

## Anregungen und Hinweise zum Entwurf des 1. Nahverkehrsentwicklungsplans (NVEP) der Landeshauptstadt Stuttgart

### 3.) Landkreise, angrenzende Kommunen und Verband Region Stuttgart

Hinweis: Sind Textteile in der Spalte „Behandlung bzw. Einbindung in den NVEP-Entwurf“ fett gedruckt, so wurde im NVEP eine Änderung/Ergänzung vorgenommen.

Nr.	Landkreis/VRS	Anregung	Behandlung und ggf. Einbindung in den NVEP-Entwurf
<b>Landratsamt Böblingen (LRA BB)</b>			
1	LRA BB	<p><b>Kapitel 2.2.2 Beförderungskapazitäten i. V. m. 3.2.2 S-Bahnen</b>            Das in Kapitel 2.1.1 prognostizierte Bevölkerungswachstum bis 2025 in der Region Stuttgart wird sich auch infolge der angestrebten Reduktion des motorisierten Individualverkehrs massiv auf die Fahrgastnachfrage der ein- und ausbrechenden Verkehre zwischen den umliegenden Gebietskörperschaften und der Landeshauptstadt auswirken. Im Zuge seiner wirtschaftlichen Prosperität mit einer hohen Arbeitsplatzdichte sowie als wichtiger Faktor im regionalen Wohnstandortsektor ist der S-Bahn-Verkehr im Landkreis Böblingen auf den radialen Hauptachsen bereits heute am kapazitativen Limit angelangt. Der NVEP konstatiert in dieser Hinsicht bereits eine „kritische Belastungszunahme“ zwischen Goldberg und Rohr. Diesem hohen Fahrgastandrang wäre in Form von (bereits beschlossenen) 15-Minuten-Takt-Ausweitungen sowie mittels einem konsequenten Einsatz von Langzügen (tagsüber Montags-Freitags sowie im Einkaufsverkehr an Samstagen) Rechnung zu tragen. Ein vom NVEP vorgeschlagener mittelfristiger und genereller Einsatz von Langzügen nur „in den Hauptverkehrszeiten“ ist u. E. hingegen nicht ausreichend. Eine darüber hinausgehende generelle Aufstockung würde zugleich bei den Kapazitäten der S1 auch eine wichtige Stärkung für den Binnenverkehr in Stuttgart auf der Stammstrecke darstellen, weshalb eine entsprechende Intervention der Landeshauptstadt für eine Aufstockung zu begrüßen wäre.</p>	<p>In Kapitel 8.4 neu des NVEP wird ausgeführt:            „Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt (...) die Absicht des Verbands Region Stuttgart (VRS), die S-Bahn mittelfristig ganztags in einem dichteren Takt verkehren zu lassen. Um auch in den Hauptverkehrszeiten noch zusätzliche Fahrgäste aufnehmen zu können, wird der VRS gebeten, in diesem Zeitbereich die Langzugbildung insbesondere auf den Strecken, wo eine Entlastung durch den Regionalzugverkehr nicht gegeben ist, auszuweiten.“            Mit der geplanten Taktverdichtung in der Nebenverkehrszeit wird dort bereits die Beförderungskapazität gegenüber heute verdoppelt. Eine weitere Steigerung der Platzangebots durch Langzugbildung wird in diesem Zeitbereich auf absehbare Zeit allenfalls im Veranstaltungsverkehr erforderlich werden.</p>
2	LRA BB	<p><b>Kapitel 3.2.1 Regionalzüge:</b> Der Landkreis teilt die Feststellung, dass eine gesteigerte Attraktivität des Regionalzugverkehrs punktuell eine entlastende Wirkung auf das S-Bahn-Netz hat. Bei konsequenter Umsetzung der Landesvorgaben besteht diese Verlagerungswirkung nicht nur im Stadtinneren, sondern bereits auch auf der hochbelasteten Verkehrsachse zwischen Herrenberg, Böblingen und Stuttgart. In diesem Zusammenhang möchte der Landkreis daran erinnern, dass gemäß der definierten Zielrichtung im</p>	<p>Ein ganztägiger 30-Minuten-Takt ist ein Qualitätsmerkmal des geplanten MetropolExpress-Systems und vom Land Baden-Württemberg im ÖPNV-Pakt von 2014 auch so zugesichert. Die LH Stuttgart geht davon aus, dass das Land die eingegangene Verpflichtung ohne Abstriche umsetzt. Da in Kapitel 6.1.1 neu nicht detailliert auf die Angebotsdichte auf einzelnen Regionalzug-Linien eingegangen wird, ist an dieser Stelle keine NVEP-Änderung erforderlich.</p>

		<p>SPNV auf dieser Relation ein ganztägiger 30-Minuten-Takt einzuführen wäre. Dieser Bedienungsstand wird ab Dezember 2017 (zunächst) für den nachmittäglichen Berufsverkehr auf der Gäubahn eingeführt. Insoweit wäre es wünschenswert, wenn sich auch die Stadt Stuttgart für die ganztägige Ausweitung des 30-Minuten-Takts zwischen Horb und Stuttgart gegenüber dem Land einsetzen würde, wie er auch auf weiteren Zulaufstrecken zum MetropolExpress-Standard gemacht werden soll.</p>	
3	LRA BB	<p><b>Kapitel 3.2.3 Panoramabahn:</b> Bei der Ermittlung des künftigen Betriebskonzepts für die Nachnutzung der Panoramabahn bittet der Landkreis, die tangierten Aufgabenträger einzubeziehen. Hierzu gehören im Falle einer angedachten Durchbindung der Schönbuchbahn von Böblingen nach Ludwigsburg auch die tangierten Landkreise bzw. der operativ tätige Zweckverband Schönbuchbahn. Eine sog. Bypass-Funktion nimmt die Panoramastrecke im Falle einer Anbindung in Richtung Bad Cannstatt und Feuerbach ein. Gemäß der im Regionalverkehrsplan als Maßnahme hoher Dringlichkeit hinterlegten „T-Spange“ kann im Falle von Störungen auf der S-Bahn-Stammstrecke der Schnellbahnverkehr über die Panoramabahn umgeleitet werden. Diese Erweiterungsoption im Zuge der Planungen zum Projekt Stuttgart 21 gewährleistet die Aufrechterhaltung eines durchgebunden S-Bahnverkehrs (z.B. zwischen Böblingen und Bad Cannstatt) und verhindert somit zusätzliche Verlagerungswirkungen auf das hochbelastete Stadtbahnnetz im Störfall. Es wird angeregt, den entsprechenden Ausbau der „T-Spange“ auch im Sinne der Stadt Stuttgart in den NVEP aufzunehmen.</p>	<p>Nachdem ein Betrieb auf der Panoramastrecke wohl auch künftig in Form einer Vollbahn umgesetzt werden wird, dürfte die Aufgabenträgerschaft für das dortige Verkehrsangebot entweder weiterhin beim Land Baden-Württemberg oder neu beim Verband Region Stuttgart liegen. Die LH Stuttgart teilt dabei die Position des Landkreises Böblingen, dass das künftige Betriebskonzept auf dieser Strecke in enger Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften entwickelt werden sollte. Die vollständige oder teilweise Herstellung des sog. „Nordkreuzes“ nur für den Störfall ist auszuschließen. Der Bau dieser kostenintensiven Infrastruktur wird sich nur dann rechtfertigen lassen, wenn dort auch ein Regelbetrieb eingeführt werden kann. Nach Einschätzung der LH Stuttgart würde dieser zusätzlich die Ertüchtigung der Zulaufstrecken aus Richtung Bad Cannstatt und Feuerbach, ggf. bis weit in das Umland hinein, erfordern. Auch der Streckenabschnitt Stuttgart-Rohr – Böblingen wird einen weiteren Taktverkehr nur nach einem Streckenausbau aufnehmen können. Ungeachtet der Einstufung im Regionalverkehrsplan geht die LH Stuttgart allerdings nicht davon aus, dass die Optionen „T-Spange“ bzw. „Nordkreuz“ im Betrachtungszeitraum des NVEP einen Beitrag zur Verkehrsbewältigung im Stadtgebiet werden leisten können. <b>Der Vollständigkeit halber wird im NVEP aber ein Hinweis auf die Ausbauoptionen „T-Spange“ und „Nordkreuz“ ergänzt.</b> Angesichts der innerhalb weniger Jahre zu erwartenden Fahrgaststeigerungen ist es aus Sicht der LH Stuttgart aber naheliegend, die eher kurzfristig realisierbaren Optionen wie die Modernisierung der vorhandenen S-Bahn-Infrastruktur oder die Nutzung der im Regionalzugverkehr vorhandenen Chancen in den Vordergrund zu stellen.</p>

4	LRA BB	<p><b>Kapitel 6.2 (S. 150) bzw. Kapitel 6.2 Anlage 6.2 (S. 150): Buslinie 84: (Vaihingen – Sindelfingen – Universität): Verdichtung bei Aufsiedlung Eiermann-Areal (Vaihingen)</b></p> <p>Die radialen Schienenhauptkorridore sind stark beansprucht. Aus diesem Grund scheint es geboten, bestehende zusätzliche Buskorridore nach Möglichkeit zu erhalten oder gar zu stärken. Dies verhindert Abwanderungstendenzen zum MIV. Zudem handelt es sich bei der Linie 84 um eine für die Stadt Sindelfingen und damit für den Landkreis wichtige Verbindung nach Stuttgart, speziell zur Universität. Bei einer Konkretisierung der Überplanung der Linie 84 wird darum gebeten, dass der Landkreis Böblingen und der VVS einbezogen werden.</p>	Die LH Stuttgart wird bei der Überplanung von ausbrechenden Buslinien den jeweils mitbetroffenen Aufgabenträger einbeziehen.
5	LRA BB	<p><b>Kapitel 5.20, Linien 84 und 91:</b> Der Landkreis Böblingen bittet die Stadt Stuttgart, die Inbetriebnahme der Haltestelle „Katzenbacher Hof“ zu prüfen. Hier handelt es sich um ein beliebtes Freizeitziel an der Magstadter Straße, L 1189 (Gemarkung Leonberg). Eine bessere Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wäre wünschenswert.</p>	Die Einrichtung einer Haltestelle an der L 1189 erfordert nicht unerhebliche bauliche Vorleistungen. Es bestehen aber keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen einen zusätzlichen Halt auf Höhe des „Katzenbacher Hof“. Daher wird vorgeschlagen, die Einrichtung einer Haltestelle „Katzenbacher Hof“ im Verlauf der Buslinie 84 (an der L 1189) gemeinsam mit allen Beteiligten (LRA BB, Stadt Leonberg, LH Stuttgart, SSB, VVS) zu prüfen. Die Maßnahme folgt keinem strategischen Ansatz; im NVEP daher keine Änderung.
6	LRA BB	<p><b>Kapitel 6.5 (S. 156 f): Erwartungen an den Bundes- und Landesgesetzgeber:</b> Der Landkreis Böblingen unterstützt die Forderung der LH Stuttgart an Bund und Land, die Förderquote von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen von 50% auf 75% anzuheben und die Forderung an das Land, sich dauerhaft wieder bei der Fahrzeugförderung zu engagieren.</p>	Die LH Stuttgart dankt für die Unterstützung durch das Landratsamt Böblingen. Die Forderung ist – wie dargestellt – bereits im NVEP enthalten.
<b>Landratsamt Esslingen (LRA ES)</b>			
7	LRA ES	<p><b>Anpassung der Filderbuslinien an die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen und den neuen Filderbahnhof:</b></p> <p>Die Planungen zur Anpassung der Filderbusnetzes müssen zu gegebener Zeit in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Esslingen und dem VVS erfolgen.</p>	Eine enge Abstimmung der im VVS traditionell gut zusammen arbeitenden Aufgabenträger LH Stuttgart und Landkreis Esslingen hält auch die Stadt Stuttgart für zwingend erforderlich. Es wird vorgeschlagen, zu gegebener Zeit als Gesprächsgrundlage den VVS ein ÖPNV-Konzept erarbeiten zu lassen.
8	LRA ES	<p><b>U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Dürtlewang (mit Sindelbach-Kurve, zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten):</b> Der Begriff „Filder“ ist zu konkretisieren. Der Landkreis Esslingen und der VVS sind an der Planung zu beteiligen.</p>	Als südlicher Endpunkt einer solchen Linie kämen sowohl der Flughafen als auch – nach Realisierung der Stadtbahnverlängerung bis Echterdingen – die Haltestelle Echterdingen Hinterhof in Frage. Da die Modellrechnungen bisher keine Vorzugsvariante erkennen lassen, wurde der Endpunkt mit

			„Filder“ offen umschrieben. Die Verbindungskurve im Gewinn „Pflugmühle“ würde beide Lösungen ermöglichen. Eine enge Zusammenarbeit von LRA ES, Stadt Leinfelden-Echterdingen, VVS und LH Stuttgart bei Konkretisierung der Planung wird zugesichert.
<b>Landratsamt Göppingen (LRA GP)</b>			
9	LRA GP	[keine Stellungnahme]	-
<b>Landratsamt Ludwigsburg (LRA LB)</b>			
10	LRA LB	<b>Linie 412:</b> Aktuell laufen im Kreishaus Ludwigsburg die Planungen für das Linienbündel 7, in dem auch die Linie 412 enthalten ist, für die die LH Stuttgart ein ausgeweitetes Fahrplanangebot anstrebt. Gerne wird über eine Aufwertung der Linie gesprochen. Sollte dies von Seiten der LH Stuttgart gewünscht sein, wird darum gebeten, sich sehr kurzfristig mit dem Landratsamt Ludwigsburg in Verbindung zu setzen. Aktuell wird die Vorabkennzeichnung des Linienbündels 7 vorbereitet, die im Herbst 2017 veröffentlicht werden soll.	Die LH Stuttgart ist – wie in Kapitel 7.18 neu des NVEP dargestellt – an einer Aufwertung der Buslinie 412 (Fahrtenhäufigkeiten und Betriebszeiten) interessiert. Die angemahnte Abstimmung ist inzwischen erfolgt.
11	LRA LB	<b>Ausbau U 12:</b> Das Landratsamt begrüßt die bis Ende 2017 umzusetzende Verlängerung der U12 bis Remseck-Neckargröningen und die damit verbundene kürzere Fahrzeit von Fahrgästen aus dem Kreis Ludwigsburg ins Stuttgarter Stadtgebiet.	-
12	LRA LB	<b>Stadtbahn:</b> Der Landkreis arbeitet intensiv an einer Stadtbahn-Lösung für das Kreisgebiet. Der Landkreis ist erfreut, dass im NVEP diesem Projekt eine gute verkehrliche Wirksamkeit bescheinigt und eine Realisierung begrüßt wird.	-
13	LRA LB	<b>Fahrradmitnahme:</b> Der Landkreis schließt sich der Einschätzung im NVEP an, dass die Fahrradmitnahme im Sinne einer einfacheren Kundenkommunikation verbundweit vereinheitlicht werden sollte. Es wäre aus Kreissicht sehr begrüßenswert, wenn die SSB Ihre grundsätzlich negative Haltung zur Fahrradmitnahme in ihren Bussen überdenken würde.	-
14	LRA LB	<b>Seniorenticket:</b> Im NVEP ist unser erfolgreiches Pilotprojekt zum Seniorenticket dargestellt. Es wird vorgeschlagen, die Einführung eines Angebots „Führerschein gegen Senioren-JahresTicket“ auch in der Landeshauptstadt zu prüfen. Gerne steht der Landkreis der LH Stuttgart für Fragen zu diesem Thema zur Verfügung.	Das Angebot „Führerschein gegen Senioren-JahresTicket“ ist als mögliches Handlungsfeld in Kapitel 5.1.4.4 neu des NVEPs dargestellt. Falls die LH Stuttgart die Option aufgreift, wären die andernorts gemachten Erfahrungen eine zweifellos wertvolle Basis.

<b>Landratsamt Rems-Murr-Kreis (LRA RMK)</b>			
15	LRA RMK	Kapitel 3.3.1 des NVEP (S. 41): Die mögliche Einrichtung einer <b>neuen Stadtbahnlinie U16 (Fellbach – Giebel)</b> an Normalwerktagen sowie der Ausbau der <b>Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 (Neugereut – Fellbach-Oeffingen – Fellbach-Schmid)</b> wird von Seiten des Rems-Murr-Kreises begrüßt. Diese Maßnahmen würden die Attraktivität des ÖPNV für Bürger, die von Fellbach Richtung Stuttgart und in umgekehrter Richtung fahren, deutlich erhöhen. Hierdurch könnten PKW-Nutzer zu einem Umstieg auf die Bahn angeregt werden. Dies würde auch die Stadt Stuttgart entlasten.	Die positive Einschätzung des Rems-Murr-Kreises wird begrüßt. Da es sich um ÖPNV-Angebotsverbesserungen im Rems-Murr-Kreis handelt, werden konkretisierende Planungen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und alle weiteren zu klärenden Fragen, auch die der Maßnahmen-Finanzierung, mit allen betroffenen Stellen (Landratsamt, Stadt Fellbach, LH Stuttgart) zu klären sein.
<b>Stadt Fellbach</b>			
16	Fellbach	Tagtäglich werden wir über neue Umweltprobleme informiert. Über Presse, Funk und Fernsehen gehen Meldungen bei uns ein, dass ausgehend vom Verkehr Grenzwerte überschritten werden, Stauerscheinungen scheinbar nicht mehr bewältigbar sind und dadurch ein unermesslicher Schaden für die Allgemeinheit entsteht. In gut gemeinten Ratschlägen wird uns von den Fachleuten dann gebetsmühlenartig empfohlen, neue Straßen zu bauen, dann würde der Verkehr auch wieder fließen und alle Probleme wären gelöst. Dass das so in seiner Verallgemeinerung nicht stimmt, davon ist die Stadt Fellbach überzeugt. Auf dem Weg zu einer wirklich nachhaltigen Mobilität muss es unser aller Ziel sein, die Belastungen für die Umwelt und die Gefahren für die menschliche Gesundheit zu verringern. Unbestritten ist, dass eine ausgewogene Mobilität Garant für unsere gesellschaftliche Weiterentwicklung ist. Unter dieser Betrachtungsweise begrüßt die Stadt Fellbach den Entwurf zur Fortschreibung des NVEPs für die Landeshauptstadt Stuttgart. Die dort enthaltene Schwerpunktsetzung zum Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird von uns ausdrücklich unterstützt.	-
17	Fellbach	Gerne wird sich die Stadt Fellbach am im NVEP vorgeschlagenen Ausbau der Stadtbahn aktiv beteiligen. Die Einführung einer <b>Stadtbahnlinie U16</b> zwischen Stuttgart-Giebel und Fellbach wird die Qualität des Nahverkehrs spürbar verbessern.	Die LH Stuttgart begrüßt das Engagement der Stadt Fellbach bei der Schaffung einer gemeinsamen tangential verkehrenden Stadtbahnlinie U16. Die Planungen werden zwischen der Stadt Fellbach, der LH Stuttgart und der SSB eng abgestimmt.
18	Fellbach	Der angestrebte <b>Betrieb von Langzügen auch auf der Tallängslinie U1</b> verdoppelt bei weiterhin gleicher Taktfolge die Kapazität und sorgt so bei den Fahrgästen zu einem spürbaren Qualitätsgewinn.	Die Planungen zur Verlängerung der Stadtbahn-Haltestellen im Verlauf der Stadtbahnlinie U1 auf Fellbacher Gemarkung werden von SSB und der Stadt Fellbach gemeinsam betrieben.

19	Fellbach	<p>Der im NVEP als verfolgenswert angerissene Ansatz zur planerischen Überprüfung einer <b>Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 über Stuttgart-Neugereut bis nach Fellbach-Schmidlen/Oeffingen</b> wird von der Stadt Fellbach äußerst positiv bewertet. Schon im 2013 einstimmig vom Fellbacher Gemeinderat beschlossenen Integrierten Verkehrsentwicklungsplan wurden Maßnahmen für eine Verlängerung der U2 von Stuttgart-Neugereut in die Fellbacher Stadtteile Schmidlen und Oeffingen vertieft untersucht und verschiedene Trassierungen aufgezeigt. In die Bearbeitung war auch die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit Fachleuten involviert. Die jetzigen Überlegungen zu einer gleichen Verlängerung der Trasse der U19 finden im Fellbacher Gemeinderat ebenfalls eine breite Zustimmung. In den Sitzungen des gemeinderätlichen Verwaltungsausschuss (am 12.09.2017) und des Bauausschuss (am 14.09.2017) wurde hierzu im Zuge der Beratungen zum NVEP der Landeshauptstadt positiv Stellung bezogen. Mit dem für den Nahverkehr verantwortlichen Dezernenten des Rems-Murr-Kreises, Herrn Dr. Peter Zaar, hat die Stadt Fellbach erste Planungsüberlegungen und eine Handlungsempfehlung in Sachen U19-Ausbau abgestimmt. Unter den vorgenannten Aspekten wird vorgeschlagen, eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus den Kommunen Stuttgart und Fellbach, dem Rems-Murr-Kreis, der SSB und dem VVS zu bilden, die das weitere Vorgehen strategisch bestimmt und die Aktivitäten bei der SSB als Vorhabenträger positiv unterstützt. Im Doppelhaushalt 2018/2019 der Stadt Fellbach, der im Dezember 2017 vom Gemeinderat verabschiedet wird, wird die Stadt für eine vertiefte Machbarkeitsstudie und eine Nutzen-Kosten-Analyse Finanzmittel einstellen, um gemeinsam mit der SSB Planungsaufträge auslösen zu können. In die aktuelle Diskussion zur Luftreinhaltung in Deutschland und in den vom Bund und der Automobilindustrie ausgelobten Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ drängt sich eine Untersuchung zur U19-Verlängerung als gut geeignete Maßnahme quasi von alleine auf. Deshalb hat die Stadt Fellbach beim Ministerium für Verkehr das Vorhaben zur Förderung angemeldet.</p>	<p>Die Untersuchung einer Verlängerung der Stadtbahn über Neugereut hinaus nach Fellbach-Oeffingen und -Schmidlen sollte – wie im NVEP dargestellt – ergebnisoffen gutachterlich untersucht werden. Eine gemeinschaftliche Beauftragung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung der Aufgabenträger auf Initiative der Stadt Fellbach erscheint sinnvoll. SSB und VVS werden ein solches Gutachten gern beratend begleiten. Förderangebote sollten – wo immer möglich – in Anspruch genommen werden.</p>
----	----------	--	--

<b>Stadt Kornwestheim</b>			
20	Kornwestheim	<p><b>Kapitel 3.2.3 (Panoramabahn / Salamanderbahn):</b> Im Zuge der Stellungnahme zum Regionalverkehrsplan hat sich die Stadt Kornwestheim klar positiv zur Salamanderbahn / Schusterbahn positioniert. Für die Stadt Kornwestheim besteht mit der Schusterbahn als tangentielle Verbindung ein attraktives Angebot welches es erlaubt, ohne Umwege über den Hauptbahnhof Ziele im Nordosten der Landeshauptstadt zu erreichen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der aufgrund der Baustelle S21 derzeit regelmäßig auftretenden Beeinträchtigungen im Bereich des Hauptbahnhofs Stuttgart mit Auswirkungen auch auf den S-Bahn-Verkehr in Kornwestheim wäre aus Sicht der Stadt Kornwestheim zu prüfen, inwiefern nicht über eine kurzfristige Stärkung der Schusterbahn der Hauptbahnhof und damit das System als Ganzes entlastet werden kann.</p>	<p>Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass das Fahrgastaufkommen im heutigen Streckenkorridor eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart keinen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis ebenfalls begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b> Fahrgäste aus Kornwestheim streben allerdings weit überwiegend Ziele in der Stuttgarter Innenstadt sowie in Feuerbach und Zuffenhausen an. Im Störungsfalle wäre diesen Fahrgästen auch mit einem dichteren Fahrplanangebot auf der Salamanderbahn daher kaum geholfen.</p>
21	Kornwestheim	<p><b>Kapitel 5.13 (Stadtbezirk Mühlhausen):</b> Angeregt wird zu prüfen, inwiefern über eine Bus-Verbindung zwischen Kornwestheim und Mühlhausen bestehende Defizite im Tangentialnetz verbessert und ein sinnvolles neues ÖPNV Angebot aufgebaut werden kann, welches dazu geeignet ist, den MIV zwischen den beiden Nachbargemeinden deutlich zu reduzieren. Diese Aussage gilt umso mehr als mit der perspektivisch ggf. anstehenden Entwicklung des Wohngebiets „Beim Schafhaus“ eine weitere Zunahme des MIV zwischen Mühlhausen und Kornwestheim zu erwarten ist.</p>	<p>Die LH Stuttgart steht einer gemarkungsüberschreitenden Busverbindung zwischen Stuttgart-Mühlhausen und Kornwestheim grundsätzlich offen gegenüber. Eine solche erscheint aber erst im Zusammenhang mit der Aufsiedlung des Wohngebiets Schafhaus denkbar. Hierfür sind vorab jedoch noch grundsätzliche Fragen der Verkehrsanbindung zu lösen. Außerdem wird ein Zusammenhang mit einer möglichen Stadtbahnanbindung von Pattonville gesehen.</p>
22	Kornwestheim	<p><b>Kapitel 5.18 (Stadtbezirk Stammheim):</b> Die Empfehlung einer Aufwertung der Buslinie 412 wird von der Stadt Kornwestheim unterstützt. Über die Linie 412 sind derzeit sowohl die im Südwesten der Markung gelegenen Wohnbereiche mitsamt den hier gelegenen Bildungseinrichtungen als auch gewerblich genutzte Bereiche angebunden. Über eine Aufwertung der Linie 412 könnte die Erreichbarkeit dieser Bereiche verbessert und die Nutzung des ÖPNV insgesamt attraktiviert werden. In diesem Zusammenhang ebenfalls zu prüfen wäre, inwiefern z.B. im Zuge von Taktverdichtungen heute vorhandene Kfz-gestützte Pendlerverkehre zwischen Stammheim und dem S-Bahnhaltepunkt Kornwestheim vom Kfz auf den ÖPNV verlagert werden können. Auch die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 413 ab Stammheim bis Zuffenhausen könnte ggf. ein Ansatz sein, diese Pendlerverkehre</p>	<p>Bezüglich einer Angebotsverbesserung auf der Buslinie 412 ist die LH Stuttgart bereits im Gespräch mit dem Landkreis Ludwigsburg und dem VVS. Gemäß den Vorgaben des Stuttgarter Nahverkehrsplans wird mindestens ein 30-Minuten-Takt tagsüber angestrebt. Dies würde in Stammheim-Ost auch im Falle einer (zeitweisen) Verlängerung der Linie in Richtung Zuffenhausen gelten.</p>

		zwischen Stammheim und Kornwestheim entsprechend zu reduzieren. In diesem Falle aus Sicht der Stadt Kornwestheim zwingend zu berücksichtigen ist, dass eine Verlängerung der Linie nicht zu Lasten der Taktung gehen kann.	
<b>Stadt Leinfelden-Echterdingen</b>			
23	Leinfelden-Echterdingen	Das Ziel des NVEPs bzgl. des prognostizierten Individualverkehrsaufkommens, eine deutliche Reduzierung um 20% zu erreichen, wird begrüßt und unterstützt. Dies kann nur über Anreize und Maßnahmen, den ÖPNV zu verbessern, erreicht werden. Die Beförderungskapazitäten zu erhöhen (z. B. durch Taktverdichtung, längere Züge, Netzausweitungen) als auch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern (z. B. durch intermodale Vernetzung, kürzere Reisezeiten, Marketing und tarifliche Maßnahmen) sind wichtige Maßnahmen, um die Ziele des NVEPs nachhaltig zu erreichen. Im vorgelegten Entwurf sind die Ziele der Landeshauptstadt vorrangig betrachtet, jedoch wirken und beeinflussen die Maßnahmenempfehlungen auch die Entwicklungen des ÖPNV in den Städten und Gemeinden über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt hinaus. Hierbei sind auch wesentliche Belange der Stadt Leinfelden-Echterdingen betroffen.	-
24	Leinfelden-Echterdingen	<b>Stadtbahnlinie U5:</b> Bei den vorgesehenen Maßnahmen zur Stadtbahnlinie U5 sind ganz elementare Interessen, Belange und Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Leinfelden-Echterdingen betroffen. Die Stadtbahnlinie U5 ist eine wichtige direkte Verbindung für den Stadtteil Leinfelden in die Landeshauptstadt und deren Filder-Vororte. Die Stadt Leinfelden-Echterdingen beabsichtigt, diese Linie mittelfristig zu erweitern, um auch den Stadtteil Echterdingen wieder an das Stadtbahnnetz anzubinden. Ein erster Schritt hierzu erfolgt durch die <b>Verlängerung der Linie bis zur neuen Haltestelle "Neuer Markt"</b> . Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2020 erfolgen. Dieses Schienenangebot hat eine große Bedeutung in Anbetracht der zunehmenden Aufsiedelungen in neuen Gewerbe- und Wohngebieten. Das Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist bekanntlich schon heute im Bereich der Filder-Vororte und rund um die Autobahnanschlussstelle Stuttgart-Möhringen sowohl auf südlicher als auch auf nördlicher Seite der Autobahn A8 über die Hauptverkehrszeiten hinaus, überlastet. Die Stadtbahn U5 verkehrt in diesem stark frequentierten Bereich und könnte sehr kurzfristig durch Taktverdichtungen den MIV spürbar entlasten. <b>Es ist deshalb</b>	<b>U5B:</b> Die LH Stuttgart beabsichtigt, mittelfristig auch den Stadtbezirk Plieningen/Birkach mit einer Stadtbahnlinie direkt an das Stadtzentrum anzuschließen. Dies ist durch die Linie U5B (Arbeitstitel) und dem Bau einer Verbindungskurve am Bahnhof Möhringen realisierbar. Die Linie U5B würde die heutige Linie U5 auf dem Abschnitt Killesberg – Riedsee auf einen 10-Minuten-Takt verdichten sowie Plieningen-Nord und Birkach im 20-Minuten-Takt bedienen. Die Einführung zusätzlicher Fahrten auf der Relation Innenstadt - Möhringen ist nicht möglich, da das Talquersystem mit bis zu fünf parallelen, vertakteten Stadtbahnlinien zukünftig dann voll ausgelastet ist. Sollte von Seiten Leinfelden-Echterdingens eine Taktverdichtung gewünscht werden, bieten sich eine mögliche Führung der angedachten U17 ab Leinfelden oder die heutige U5 überlagernde, Kurzfahrten ab Leinfelden in Richtung Möhringen an. In diesen Fällen wäre die verdichtete Verbindung in Richtung Stuttgarter Stadtzentrum mit schnellen Umsteigeverbindungen zu gewährleisten. Nachdem sowohl die Linie U6 als auch die Linie

		<p><b>unbedingt weiter zu gewährleisten und sicherzustellen, dass der Stadt die Möglichkeit, den Takt zu verdichten, erhalten bleibt.</b></p> <p>Die im Entwurf enthaltenen Maßnahmen auf dieser Stadtbahnlinie sehen die Taktverdichtung auf 10 Minuten zwischen den Haltestellen Killesberg und Möhringen vor. Ab Möhringen soll dann die Linie in 2 Äste, in einen Ast nach Leinfelden und einen zweiten Ast nach Plieningen – Hohenheim – Birkach – Asemwald aufgeteilt werden. Dies bedeutet, dass ein zukünftiger <b>10-Minuten-Takt nach Leinfelden</b> ausgeschlossen wäre. In Anbetracht der geplanten Ansiedlungen im Bereich Vaihingen/Möhringen und in Leinfelden-Echterdingen muss eine mögliche Taktverdichtung nach Leinfelden jedoch zukünftig weiter möglich sein. Es wäre der Bürgerschaft, den Fahrgästen und der Wirtschaft nicht zu vermitteln, wenn eine Taktverdichtung nicht mehr zu realisieren ist und keine Alternative zum Individualverkehr angeboten werden kann.</p>	<p>U12 in Doppeltraktion verkehren, stünden für Umsteiger aus Richtung Leinfelden-Echterdingen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung.</p>
25	Leinfelden-Echterdingen	<p><b>Stadtbahn U17:</b> Der Prüfauftrag einer neuen Stadtbahnlinie U17 Filder – Wallgraben – Dürrolewang ist zwar möglicherweise ein interessanter Ansatz, jedoch aus Sicht der Stadt Leinfelden-Echterdingen <b>keine Alternative zu einer Taktverdichtung auf der Stadtbahnlinie U5.</b></p>	<p>Im Hinblick auf die angesprochene hohe Auslastung der A8-Anschlussstelle Möhringen stellt sich durchaus die Frage, ob den sich dort akkumulierenden Verkehrsströmen mit einer Angebotsverbesserung in Richtung Wallgraben/Vaihingen nicht eine attraktivere ÖPNV-Alternative angeboten werden würde. Dies soll jedoch durch Simulationsrechnungen noch vertieft untersucht werden.</p>
26	Leinfelden-Echterdingen	<p><b>P+R-Anlagen:</b> Die P+R-Anlagen dürfen aus Sicht der Stadt Leinfelden-Echterdingen nicht auf LE-Gemarkung erstellt werden, um die bereits gegenwärtig überlasteten Einfallstraßen nicht noch weiter zu belasten.</p>	<p>Die im NVEP dargestellten P+R-Ausbaumaßnahmen (an den Bahnhöfen Obertürkheim und Weilimdorf sowie die neue Anlage an der Nord-Süd-Straße) liegen alle auf Stuttgarter Gemarkung. Die LH Stuttgart maßt sich nicht an, ihren Nachbarkommunen ohne Vorabstimmung den Bau potenziell umstrittener Infrastrukturen nahezulegen. Grundsätzlich hält die LH Stuttgart in Sachen P+R aber eine konstruktive Zusammenarbeit der Kommunen mit dem konzeptionell zuständigen VRS für unerlässlich.</p>

27	Leinfelden-Echterdingen	<p><b>B+R-Anlagen / Verleihradsystem:</b> Die Stadt Leinfelden-Echterdingen strebt ein gemeinsames Konzept mit der Landeshauptstadt an, um einen gemeinsamen Anbieter für eine interkommunale Lösung zu finden.</p>	<p>Das neue Leihsystem RegioRadStuttgart wird mit den bereits bestehenden Leihsystemen z.B. in Fellbach, Filderstadt, Ludwigsburg und Remseck kompatibel sowie offen für den Anschluss weiterer Kommunen sein. Die LH Stuttgart begrüßt die Bereitschaft der Stadt Leinfelden-Echterdingen, an dem System ebenfalls teilzunehmen.</p>
28	Leinfelden-Echterdingen	<p><b>Tarifstruktur:</b> Die Überlegungen, die Zonen im bestehenden Flächenzonentarif zu verändern, hin zu weniger Zonen, wird unterstützt. Der Wegfall der Sektorengrenzen kommt den Tangentialverbindungen zugute und entlastet somit den Zonenkern.</p> <p>Es ist der Stadt sehr wichtig, weiterhin in die Überlegungen und Planungen des NVEPs der Landeshauptstadt Stuttgart eingebunden zu werden.</p>	<p>Der VVS untersucht zusammen mit seinen Gesellschaftern derzeit unterschiedliche Ansätze zu einer umfassenden Tarifzonenreform. Hierzu zählen z. B. die Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20, der Wegfall der Sektorenaußengrenzen sowie ein grundlegend vereinfachtes Tarifzonensystem mit weit weniger Tarifzonen als heute. Die LH Stuttgart kann eine Änderung der Tarifstruktur im VVS nur mittelbar beeinflussen. Tarifliche Änderungen werden im VVS-Tarifausschuss vorbereitet und – falls mehrheitsfähig – im VVS-Aufsichtsrat beschlossen. Die Position der Stadt Leinfelden-Echterdingen kann sicherlich auch über den VVS-Gesellschafter Landkreis Esslingen Eingang in die VVS-Gremien finden.</p>
29	Leinfelden-Echterdingen	<p>In Anbetracht der geographischen Lage der Stadt Leinfelden-Echterdingen, umgeben mit der BAB A8, der B 27 und deren Anschlüsse und als direkte südlich gelegene Nachbarstadt der Landeshauptstadt mit einer großen Verkehrsbelastung aufgrund von Durchgangsverkehren in die Landeshauptstadt, tragen die Schienenverkehre ganz wesentlich zu einer verträglicheren Verkehrsabwicklung bei. Im Blick hat die Stadt Leinfelden-Echterdingen auch die Verantwortung für die wichtigen Infrastruktureinrichtungen des Landes mit dem Landesflughafen, der Landesmesse und dem Fernbusbahnhof sowie dem zukünftigen Filderbahnhof auf Gemarkung der Stadt. Funktionierende Schienenverkehre tragen dazu bei, die Lebensqualität zu erhalten, unseren Wirtschaftsstandort zu stärken sowie die umweltpolitischen Ziele zu erreichen.</p> <p>Es ist kommunale Aufgabe, den Verkehr bestmöglich abzuwickeln. Allem voran kann ein attraktiver Schienenverkehr die enormen Verkehrsmengen bewältigen und die Verkehrsbelastungen begrenzen.</p>	<p>Die LH Stuttgart schätzt die – durch den Messeneubau erfreulicherweise nur vorübergehend beeinträchtigte – gute interkommunale Zusammenarbeit auf den Fildern und insbesondere im Bereich Flughafen und stimmt den Aussagen der Stadt Leinfelden-Echterdingen vollumfänglich zu.</p>

Verband Region Stuttgart (VRS)			
30	VRS	<p><b>Verbesserungen im Schienenverkehr</b></p> <p>Der NVEP enthält mit dem Verweis auf den zukünftigen durchgängigen <b>15-Minuten-Takt auf der S-Bahn</b> sowie das <b>Zugsicherungssystem ETCS</b> zwei wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität auf der Schiene.</p> <p>Bei der Nutzung der <b>Gäubahn (Panoramabahn)</b> sollte darauf geachtet werden, dass durch zusätzliche Haltestellen die Reisezeit für die tangentielle Verbindung gegenüber einer Fahrt durch das Zentrum attraktiv bleibt.</p> <p>Als wesentliche Verbesserungsmöglichkeit für die Stadt-Umland-Verbindung auf der <b>Schiene</b> sollte die <b>Tangentialverbindung von Böblingen/Rohr über die Fildern ins Neckartal</b> im NVEP berücksichtigt werden.</p>	<p>Ist im NVEP bereits dargestellt.</p> <p>Wie im NVEP in Kapitel 6.1.3 neu dargestellt, wird die Panoramastrecke dem klassischen Vollbahnverkehr gewidmet bleiben, so dass die Ausgestaltung eines künftigen Verkehrsangebots nicht in die Zuständigkeit der LH Stuttgart fallen wird. Selbstverständlich ist die LH daran interessiert, durch verkehrlich sinnvolle zusätzliche Haltepunkte (siehe Kapitel 6.1.3 neu des NVEP) entlang der Strecke den Stuttgarter Bürgern eine verbesserte ÖPNV-Erschließung zu schaffen.</p> <p>Die LH würde die Schaffung dieser regionalen Tangentiale begrüßen, zumal sich so auch Fahrgastfahrten über die Stammstrecke des S-Bahn-Netzes vermeiden lassen. Da diese Trasse die LH jedoch zunächst nicht tangiert, im NVEP keine Änderung.</p>
31	VRS	<p><b>Verbesserungen im Bus- und Stadtbahnverkehr</b></p> <p>Die im NVEP aufgeführten Verbesserungen sind zu begrüßen, insbesondere die <b>Taktverdichtungen der Buslinien</b> im Stadtkern sowie die angedachte <b>Taktverdichtung auf U5 und U8</b>. Hierdurch würde auch der Killesberg als Teil der inneren Stadtbezirke wieder den mehrfach geforderten 10-Minuten-Takt erhalten.</p> <p><b>Auf der U8</b> sollte nicht nur über eine Ausdehnung der Betriebszeiten an Samstagen, sondern generell über einen <b>täglichen Betrieb</b> nachgedacht werden.</p>	<p>Die genannten Maßnahmen sind im NVEP in Kapitel 6.2.1 neu bereits dargestellt.</p> <p>Ein Vollausbau der Linie U8 wird langfristig nicht ausgeschlossen. Im Sinne eines möglichst effizienten Einsatzes von Personal- und Fahrzeugressourcen soll aber zunächst an Samstagen die Inanspruchnahme der Linie im Besorgungs- und Freizeitverkehr getestet werden. Immerhin würden bei der angestrebten Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20 die tariflichen Hemmnisse für die Nutzung der Umsteigeverbindung über die Haltestelle „Bopser“ entfallen, zudem entsteht mit der</p>

	<p>Bei den Vorschlägen zu Verbesserungen im <b>Busverkehr</b> sollte der Fokus nicht nur auf Taktverdichtungen und mögliche Linienerweiterungen bestehender Verkehre, sondern insbesondere auf <b>schnellen Angeboten entlang der Tangentialen</b> liegen. Ähnlich der <b>Buslinie Bad Cannstatt – Stuttgart-Mitte</b> gilt es, schnelle Busverbindungen zu schaffen, die mit dem MIV vergleichbare oder gar kürzere Fahrzeiten erzielen, bislang jedoch vergleichsweise wenig dicht vom ÖV erschlossen sind. Das gilt etwa für die <b>Verbindung Feuerbach – Botnang</b>, die nach jetzigem Entwurfsstand des Luftreinhalteplans ab 2018 ebenfalls mit temporären Dieselfahrverboten belegt wäre. Auch auf der Relation <b>Obertürkheim – Hedelfingen – Heumaden – Flughafen</b> wäre ein entsprechendes Angebot denkbar.</p> <p>Im eher langfristigen Planungszeitraum des NVEP ist es begrüßenswert, mit <b>Seilbahnen</b> auch über technisch <b>alternative Bedienformen</b> nachzudenken. Neben den bereits aufgeführten Relationen sollte aus Sicht der Region auch die bereits in die Diskussion eingebrachte Verbindung <b>Untertürkheim – Rotenberg</b> weiter enthalten bleiben. Diese könnte bei entsprechender Führung auch bislang mit dem Bus nur schwer erreichbare Teile Rotenbergs erschließen und ergänzend die auch im NVEP erkannte Bedienungslücke <b>Rotenberg – Uhlbach</b> schließen. Sofern dies wegen der vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen Rotenbergs und Uhlbachs wirtschaftlich nicht darstellbar wäre, würde sich diese Verbindung beispielhaft auch für die (später autonome) Bedienung <b>mit Kleinfahrzeugen bzw. Ruftaxis</b> eignen, da Topografie und Straßenverhältnisse hier den Einsatz von Solobussen nur in wenigen Bereichen ermöglichen.</p> <p>In Anbetracht der Herausforderungen an die nachhaltige Ausgestaltung der Mobilität sollte der NVEP seine <b>Zielvorgaben zu alternativen Antrieben konkretisieren</b>. Die mittelfristige</p>	<p>Verlängerung der U6 zum Flughafen eine weitere Fahrmöglichkeit zwischen dem westlichen und dem östlichen Filderbereich.</p> <p>Im Stuttgarter Stadtgebiet existieren auf tangentialen Relationen leider nur wenige Straßenzüge, die einen idealtypischen Schnellbusverkehr ermöglichen würden. Fahrzeitverkürzungen sind zumeist nur im Sekundenbereich durch punktuelle Maßnahmen an Knotenpunkten möglich. Immerhin benennt der NVEP zahlreiche Verkehrsknoten und kurze Straßenabschnitte, wo Stabilisierungs- und Beschleunigungseffekte für den Busverkehr dringlich und möglich sind.</p> <p>Der NVEP sieht bereits vor, durch solche punktuellen Umbaumaßnahmen die Voraussetzungen für eine stabile Busverbindung Obertürkheim – Flughafen zu schaffen und diese dann auch einzuführen. Auf der Relation Botnang – Feuerbach verkehrt bereits die Buslinie 91, für die aber kaum Ansätze für Fahrzeitverkürzungen gesehen werden.</p> <p>Der Stadtteil Rotenberg beherbergt derzeit weniger als 800 Einwohner, so dass eine angemessene Auslastung einer Luftseilbahn zum Rotenberg allenfalls an einzelnen Tagen mit hohem Freizeitverkehrsaufkommen erzielt werden könnte. Zudem erscheint eine verträgliche Einpassung einer Seilbahn in das Landschaftsbild rund um die denkmalgeschützte Grabkapelle nur schwer vorstellbar.</p> <p>Die LH Stuttgart teilt allerdings die Einschätzung des VRS, dass der Stadtteil Rotenberg ein Einsatzgebiet für innovative, bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote sein könnte. Wegen der an einzelnen Wochenendtagen recht schwierigen Verkehrssituation ist Rotenberg als Testfeld für solche Angebote jedoch weniger geeignet. Diese werden voraussichtlich eher in weniger exponierten Wohngebieten erprobt werden.</p> <p>Die Zielsetzungen der LH Stuttgart zur Antriebstechnik im Busverkehr sind in Kapitel 6.3.2 neu des NVEPs dargestellt und</p>
--	--	--

		<p>Ausrüstung der Busflotte der SSB mit Euro-6-Dieselmotoren kann dabei nur ein Teil der Anstrengungen sein, die den Fuhrpark umfassen. Die Region ist der Auffassung, dass in einer Stadt, in der aus Sicht des Landes ab 2018 zeitweise die Einfahrt von nur 3 oder 4 Jahre alten Fahrzeugen mit Dieselantrieb verboten werden soll, die Flottengestaltung des städtischen Verkehrsunternehmens ebenso eine Vorreiterrolle spielen muss wie beim übrigen städtischen Fuhrpark. Bestehende oder bereits erfolgte Versuche mit <b>Wasserstoff- und Hybridfahrzeugen</b> sollten deshalb auf <b>größere Stückzahlen</b> ausgedehnt und um <b>Elektrofahrzeuge</b> ergänzt werden, wie dies in anderen Städten bereits der Fall ist (z.B. Osnabrück) bzw. in konkreter Planung wie in Esslingen. Dabei sollten auch flächendeckende Ladeinfrastrukturen z.B. an Endhaltestellen bereitgestellt werden.</p>	<p>decken sich weitestgehend mit der vom VRS empfohlenen Zielsetzung. Allerdings gehen LH Stuttgart und SSB davon aus, dass in wenigen Jahren Elektrobusse verfügbar sein werden, die einen Tageseinsatz ohne Zwischenladung absolvieren können. Vom Aufbau einer Ladeinfrastruktur an den Linienwegen wird deshalb abgesehen, der Aufbau einer Fahrzeugflotte mit rein elektrischen Fahrzeugen vorerst noch zurückgestellt.</p>
32	VRS	<p><b>Ausbau von Park &amp; Ride</b> Für die Region als Träger für die Vorhaltung von P&amp;R-Anlagen ist eine gemeinschaftliche Koordination und Kooperation unerlässlich. Gerade für den nicht unwesentlichen Anteil der Pendler, welche vom Umland oder aus anderen Regionen nach Stuttgart einpendeln, ist bei längerer Reisezeit bzw. häufigem Umsteigezwang der Pkw weiterhin das Mittel der ersten Wahl. Es ist unzweifelhaft, dass <b>in der Landeshauptstadt</b> wegen der erforderlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung <b>ein dringender Handlungsbedarf</b> besteht, P&amp;R auszubauen. Trotz der regionalen Verantwortung für das regionale P&amp;R-Konzept kann diese Aufgabe aber <b>nur mit wesentlicher Unterstützung und Mitteln der Landeshauptstadt</b> gelingen. Der Verband Region Stuttgart signalisiert seine Bereitschaft, die Landeshauptstadt hierbei zu unterstützen und soweit gewünscht Gespräche über eine regionale Beteiligung aufzunehmen.</p>	<p>Die LH Stuttgart bedankt sich für das Angebot des VRS, mit Blick auf den Ausbau von P+R-Anlagen die LH Stuttgart planerisch und auch finanziell zu unterstützen. Bei den Überlegungen zum P+R-Ausbau orientiert sich die LH Stuttgart bereits an der Grundkonzeption des VRS. Nach weiterer zeitlicher und planerischer Konkretisierung der städtischen Projekte wird die LH Stuttgart gerne auf den VRS zugehen.</p>
33	VRS	<p><b>Sharingmodelle als Ergänzung zum ÖPNV entwickeln</b> Gerade in Großstädten ist ein Trend hin zu Haushalten ohne eigenen Pkw zu beobachten. Da jedoch nicht jeder Wegezweck mit dem ÖPNV zu erfüllen ist, können und müssen entsprechende Angebote vorgehalten werden, insbesondere in Zeiten mit geringer Taktfolge. Der NVEP verweist richtigerweise auf die gut ausgebauten, privat organisierten und finanzierten Angebote in Stuttgart. Dies sollte <b>neben dem Carsharing (Stadtmobil, car2go, Flinkster) auch beim Bikesharing</b> betont werden. Analog zu den Busverkehren sollte hierbei das Ziel verfolgt werden, möglichst <b>flächendeckend</b></p>	<p>Dem Thema intermodale Verknüpfungen ist im NVEP ein ganzes Kapitel (6.5 neu) gewidmet. Dabei nehmen Carsharing und Fahrrad-Leihstationen eine zentrale Rolle ein. Bei privat betriebenen Carsharing kann nur politisch auf den Einsatz alternativer Antriebe hingewirkt werden. Allerdings ist die LH Stuttgart mit der zu 100% elektrisch angetriebenen Car2Go-Flotte diesbezüglich sehr gut bedient. Was die künftigen Fahrrad-Leihstationen angeht, so werden Pedelecs zu leihen sein, die auch mit Systemen von</p>

		<p><b>alternative Antriebe</b> einzusetzen. In Anbetracht der Topografie sollte bei Fahrradverleihen stets ein ausreichender Anteil an <b>Pedelecs bzw. E-Bikes oder Lastenrädern</b> sichergestellt sein. Auch <b>Carsharing</b> sollte zu einem wesentlichen Teil mit <b>Elektrofahrzeugen</b> angeboten werden, wobei für diese Fahrzeuge auch flächendeckend Schnellladeeinrichtungen bereitzustellen sind. Diese sollten dann auch für private Elektrofahrzeuge zugänglich und nutzbar sein.</p> <p>Um <b>Sharingangebote</b> wirkungsvoll in der Region in Ergänzung zum ÖPNV einzuführen, dürfen sich diese Angebote nicht allein auf die großstädtischen Zentren begrenzen. <b>Auch in den Außenbereichen des Stadtbahn- und S-Bahnnetzes</b> müssen diese Angebote <b>verfügbar</b> sein, auch wenn sie dort nicht eigenwirtschaftlich von Unternehmen erbracht werden können, sondern wie auch für die anderen ÖPNV-Angebote eine öffentliche Bezuschussung erforderlich ist. Im Sinne eines öffentlichen Individualverkehrs müssen diese Produkte mit der <b>polygo-Karte</b> (z.B. Aufschließen von Carsharing-Fahrzeugen mit dieser und spätere Abrechnung über diese) und über die regionale Mobilitätsplattform sowie die VVS-App (z.B. zur Lokalisierung von Carsharing-Fahrzeugen) weiter vernetzt werden. Ein entsprechendes Modell sollte nicht singulär für die Landeshauptstadt, sondern muss <b>flächendeckend für die Region</b> entwickelt werden. Auch hier ist der Verband Region Stuttgart bereit, gemeinsam mit der Landeshauptstadt Gespräche über die Einführung solcher Systeme zu führen.</p>	<p>Nachbarkommunen kompatibel sind, so dass ein Abgeben an anderer Stelle möglich ist.</p> <p>Die Haltung der LH Stuttgart zur polygoCard und deren Funktionalität in bereits ausführlich in Kapitel 5.2.5 neu dargestellt.</p>
34	VRS	<p><b>Vernetzung von Mobilitätsangeboten, Digitalisierung, autonomes Fahren</b></p> <p>Die Angebotsgestaltung im ÖPNV wandelt sich zunehmend im Sinne von Mobilitätsdienstleistungen. Der klassische ÖPNV wird zumindest langfristig um individualisierte Angebote zu ergänzen sein. Während insbesondere in der Kernstadt Stuttgarts weiterhin die Massenbeförderung über S-Bahn, Stadtbahn und kapazitätsreiche Busse zu bewältigen sein wird, können in den Außenbezirken neue Mobilitätsangebote eine größere Rolle spielen. Der NVEP sollte deshalb noch stärker Möglichkeiten und Ziele aufweisen, wie <b>Mobilitätsketten</b> angeboten werden können, die auch Wegekettensicherstellen. Das app- und rufbusbasierte „Bus on demand“ im Reallabor Schorndorf zeigt hier wichtige Möglichkeiten auf, die mit klassischem ÖPNV verknüpft werden können und sollen.</p>	<p>Die LH Stuttgart teilt die Ansicht des VRS, dass die Bedeutung von Car- und Bikesharing sowie (autonomen) individualisierten Mobilitätsdienstleistungen zunehmen wird. Die Stadt wird diese Entwicklung in Abstimmung mit den VVS-Gesellschaftern konstruktiv begleiten. Der Einsatz der polygo-Karte und eine Anbindung an den VVS-Tarif sind hierbei wichtige Zielsetzungen.</p>

		<p>Dabei spielt <b>öffentlicher Individualverkehr wie Carsharing / Bikesharing</b> eine wesentliche Rolle, dessen Funktionen bei entsprechendem technischen Fortschritt künftig von autonomen Fahrzeugen übernommen werden können. Die Infrastrukturvoraussetzungen für den Einsatz von <b>autonomen Fahrzeugen</b> sind in diesem Sinne voranzutreiben und bei künftigen Baumaßnahmen im Auge zu behalten. Die klassische Anschlussinformation, wie sie auch in der Landeshauptstadt weiter ausgebaut werden soll, sollte zugleich auch an den geeigneten Stellen zu einer Anschlusssicherung mit Wartezeitvorschriften, z.B. für Anschlussbusse, umgewandelt werden.</p> <p><b>Diese Angebotskomponenten sind im Zuge der Digitalisierung dem Fahrgast gebündelt anzubieten.</b> Das bedeutet, dass der Fahrgast die komplette Wegekette auf sich zugeschnitten in einer (VVS-)App abrufen kann. Auch der dann fällige Fahrpreis wäre über diese App unmittelbar einsehbar und könnte über die polygo-Karte automatisch abgebucht werden. Die entsprechenden Ansätze sollten deshalb weiterentwickelt und einheitlich koordiniert auf die ganze Region ausgerollt werden.</p>	
35	VRS	<p><b>Weiterentwicklung des VVS-Tarifs</b></p> <p>Für alle gegenwärtigen und zukünftigen Mobilitätsangebote ist ein <b>verständliches und faires Tarifsysteem</b> erforderlich und wesentlicher Baustein für die Akzeptanz und Nutzung dieser Angebote. Das kann auch die Schaffung eines dynamischen Tarifsystems bedeuten, dass das weitgehend statische Tarifzonenmodell zumindest ergänzt. Alternativmodelle für Fahrgäste ohne Smartphone müssen ebenfalls bestehen bleiben.</p> <p>Der VVS-Tarif ist Grundlage des ÖPNV, der die Angebote der verschiedenen Verkehrsunternehmen und Verkehrsformen unter einem Dach bündelt. Dieses einheitliche Tarifangebot ist heute nicht mehr wegzudenken und ein Qualitätsmerkmal. Dieses Konzept gilt es, mit <b>Nutzung der polygo-Karte auf alle Mobilitätsdienstleistungen</b> im Sinne der Ziffern 3a) bis 3e) <b>auszudehnen</b>. Mit Vergünstigungen bei der Nutzung von car2go bis hin zum Bibliotheksausweis hat polygo viele Möglichkeiten und Funktionalitäten aufgegriffen, die auch auf künftige Angebote oder Dienste ausgeweitet werden können. So könnte polygo zur Freischaltung aller Carsharing und Bikesharing-Angebote verwendet werden und Zugangsschlüssel für P&amp;R-Anlagen sein, die nur für</p>	<p>Die polygoCard wird bereits heute bei vielen Partnern als Zugangsmedium genutzt. Gleichzeitig werden in der Regel den Kunden Sonderkonditionen eingeräumt. Diese Kooperationen sollen zukünftig ausgeweitet werden.</p> <p>Inwieweit die polygoCard oder ein anderes Medium für eine zukünftig automatisierte Preisfindung/-abrechnung genutzt wird, muss auch vor dem Hintergrund der aktuellen (technischen) Entwicklungen bewertet werden. Es soll zum jetzigen Zeitpunkt keine Vorfestlegung auf ein System erfolgen.</p>

	<p>polygo-Nutzer zugänglich wären. Damit einher ginge auch die automatische Abrechnung. Für die klassische Benutzung von Bus &amp; Bahn sollte das bestehende Check-in-System der polygo-Karte langfristig zu einem Be-in-Be-Out-System umgewandelt werden, bei dem das Betreten und Verlassen von Bussen und Bahnen mit der polygo-Karte registriert wird, ohne dass diese an einen Leser gehalten werden müsste. Das System könnte auch die Fahrgastzählung wahrnehmen und nachträglich den Fahrpreis nach Best-Price-Methode berechnen. Bei solchen Überlegungen sind die Belange des Datenschutzes streng zu beachten.</p>	
--	--	--