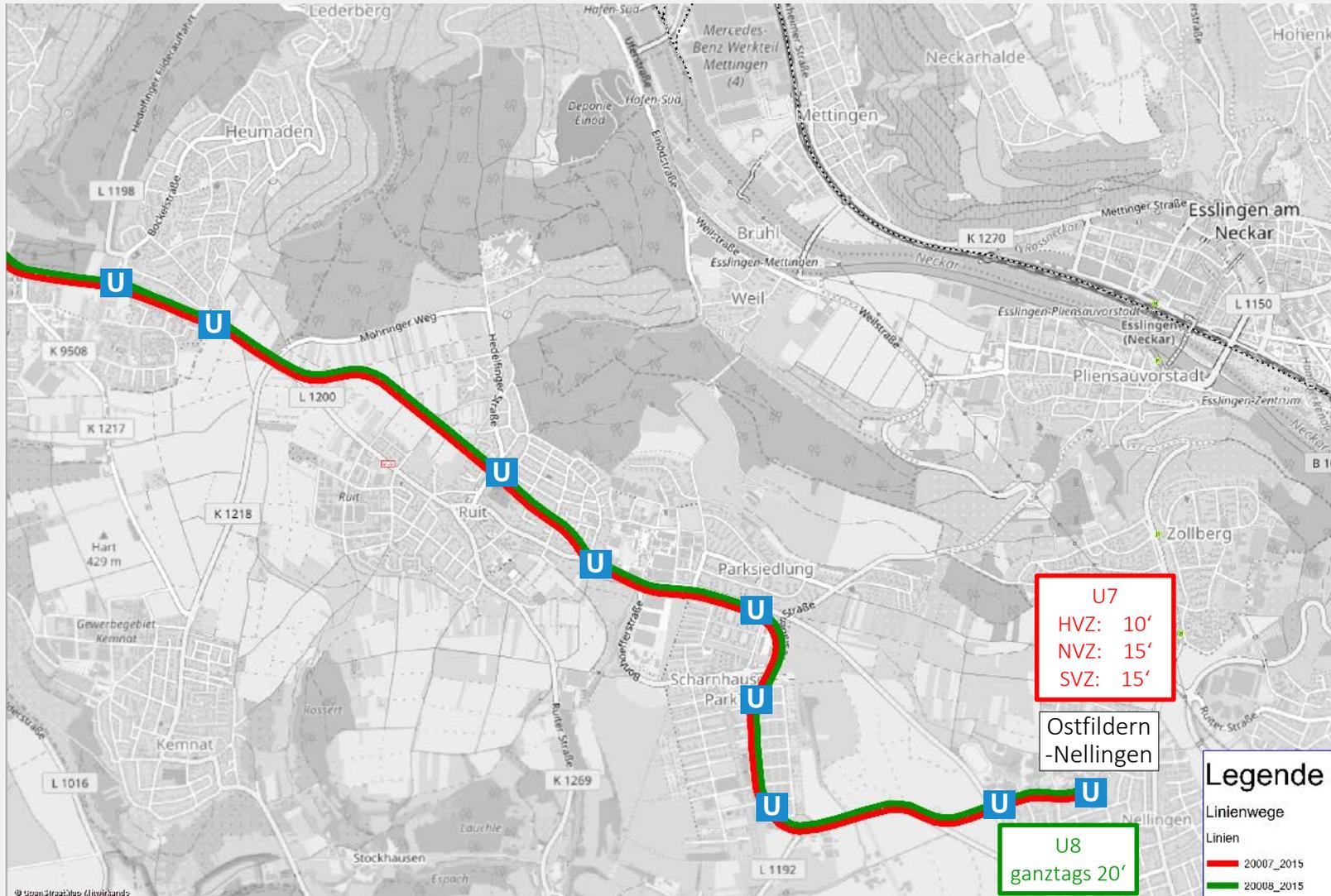
# Chronologie

2013: SSB startet Untersuchung für Standardisierte Bewertung

- Trassierung wird in Teilen überarbeitet
- Anpassung des Busangebotes im Mitfall (Koppelung der Buslinien 119 und 120 in Nellingen und dort Umstieg zur Stadtbahn)
- Abstimmung mit Ostfildern über Forderung nach Tunnel im Bereich Ludwig-Jahn-Straße
- Anpassung der Planung im Bereich Esslingen Bahnhof und später auch Pliensauvorstadt
- Start der Modellberechnungen
- Große Unterschiede im regionalen Verkehrsmodell im Vergleich zu den Berechnungsergebnissen in 2000 festgestellt → deutlich geringe verkehrliche Wirkungen
- Offizielle Untersuchung wird gestoppt
- Folgejahre: SSB unternimmt verschiedene Modellberechnungsansätze um zu tragfähigem Ergebnis zu kommen. Vielzahl von Parallelprojekten (U6-Flughafen, S2-Neuhausen) erschwert Arbeit an Untersuchung Ostfildern-Esslingen.
- Abschluss der Untersuchung im Sommer 2019

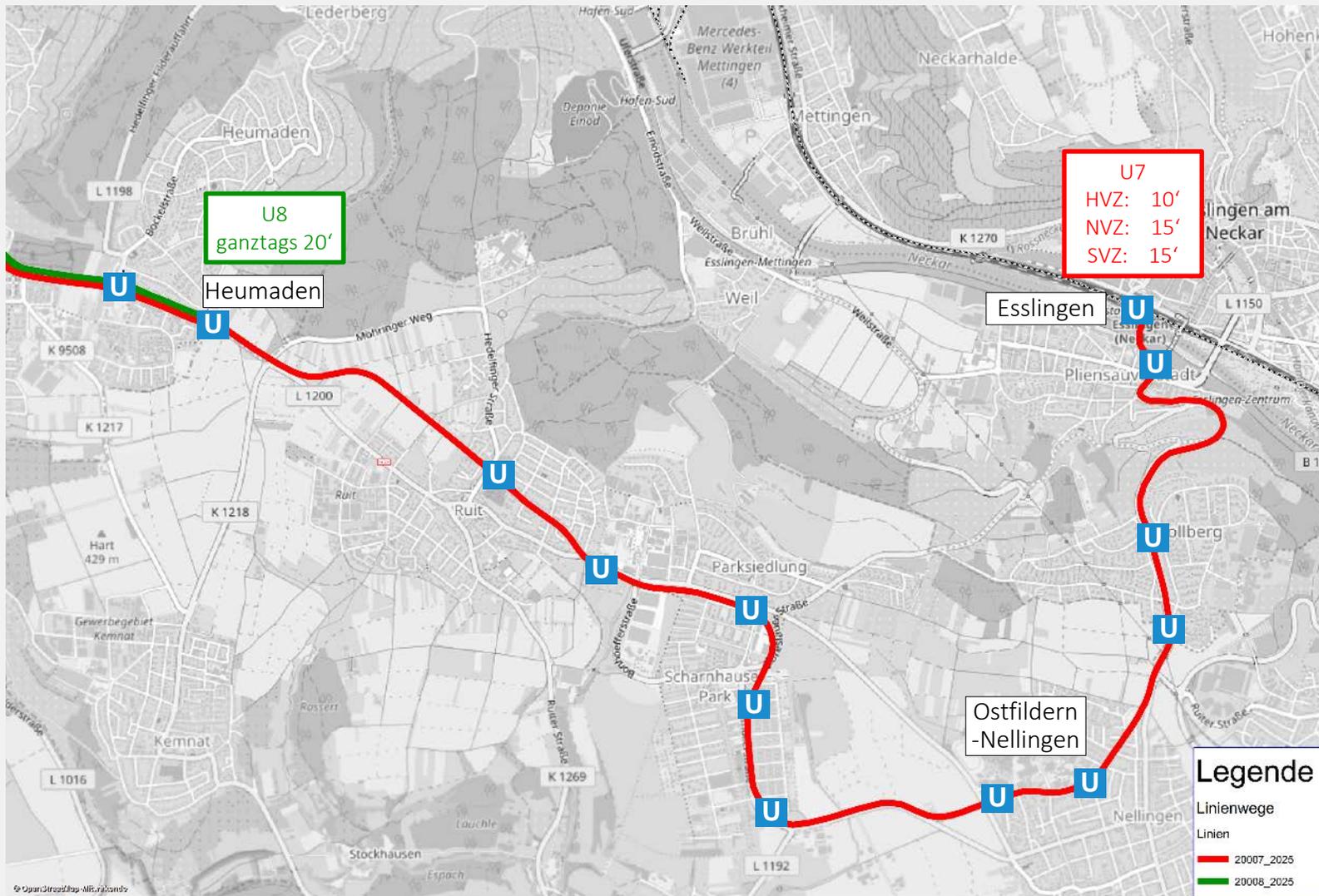


# Angebotskonzept Stadtbahn Ohnefall



- U7 und U8 enden beide in Ostfildern-Nellingen

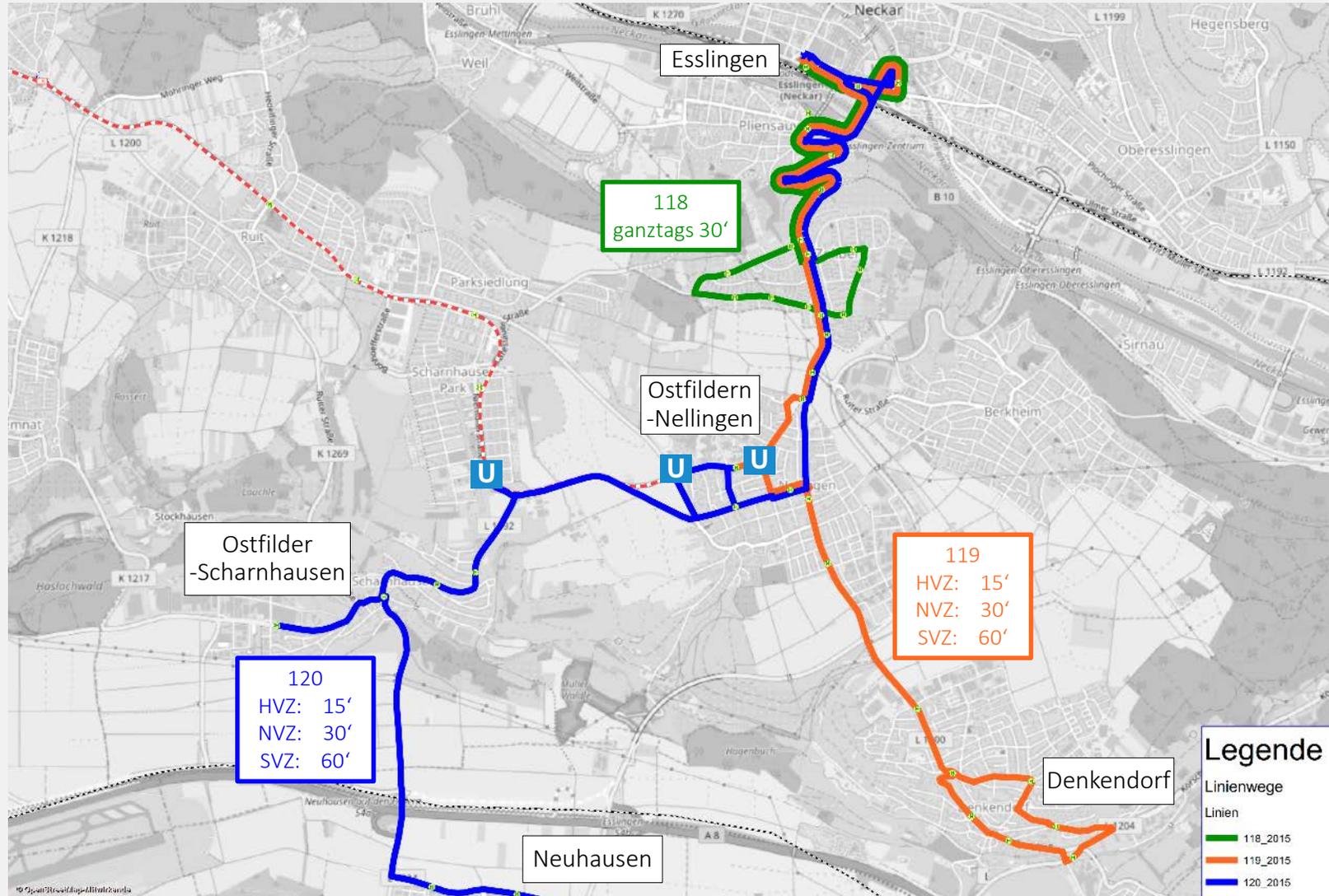
# Angebotskonzept Stadtbahn Mitfall



- U7 endet in Esslingen
- U8 endet in Heumaden

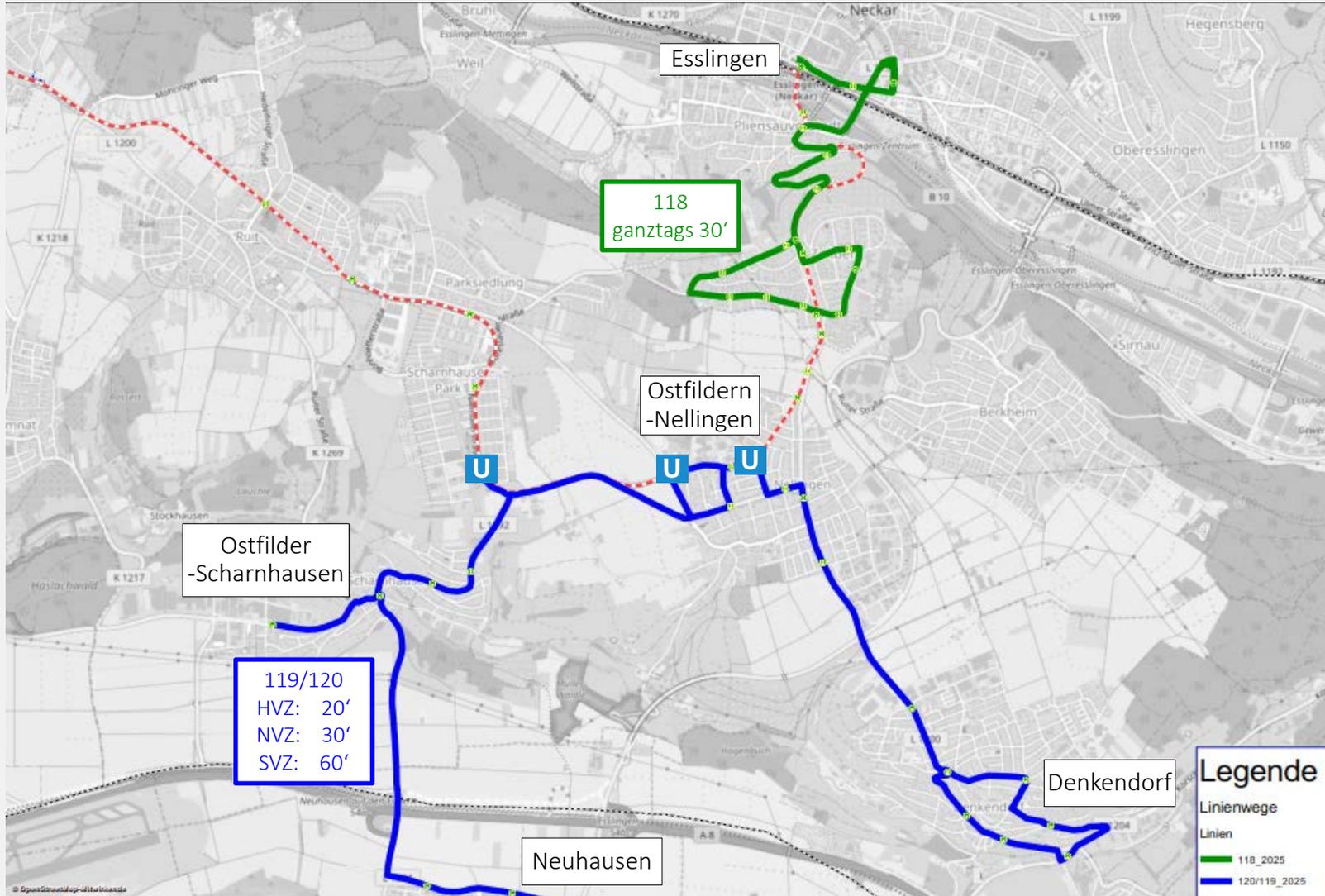
(Aufgrund der geringeren Betriebskosten wurde diese Variante als Vorzugsvariante in der Untersuchung unterstellt.)

# Angebotskonzept Busnetz Ohnefall 2025



- 118, 119 und 120 enden alle am Bahnhof Esslingen

# Angebotskonzept Busnetz Mitfall 2025



- 118 wie bisher
- 119 und 120 werden in Nellingen verbunden mit Umstieg zur Stadtbahn

(Reduktion der Busbetriebsleistung ist ein sehr wichtiger Einflussfaktor um den Nutzen-Kosten-Indikator zu erhöhen.)

# Kostenansätze

- Switch 2000: 96 Mio. Euro Baukosten (ohne Baunebenkosten)
- Haas 2011: 72-82 Mio. Euro Baukosten (ohne Baunebenkosten)
- In SSB-Untersuchung verwendet:
  - 72 Mio. Euro (2011) (ohne Baunebenkosten)
  - > 87 Mio. Euro (2018) (ohne Baunebenkosten)
  - > 110 Mio. Euro (2018, inkl. 26% Baunebenkosten)
- VRS Regionalverkehrsplan 2018
  - > 178 Mio. Euro
  - (erscheint angesichts der aktuellen Kostenentwicklungen am Markt als durchaus realistisch)

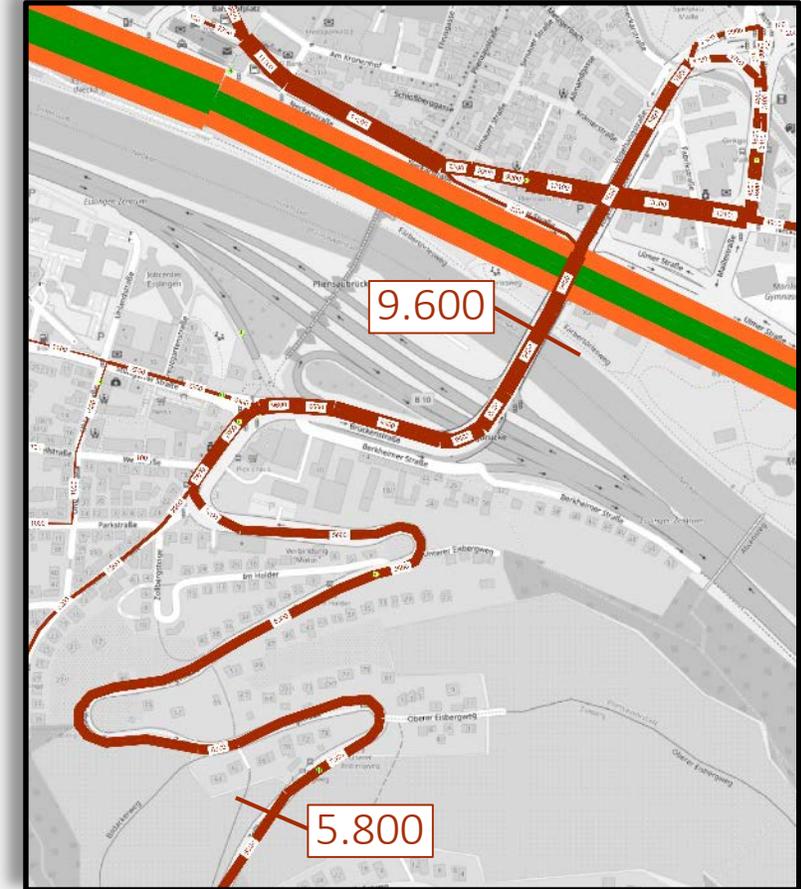
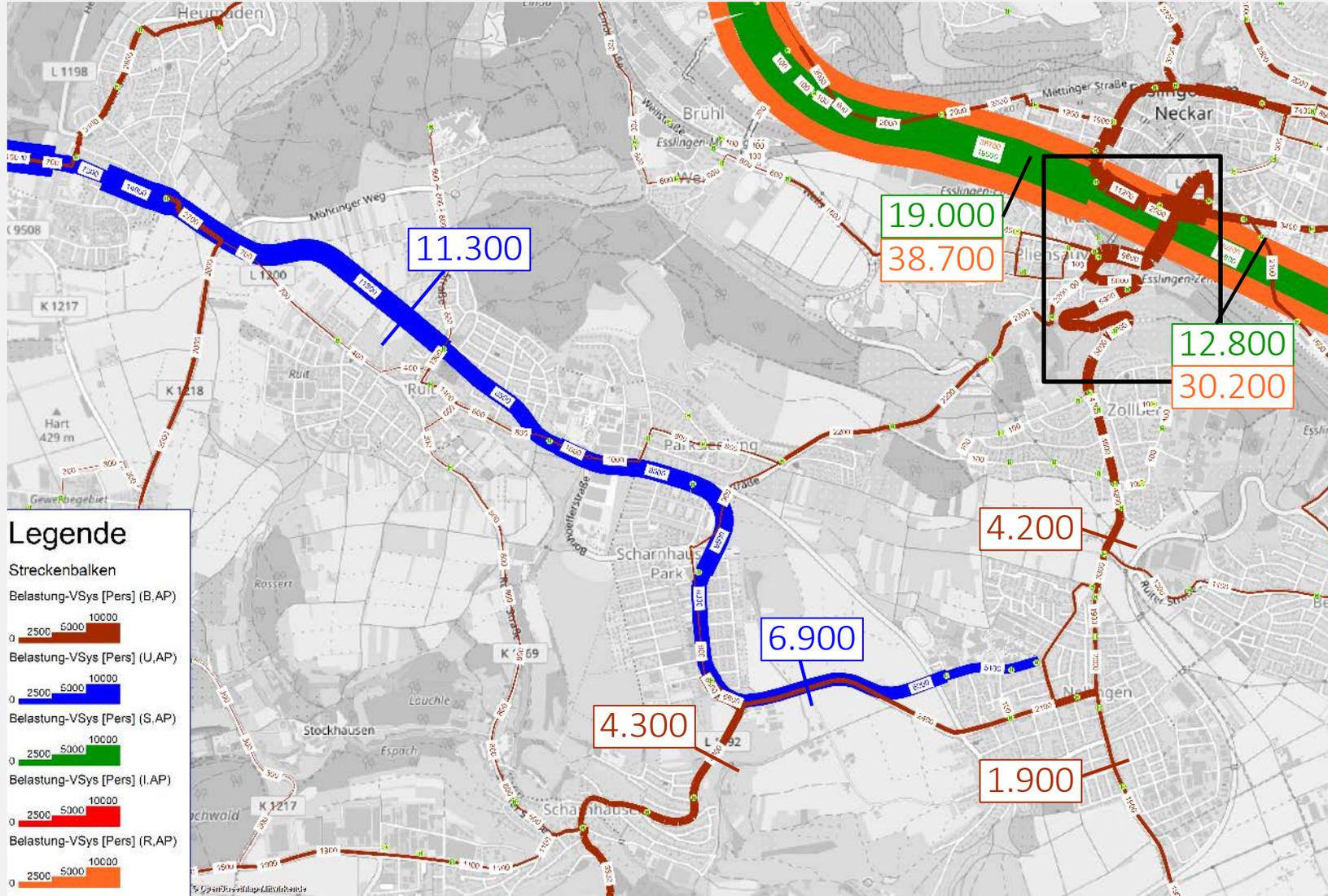
# Modellergebnisse

betrachteter Fall		Saldo Mitfall - Ohnefall			
		SSB-Bewertung (2019) mit VRS-Modell Standiversion 2016	Standardisierte Bewertung Switch (2000) Standiversion 2000	zum Vergleich:	
				Regionalverkehrsplan 2018	VWI Perspektiven des ÖPNV 2018
zusätzliche Fahrten ÖPNV (ohne induziertem Verkehr)	[Personenfahrten/Werntag]	1.884	3.345	4.400	2.146
zusätzlich Fahrten ÖPNV (induzierter Verkehr)	[Personenfahrten/Werntag]	599	875		
Fahrten MIV	[Personenfahrten/Werntag]	-1.884	-3.345		
Verkehrsleistung MIV	[Personenkilometer/Werntag]	-29.956	-18.325		

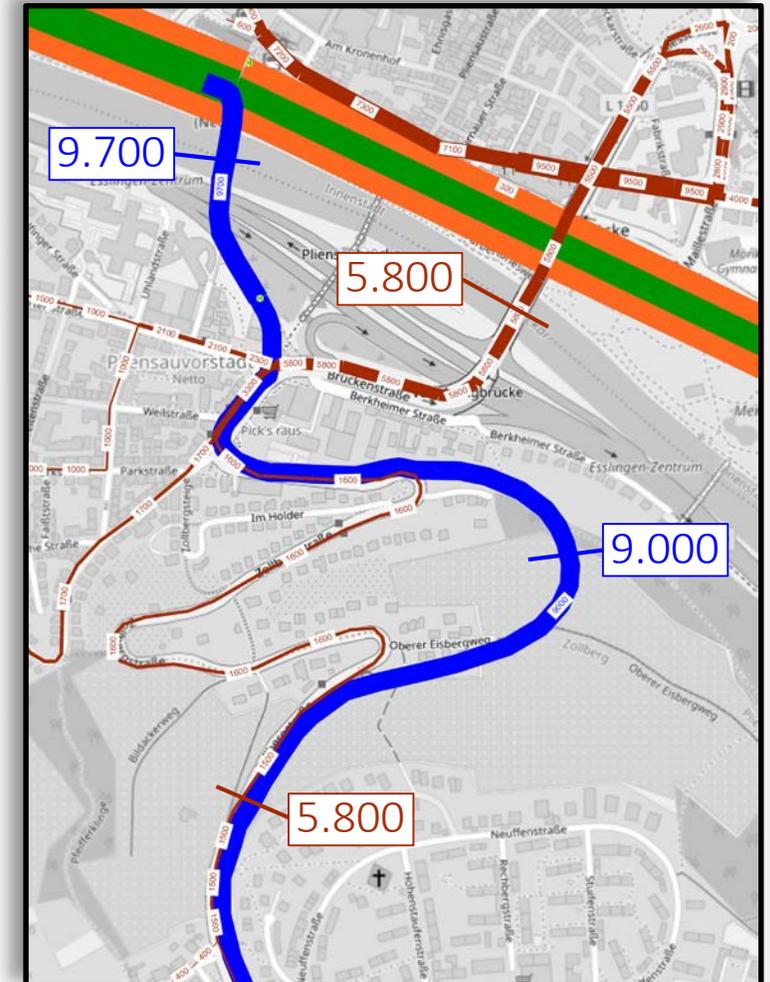
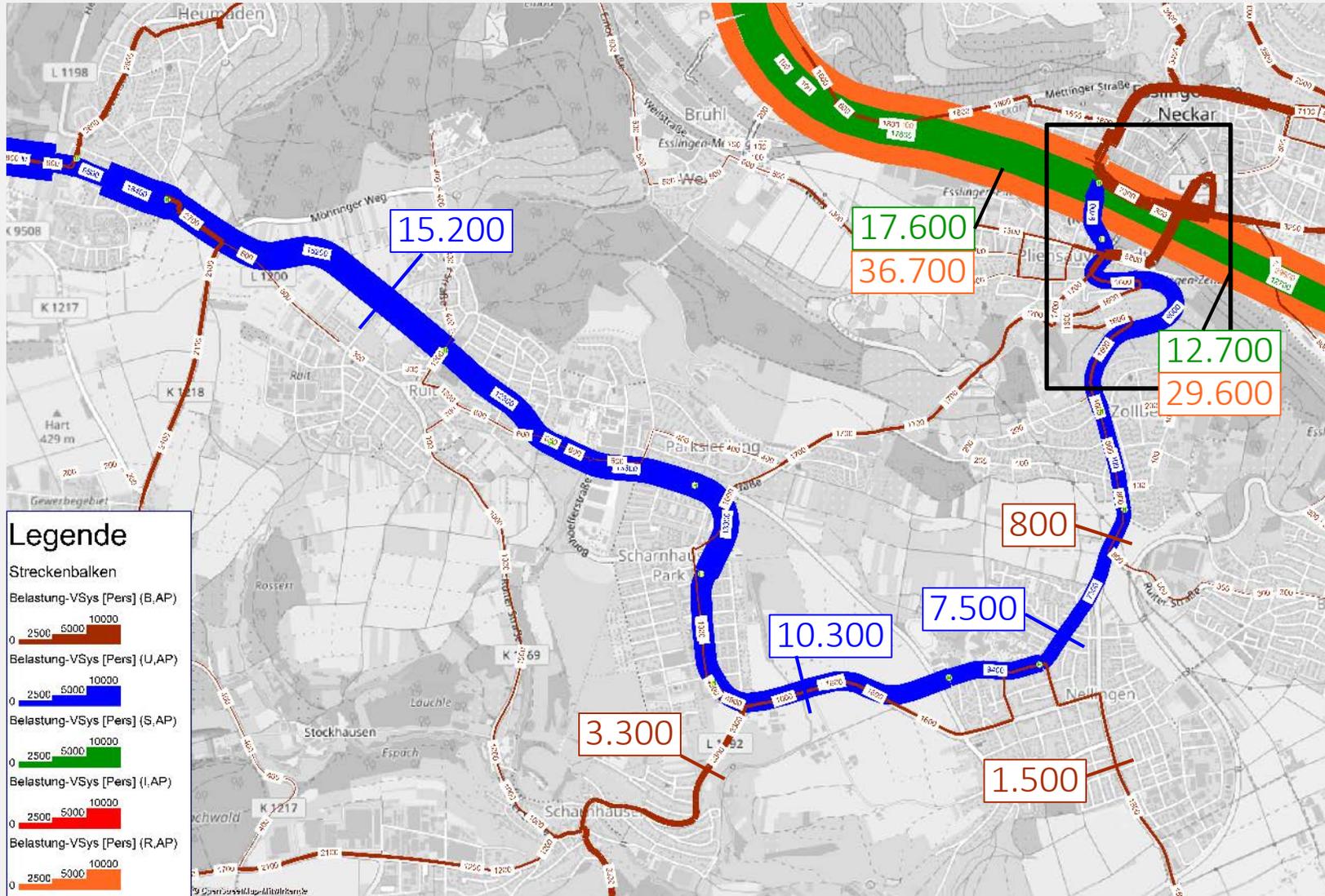


-> Nutzen-Kosten-Indikator: 1,02

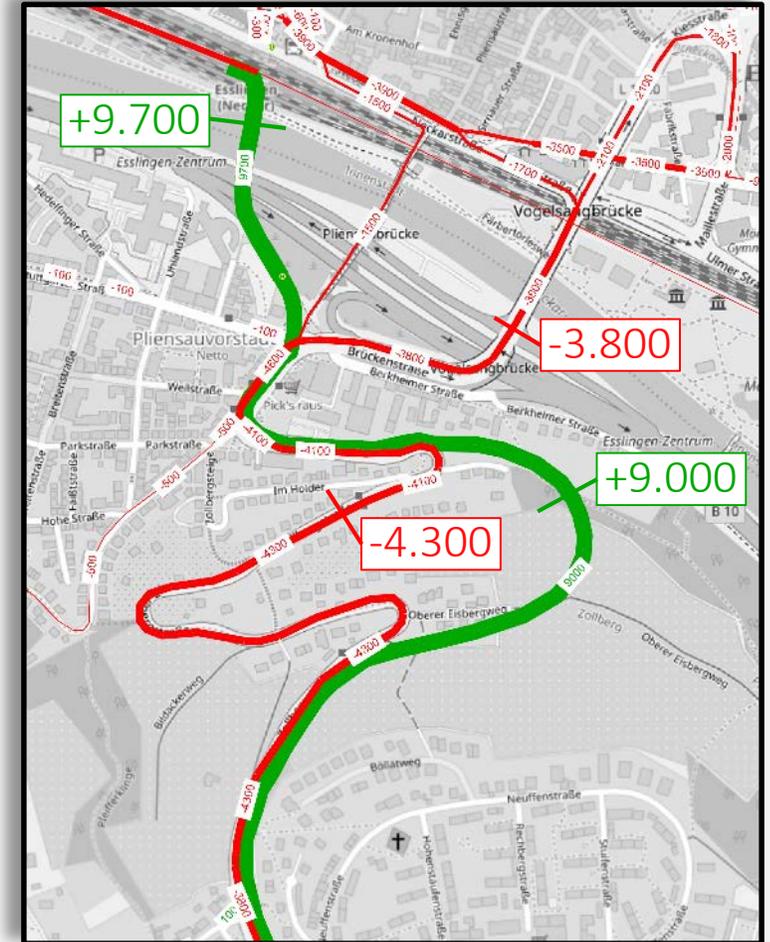
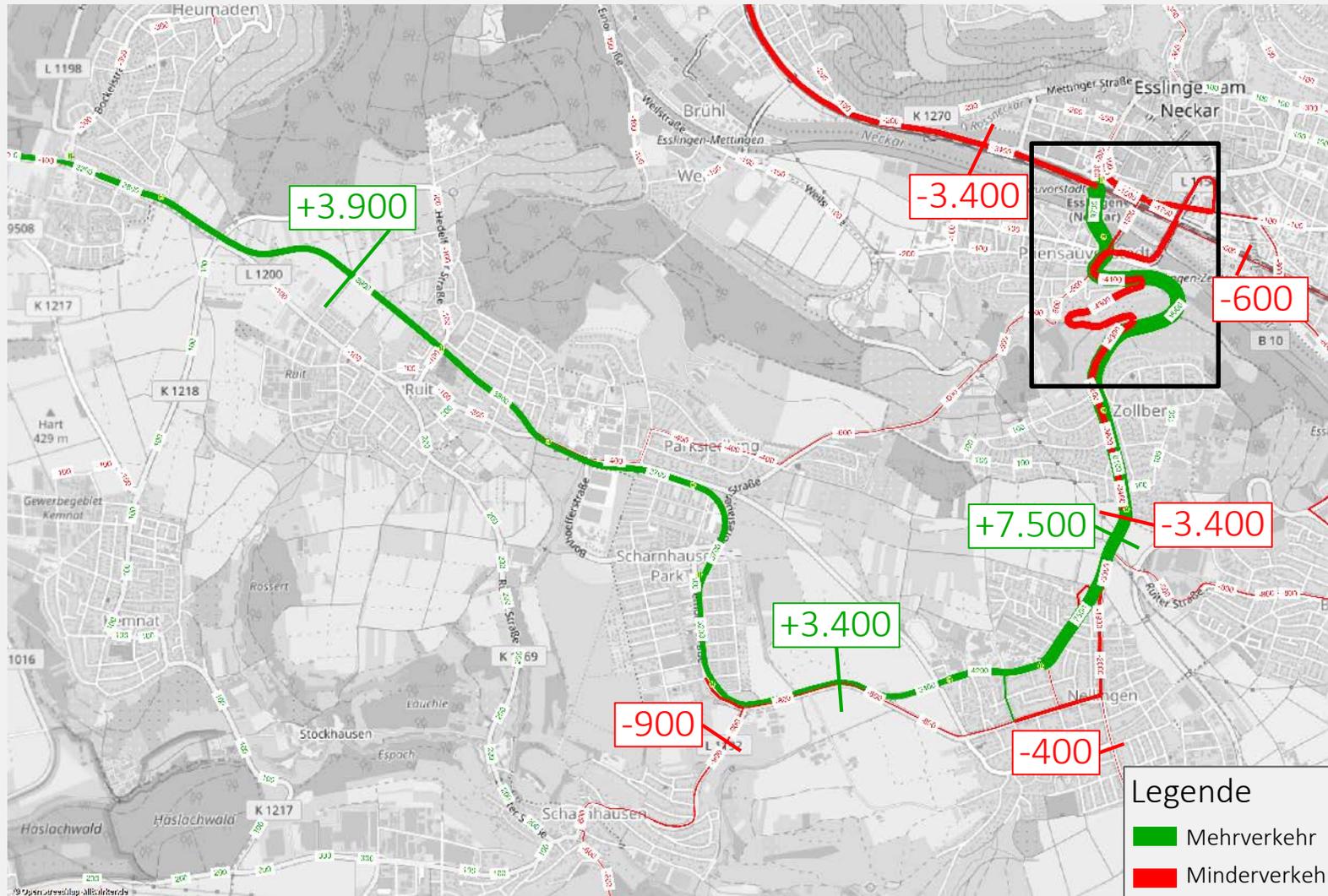
# Belastung des Ohnefalls (VRS Modell)



# Belastung des Mitfalls (VRS Modell)



# Differenzdarstellung (VRS Modell)



- NKI liegt sehr knapp über 1,0
- Preiskalkulation liegt am unteren Limit
- Beauftragung Standi wird aktuell noch nicht empfohlen
- Regionales Verkehrsmodell wird zur Zeit weiterentwickelt (u.a. neue Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes, ggf. neue Quell-Ziel-Kalibrierung mit Hilfe von Mobilfunkdaten)
- aktuell Diskussionen im BMVI bzgl. Anpassung der Standardisierten Bewertung (bislang nicht berücksichtigter Nutzen zu Umweltaspekten (Klimaschutz, etc.) soll stärker berücksichtigt werden, insbesondere bei Projekten in Ballungsräumen)

# Empfehlung

- Beauftragung Standi aktuell zurückstellen
- Trassenfreihaltung weiter betreiben
- Verankerung der Trasse in Flächennutzungsplänen (im Regionalverkehrsplan 2018 bereits als Maßnahme mit hoher Dringlichkeit enthalten)
- Thema in 1-2 Jahren nach Überarbeitung der Methodik der Standi wieder aufrufen und mit neuem Verkehrsmodell Untersuchung zur Standi U7-Ostfildern-Esslingen bei entsprechendem Beratungsunternehmen beauftragen (z.B. VWI Stuttgart, Intraplan, PTV...)



Vielen Dank  
für Ihre  
Aufmerksamkeit!