

Stellungnahme der Stadtverwaltung zum überarbeiteten Entwurf des Nahverkehrsentwicklungsplans NVEP (GRDRs 217/2017)

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Änderungsanträge der Gemeinderatsfraktionen Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in die Endfassung des NVEPs

SÖS-LINKE-PluS-Fraktionsgemeinschaft, Antrag Nr. 159/2018 vom 08.06.2018

FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018 vom 11.06.2018

BÜNDNIS 90 / Die GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018 vom 30.07.2018

SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018 vom 03.08.2018

CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018 vom 03.08.2018 (mit einer Ergänzung vom September 2018)

FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018 vom 06.08.2018

Empfehlungskategorien:

- 1) Übernahme
- 2) Modifizierte Übernahme
- 3) Keine Übernahme

	Fraktion	Änderungsantrag	Stellungnahme der Verwaltung	Berücksichtigung des Antrags in der Endfassung des NVEPs
1	SÖS-LINKE-PluS-Fraktionsgemeinschaft, Antrag Nr. 159/2018	Es wird ein Bekenntnis der Landeshauptstadt als Eigentümerin der Schieneninfrastruktur zur langfristigen Bedienung der Panoramabahnstrecke mittels Schienenpersonennahverkehr beantragt. In Verbindung damit muss ein Bekenntnis zur Reaktivierung und Neuschaffung von Haltepunkten auf der Panoramabahnstrecke formuliert sein, aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungen. Die Verwaltung legt hierzu einen Beschlussvorschlag zur Diskussion vor.	Land, Verband Region Stuttgart und Stadt haben Studien in Auftrag gegeben, die eine Nutzung der Panoramastrecke während des Baus und nach Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ untersuchen. Die bislang hierbei favorisierten Ansätze lassen jedoch erwarten, dass ein zukünftiges Verkehrsangebot nicht in die Aufgabenträgerschaft der LH Stuttgart fallen wird. Offen ist zudem, ob der größte verkehrliche Nutzen der Strecke eher in einer Maximierung der Zahl der zusätzlichen Haltepunkte oder mehr in einer , maximalen Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke aufgrund einer schnellen Durchfahrt liegt. Unabhängig von den noch laufenden Untersuchungen ist in dem am 18. Juli 2018 beschlossenen, fortgeschriebenen Regionalverkehrsplan des VRS die Weiternutzung der Panoramabahn in die Kategorie „höchste Dringlichkeit“ aufgenommen.	<u>Übernahme</u> In Kap. 6.1.3 wird der erste Absatz wie folgt ergänzt: „(...) und inzwischen die Weiternutzung für den SPNV im neuen Regionalverkehrsplan als Maßnahme höchster Dringlichkeit eingestuft. Die Landeshauptstadt Stuttgart teilt die Auffassung, dass die Panoramastrecke auch künftig dem Eisenbahnverkehr zur Verfügung stehen soll, und begrüßt diese Kategorisierung.“

			Diese Einstufung wird von der Stadtverwaltung begrüßt, was im NVEP im Sinne der Antragsteller auch bekräftigt werden kann.	
2	SÖS-LINKE-PluS-Fraktionsgemeinschaft, Antrag Nr. 159/2018	Es wird ein Bekenntnis der Landeshauptstadt zu einer Regionalbahnbedienungs mindestens im Stundentakt auf der Schusterbahn in Verbindung mit der Verlängerung der R11 beantragt. Zusätzlich muss die Ertüchtigung der Haltepunkte erfolgen, insbesondere die Schaffung eines zweiten Bahnsteigs in Stuttgart-Münster, einer Haltestelle Zazenhausen und einer Haltestelle am Eszet-Steg. Auch hierzu legt die Verwaltung dem Rat einen Beschlussvorschlag vor.	Die Regionalbahnlinie R11 (Salamanderbahn) wird vom Verband Region Stuttgart verantwortet. Die Aufwertung ihres Verkehrsangebots ist im jüngst beschlossenen Regionalverkehrsplan in die Kategorie „hohe Dringlichkeit“ eingestuft, was gegenüber dem ursprünglichen Entwurf bereits eine erhebliche Aufwertung bedeutet. Derzeit werden diverse Angebotsvarianten auch mit einer Verlängerung der Linie in Richtung Esslingen und Ludwigsburg untersucht. Sollte sich ein gesamtwirtschaftlich sinnvolles, ganztägiges Angebotskonzept ableiten lassen, würde die LH Stuttgart dessen Umsetzung begrüßen. Dann wäre ggf. auch ein Ausbau von Haltepunkten sinnvoll.	<u>Modifizierte Übernahme</u> In Kap. 6.1.3 (letzter Absatz, nach „begrüßen“) wird folgender Satz eingefügt: „Zudem wird bei einer künftig dauerhaft ganztägigen Bedienung der R11 eine konstruktive Mitwirkung am Ausbau oder Neubau von Haltepunkten zugesichert.“
3	SÖS-LINKE-PluS-Fraktionsgemeinschaft, Antrag Nr. 159/2018	Der Bau eines Nord-Kreuzes wird beantragt, mit einer Verbindung zwischen der Panoramabahn und Bad Cannstatt , sowie einer Verbindung zwischen Feuerbach und Bad Cannstatt . Dazu sollen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium vertiefende Untersuchungen in Auftrag gegeben und nicht nur eine optionale Erwähnung im NVEP hinterlegt werden.	Die Option „Nordkreuz“ ist als Erweiterung des S-Bahn-Netzes angelegt, das in die Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart fällt. Die Federführung bei Schritten hin zu einer Projektrealisierung obliegt daher dem VRS. Sollte dabei eine aktive Mitwirkung der LH Stuttgart hilfreich sein, wird sich die Landeshauptstadt Stuttgart dem nicht verschließen. Dieses Angebot kann auch im NVEP ergänzt werden. Gleichwohl erscheint eine Realisierung vor 2030 unrealistisch. Die Herausforderungen des kommenden Jahrzehnts für den ÖPNV müssen deshalb ohne diese Infrastruktur bewältigt werden.	<u>Modifizierte Übernahme</u> In Kap. 6.1.2 (letzter Absatz, nach „offen gehalten werden“ wird folgende Formulierung ergänzt: „ (...) und bietet auch ihre Unterstützung für vertiefende Untersuchungen und Planungen an. (...)“
4	SÖS-LINKE-PluS-Fraktionsgemeinschaft, Antrag Nr. 159/2018	Im Abschnitt 6.4.1 des NVEP wird die Zielsetzung eines regionsweiten On Demand-Konzepts als Ergänzung zum liniengeführten ÖPNV aufgenommen, aufbauend auf dem MEGAFON-Projekt von	Die Landeshauptstadt Stuttgart verfolgt die aktuellen Entwicklungen beim Thema Ride-Sharing sehr aufmerksam. Um Erfahrungen vor Ort zu sammeln, hat die SSB zudem	<u>Modifizierte Übernahme</u> In Kap. 6.4.1 wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:

		VDV, VVS und SSB. Die Stadt initiiert Gespräche mit den VVS-Verbundpartnern, Hochschulen und dem Verkehrsministerium zur Umsetzung dieses Vorhabens. Ziel ist die Schaffung einer eigenständigen Plattform mit Einbettung der Services in die VVS-Applikation und die Entwicklung von frei verfügbaren Open-Source-Algorithmen und einer Flottensteuerungssoftware.	jüngst das ÖPNV-Angebot „SSB Flex“ in Betrieb genommen. On Demand-Verkehre werden längerfristig an vielen Orten den klassischen ÖPNV ergänzen, teilweise auch Busverkehre ersetzen. Die Anbindung an oder Integration in den ÖPNV-Tarif und die Beauskunftung der Angebote über eingeführten Informationsmedien ist dann zwingend. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass der VVS hier seine Fahrplanauskunftskanäle entsprechend erweitert und auch hinsichtlich der Buchungsplattformen integrierend wirkt.	„Der VVS wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass mittelfristig den Verbundfahrern in den elektronischen Auskunftsmidien in Verknüpfung mit dem klassischen ÖPNV Buchungsfunktionalitäten für On Demand-Angebote zur Verfügung stehen. Zudem sind tarifliche Kooperationen zwischen beiden Angebotsfeldern anzustreben.“
5	SÖS-LINKE-PluS-Fraktionsgemeinschaft, Antrag Nr. 159/2018	Die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für den Stadtbezirk Stammheim spätestens bis zur Fertigstellung des Neubaugebiets Langenäcker-Wiesert 2020/2021 durch folgende Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Verlängerung der Buslinie 412 • Verstärkerfahrten der U15 während der Hauptverkehrszeiten oder eine zweite Stadtbahnlinie mindestens bis zum Pragsattel 	Beide geforderte Maßnahmen sind in den Kapiteln 7.18 und 8.2 des NVEPs bereits dargestellt: <ul style="list-style-type: none"> • Die Verlängerung der Buslinie 412 als Maßnahme, für die es noch einer vertieften Untersuchung bedarf, und • Die U15-Verstärkerfahrten Stammheim – Zuffenhausen als Maßnahme, die ausdrücklich empfohlen wird. Wegen der vielfach noch offenen, teilweise bedarfsabhängigen Prioritätensetzung werden im NVEP aber auch für empfohlene Angebotsmaßnahmen generell keine Umsetzungszeitpunkte benannt.	Keine Übernahme
6	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	Die Fraktion steht hinter dem Oberbürgermeister, wenn er sagt, dass Fahrverbote in Stuttgart verhindert werden müssen. Darum sollte der NVEP auch keine diesbezüglichen Hinweise enthalten. Es wird die <u>Streichung</u> der folgenden Abschnitte beantragt:	Aufgrund der jüngsten Gerichtsurteile wird der in 2018 fortzuschreibende Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge enthalten müssen. Die Formulierung auf S. 15 beschreibt deshalb keine Zielsetzung der Verwaltung, sondern die ab 2019 bestehende Realität. Auf S. 24 wird auf die Zielsetzung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ Be-	Keine Übernahme

		<ul style="list-style-type: none"> Seite 15: „und darin unter anderem Verkehrsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr vorsehen müssen.“ Seite 24: „Das Verkehrsaufkommen im Talkessel wird deshalb aktiv und dauerhaft zu dämpfen sein“ Seite 33: „wie auch steuernde Eingriffe in den Individualverkehr“ Seite 86: „das dadurch in die Lage versetzt wird, zusätzliche Verkehre aus IV-Verkehrsbeschränkungen im Stadtinneren aufzunehmen.“ <p>Seite 97: „Bei Verkehrsbeschränkungen im Talkessel fällt dieser Anstieg punktuell etwas stärker aus“</p>	<p>zug genommen, der vom Gemeinderat zuletzt im Juli 2017 bekräftigt worden ist. Mit z. B. dem sukzessive ausgeweiteten Parkraummanagement oder den Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Steigungsstrecken greift die LH Stuttgart zudem seit einigen Jahren bereits aktiv dämpfend in den motorisierten Individualverkehr ein. Auch diesbezüglich enthält der NVEP daher keine grundsätzlich neuen Ansätze.</p> <p>Auf den Seiten 86 und 97 werden Erkenntnisse aus der in Kap. 3.4.3 beschriebenen Modellbetrachtung dargestellt. Die bemängelten Aussagen sind deshalb zum Verständnis der Schlussfolgerungen bezüglich der ÖPNV-Nachfrage hier unverzichtbar.</p>	
7	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	<p>Eine City-Maut wird aus bekannten Gründen abgelehnt. Einfahrtsverbote nach Gutdünken der Verwaltung werden für schädlich gehalten. Entsprechend wird die <u>Streichung</u> der folgenden Abschnitte beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Seite 174: „Längerfristig muss die kommunale Ebene in die Lage versetzt werden, bei Bedarf den Straßenverkehr in Kernbereichen selektiv nach Bewohnern, Pendlern, Liefer- und Wirtschaftsverkehr, etc. und ggf. differenziert nach Zeitbereichen zu steuern. Hierzu ist die gesetzliche Grundlage für das Instrument einer City-Maut oder einer ähnlichen Regelung zu schaffen.“ Seite 55: Der Abschnitt von „Daher müssen ... bewerten lassen“. 	<p>Die im Rahmen des Projekts MEGAFON durchgeführten Modellrechnungen zeigen auf, dass bei einer wachsenden Verfügbarkeit autonom verkehrender Fahrzeuge das innerstädtische Verkehrsaufkommen deutlich (um bis zu 40%) anwachsen könnte. Gleichzeitig würde das Steuerinstrument „Parkraummanagement“ an Wirksamkeit verlieren. Eine solche Entwicklung hätte den Kollaps des Oberflächen-ÖPNV zur Folge und wäre wegen der steigenden Trennungswirkung der Straßen und der sinkenden Aufenthaltsqualität auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten nicht akzeptabel.</p> <p>Es wird allerdings eingeräumt, dass eine solche erweiterte Aufgabenstellung für das städtische Verkehrsmanagement nicht nur unter dem Blickwinkel des ÖPNV diskutiert werden sollte, sondern unter Beachtung aller Verkehrsträger ggf. im Zusammenhang mit einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts aufzurufen wäre. Die Ausführungen im NVEP werden daher auf</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>In Kap. 5.1.1.1 wird der letzte Absatz wie folgt gestrafft:</p> <p>„... erheben zu dürfen. Ohne gesetzliche Änderungen können jedoch bereits jetzt ...“</p> <p>In Kap. 8.5 wird der 2. Spiegelstrich wie folgt umformuliert:</p> <p>„Die Bemühungen um eine nachhaltige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in zentralen Bereichen z. B. im Sinne des Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ erfordern ein dauerhaft erhöhtes kommunales Engagement für alternative, insbesondere öffentliche Verkehrsangebote. Hierfür sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, die idealerweise mit</p>

			Instrumente mit unmittelbarem ÖPNV-Bezug beschränkt. Auf die städtische Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt wird hierbei verwiesen.	einer Lenkungswirkung bei der Verkehrsmittelwahl verknüpft sind. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet deshalb von der Landesregierung, die rechtliche Grundlagen zur Erhebung einer Nahverkehrsabgabe oder eines verpflichtenden JobTickets zu schaffen.“
8	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	<p>Die Fahrzeugtechnologie entwickelt sich zur Zeit rasant weiter. Ein Beispiel ist das autonome Fahren. Diese Technologie darf auf keinen Fall - gerade am Automobilstandort Stuttgart - durch eine Überregulierung unterdrückt werden. Daher wird die <u>Streichung</u> der folgenden Abschnitte beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seite 174: „Neue individualisierte Dienstleistungsangebote im Straßenverkehr, fahrgesteuert oder mit autonomen Fahrzeugen, können das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV konkurrenzieren. Beides wäre aus städtischer Sicht unerwünscht. Die Landeshauptstadt Stuttgart appelliert deshalb an den Bundesgesetzgeber, durch Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes sicherzustellen, dass derartige Angebote grundsätzlich einer Lizenzierung bedürfen und dabei vom ÖPNV-Aufgabenträger gesteuert werden können.“, • Seite 45: „Dabei legt die Landeshauptstadt Wert darauf... städtischen Betrieb erlaubt sein sollte.“ 	<p>Die Automobilindustrie ist für die Region Stuttgart und für die Landeshauptstadt selbst zweifellos von großer Bedeutung. Daraus kann allerdings nicht abgeleitet werden, dass jegliche Zielsetzungen zur Stadtentwicklung deren Produktinnovationen untergeordnet werden müssen.</p> <p>Die Modellrechnungen im Rahmen der ME-GAFON-Studie haben die Gefahren, die sich für Ballungsräume aus der Technologie des autonomen Fahrens ergeben, klar aufgezeigt. Schon heute lässt die Vorstufe dazu, die sich ausbreitenden On Demand-Angebote, mancherorts erkennen, dass entgegen der Versprechungen der Anbieter kommunale verkehrliche Zielsetzungen konkurrenzieren werden. Selbst der Koalitionsvertrag der amtierenden Bundesregierung sieht, trotz erkennbarer Liberalisierungstendenzen bezüglich des Personenbeförderungsgesetzes, dort verbesserte Steuerungsmöglichkeiten für Kommunen vor.</p>	Keine Übernahme
9	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	Die positiven Argumente, die auf Seite 41 für Carsharing gefunden werden, können wir absolut nachvollziehen. Warum diese	Die positiven Argumente für Carsharing gelten sowohl für das stationsbasierte als auch für das stationsfreie Carsharing. So wird in	Keine Übernahme

		<p>aber nur für die am wenigsten erfolgreichen Anbieter mit festen Standorten gelten sollen, erschließt sich uns nicht (Bem.: Flinkster 7.000 Kunden; Stadtmobil 15.000 Kunden; Car2Go 105.000 Kunden). Es wird daher die <u>Streichung</u> des Satzes auf Seite 41/42 beantragt: „Soweit die Verleihsysteme auf festen Standorten zum Entleihen bzw. zur Rückgabe der Fahrzeuge basieren, sollten diese Angebote an allen größeren Verknüpfungspunkten Nahverkehrsnetz zur Verfügung stehen.“</p>	<p>der LH Stuttgart keines der beiden Systeme bevorzugt. Vielmehr werden beide Systeme gefördert: während für stationsbasierte Systeme (z.B. Stadtmobil, Flinkster, ...) aktiv Stellplätze an ÖPNV-(End-)Haltepunkten gesucht werden muss, erlaubt die Stadt Nutzern von stationslosen Carsharing-Fahrzeugen auf allen öffentlichen Parkplätzen kostenfrei zu parken und unterstützt darüber hinaus den Anbieter Car2Go mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur.</p> <p>Im Übrigen sagt die Zahl der registrierten Nutzer wenig über die tatsächliche Inanspruchnahme der Angebote aus. Zudem ist davon auszugehen, dass die stationsbasierten Systeme wegen der größeren Fahrzeugvielfalt, der größeren Reichweite und der geringeren Zeitkosten eher geeignet sind, den Besitz eines privaten Pkw zu substituieren.</p>	
10	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	<p>Oberirdische Parkplätze werden auch weiterhin für notwendig gehalten. Gerade ältere und gehbehinderte Menschen, die keinen Behindertenausweis erhalten, sind häufig auf das Auto angewiesen. Ein langer Weg vom Parkhaus bis zu ihrem eigentlichen Ziel ist für sie nicht machbar. Der Entfall oberirdischer Stellplätze ist für diese Menschen ein echter Rückschritt in der Lebensqualität. Es wird daher die Streichung des Abschnittes auf Seite 16 beantragt: „Die Einschränkung des oberirdischen ... gesehen“, sowie auf Seite 37 „Einschränkung von Parkmöglichkeiten“.</p>	<p>Frei zugängliche, oberirdische Stellplätze werden in der Praxis nur selten tatsächlich von älteren und gehbehinderten Menschen belegt werden können, so dass die Bereithaltung eines solchen Angebots keine Garantie für eine bessere Erreichbarkeit bestimmter Einrichtungen für diese Personengruppe darstellt.</p> <p>Die Formulierung auf Seite 16 wird allerdings dahingehend präzisiert, dass hier vor allem zentrale Bereiche gemeint sind. Das Wort „unverzichtbar“ wird gestrichen.</p> <p>Die Formulierung auf Seite 37 steht im Zusammenhang mit der Aufwertung des Busverkehrs. Hier hat der Gemeinderat im Einzelfall häufig die Abwägung zwischen den Parkierungswünschen der Anlieger und Anwohner und dem Nutzen für die Fahrgäste</p>	<p><u>Keine Übernahme (aber redaktionelle Änderung)</u></p> <p>In Kap. 3.3 wird im 4. Absatz präzisiert:</p> <p>„Die Einschränkung des oberirdischen Stellplatzangebots <i>in zentralen Lagen</i> wird von der Landeshauptstadt Stuttgart als ein Baustein für...“</p>

			und dem ÖPNV-System insgesamt zu treffen.	
12	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	Das Argument zur Ablehnung von Seilbahnen , die Menschen würden das Transportmittel nicht akzeptieren, weil sie darin an Platzangst leiden würden, hält die FDP/FW-Fraktion für abenteuerlich. Es wird darum die Streichung des Abschnittes auf Seite 46 gefordert: „Zudem ist die Akzeptanz ... nicht auszuschließen“.		<u>Übernahme</u> Ergänzend Anpassung im Kap. 4.6.4, 2. Absatz: „Die Einpassung solcher Systeme in das Stadtgefüge wirft <i>zudem</i> rechtliche und gestalterische Fragestellungen auf. (...)“
13	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 165/2018	Das Kapitel " Rolltreppen/Schrägaufzüge " ist durch keinerlei Daten und Fakten gestützt. Er widerspricht anderen Teilen des NVEP (siehe Seite 20). Daher ist Kapitel 4.6.5 komplett zu streichen.	Ein Widerspruch zwischen den Kapiteln 3.4.2 und 4.6.5 ist nicht erkennbar. Das Thema wird allerdings von Seiten der Bürgerschaft mit Verweis auf Beispiele im Ausland gelegentlich aufgeworfen und stellt angesichts der Stuttgarter Topographie zumindest theoretisch einen Lösungsansatz zur verbesserten Erschließung von Hanglagen dar. Angesichts der gegenüber realisierten Beispielen deutlich geringeren Siedlungsdichten sieht die Verwaltung derzeit aber keine sinnvollen Anwendungsfälle.	<u>Keine Übernahme</u>
14	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	Neue Bus- und Bahnverbindungen: Besonders Querverbindungen zwischen den heutigen Stadtbahnlinien bieten Potential, zusätzliche Anreize zum Umstieg auf den Nahverkehr zu schaffen. Bei der Erweiterung der Linie U19 bietet sich die Möglichkeit, eine Übereck-Verbindung in Richtung des Stuttgarter Ostens zu schaffen, wo entlang der ehemaligen Kohlehalde ein neuer Stadtteil entstehen könnte. Eine weitere Verbindung, die einen wichtigen Querverbund bilden könnte und an welcher neue Wohnungen auf dem Areal der ehemaligen Bettfedernfabrik entstehen werden, ist eine Verbindung entlang der Gnesener Straße zwischen U13, U2 und U14. In neu entstehenden Stadtteilen sind	Die vorgeschlagenen Netzerweiterungen werden wie folgt eingeschätzt: <u>Verlängerung U19</u> Im Rahmen des in Kap. 3.4.2 angesprochenen Gutachtens wurde bereits aufgrund einer Anregung aus dem Bezirksbeirat Bad Cannstatt eine Verlängerung der U19 ab Mercedes-Benz-Museum über Wangener-/ Landhausstraße bis Ostendplatz untersucht. Aufgrund eines ernüchternden Fahrgastwachses von lediglich ca. 750 Fahrgastfahrten täglich wurde von einer Aufnahme in den aktuellen NVEP abgesehen. <u>Gnesener Straße</u> Wegen des vergleichsweise guten Modellergebnisses (+ 1.500 Fahrgastfahrten) enthält	<u>Modifizierte Übernahme</u> In Kap 7.6 „Bewertung“ wird folgender Absatz ergänzt: „Mit der anstehenden Aufsiedlung des ehemaligen Güterbahnhofs Bad Cannstatt stellen sich dort erweiterte Anforderungen an die ÖPNV-Erschließung, die von der S-Bahn und dem Stadtbahnverkehr im Zuge der Mercedesstraße nur bedingt erfüllt werden können. Es ist deshalb ergänzend eine Ausweitung der Busbedienung im Bereich

		<p>ebenfalls zusätzliche Busverbindungen notwendig. Entlang des Neckarparks entsteht das Potential einer neuen Busverbindung zwischen dem Südausgang der S-Bahnstation Bad Cannstatt, dem Stadtbad, der VHS und dem Neckarpark, dem Daimler und Unter- und Obertürkheim. Eine weitere Busdirektverbindung wäre aus unserer Sicht in den Nordbezirken denkbar. Eine Ringverbindung zwischen Pragsattel, Killesberg, Doggenburg, Kräherwald, und Haltepunkten in Botnang und Feuerbach. Es wird beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Prüfung der Verlängerung der U19 über das Mercedes-Museum, den Neckar und die Kohlenhalde der EnBW zu den Linien der U4 und U9 (Punkt 2) • Die Prüfung einer Direktverbindung entlang der Gnesener Straße über die Reinhold-Maier-Brücke zwischen den Haltestellen Ebitzweg und Münster Rathaus (Punkt 3). • Eine Busdirektverbindung zwischen Ober- und Untertürkheim über den Neckarpark zum Cannstatter Bahnhof (Punkt 4). • Eine Ringverbindung zwischen Pragsattel und Killesberg in Stuttgart-Nord, Botnang und Feuerbach wird geprüft (Punkt 5). 	<p>der NVEP bereits einen Prüfauftrag für einen Busverkehr (Buslinie 51) auf dieser Relation. Das Potenzial für einen Stadtbahnverkehr wird derzeit allerdings nicht gesehen.</p> <p><u>Buslinie Bad Cannstatt – Obertürkheim</u> Ab Dezember 2020 wird nach den Planungen des VRS die S-Bahn-Linie 1 im betrachteten Abschnitt an Normalwerktagen tagsüber durchgehend im Viertelstundentakt verkehren und damit eine städtische Bedienungsqualität aufweisen. Einige Ziele im Neckarpark werden aber nur mit längeren Fußwegen von den S-Bahnhöfen zu erreichen sein. Für Verkehre aus dem Nahbereich könnte eine solche Busverbindung daher Reisezeiten verkürzen. Es wird deshalb ein Prüfauftrag in den NVEP aufgenommen.</p> <p><u>Ringlinie Killesberg – Feuerbach</u> Die vorgeschlagene Linienführung deckt im Wesentlichen Relationen ab, die bereits heute, ggf. mit einmaligem Umstieg, im ÖPNV problemlos zurückgelegt werden können. Eine substanzielle Fahrzeitverkürzung entstünde ausschließlich auf der Relation Killesberg – Botnang. Mit einem Modellergebnis von lediglich + 600 Fahrgastfahrten ist diese Verbindung jedoch gegenüber anderen, verkehrlich wirksameren Maßnahmen zurückzustellen.</p> <p>Der Entwurf des NVEP enthält bereits zahlreiche Vorschläge für Netzerweiterungen, deren Prüfung und Umsetzung innerhalb der kommenden Dekade bereits eine beachtliche Herausforderung darstellen wird. Bei den zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen ist nicht zu erwarten, dass sie eine größere verkehrliche Wirksamkeit entfalten</p>	<p>Neckarpark vorgesehen. Neben einer Modifikation der vorhandenen Buslinie 45 kommen dafür ggf. auch andere Ansätze in Betracht.“</p> <p>In den Kap. 7.6 und 7.19 in den Tabellen „Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind, wird eine Zeile ergänzt: „Busverbindung Neckarpark – Untertürkheim (– Obertürkheim) [Verkürzung der Reisezeiten]“</p> <p>In Kap. 8.2 in der Tabelle „Prüfaufträge für Maßnahmen zur Verbesserung der (...) Beförderungsgeschwindigkeit (...)“ wird eine Zeile ergänzt: „Busverbindung Neckarpark – Untertürkheim (– Obertürkheim)“</p> <p>Passend dazu erfolgt auch eine Darstellung in Anlage 8.3.</p>
--	--	---	--	--

			als diejenigen, die bereits im NVEP enthalten sind. Eine Erweiterung des NVEP um weitere nachrangige Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt widerspräche jedoch dem angestrebten Leitfaden-Charakter.	
15	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN- Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	<p>Angebotsverbesserungen auf bestehenden Linien: Aus den Bezirken gibt es den Wunsch nach einer Reihe von Verbesserungen, von welchen viele bereits im NVEP enthalten sind. Gerade durch städtische Veränderungen wie der Aufsiedlung neuer Stadtteile wird Veränderungsbedarf gesehen. Durch das Wohngebiet Langenacker-Wiesert sollte die U15 ab 2020 in Richtung Stammheim verbessert werden. In der Gegenrichtung ist die U15 die einzige Verbindung Richtung Merz-Schule, Staatsministerium und Gänsheide. Sie bietet die Möglichkeit, die U7, die an der Kapazitätsgrenze fährt, zu entlasten. Die U8 als einzige Querverbindung der Filderbezirke erfreut sich zunehmender Beliebtheit, die durch den Regionalhalt in Vaihingen sicher weiter zunehmen wird. Gerade im Freizeitverkehr abends und am Wochenende ist das Nahverkehrsangebot heute schon unzureichend. Die U5 ist heute die einzige Linie in einem 20-Minuten Takt und bleibt so hinter dem Vergleichsangebot in der Stadt zurück. Die wichtigen Ziele, wie das Weltkulturerbe Weißenhof, der Killesbergpark, aber auch die Kunstakademie und die zunehmende Einwohnerzahl durch die Rote Wand erhöhen die Bedeutung für die Taktverdichtung.</p> <p>Es wird beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ab 2020 werden die zusätzlichen Verstärkerfahrten, die bei der U15 angekündigt sind, zwischen Stammheim 	<p>Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen werden wie folgt bewertet:</p> <p><u>Verstärkerfahrten U15</u> Verstärkerfahrten werden von der SSB nach Bedarf eingelegt. Der NVEP gibt hier lediglich den Hinweis, dass aufgrund der Modellberechnungen dieser Bedarf in den kommenden Jahren zu erwarten ist. Im Bereich Stammheim kommt hinzu, dass hier ggf. Wechselwirkungen mit der Verbesserung des Busangebots bestehen. Die Nennung eines Umsetzungszeitpunkts wäre deshalb nicht sachgerecht.</p> <p><u>U15 bis Heumaden</u> Sofern die Verdichtung der Linie U8 bis Ostfildern erfolgt, ist es betrieblich möglich, die Linie U15 bei Bedarf bis Heumaden weiterzuführen. Eine generelle Ausweitung dieser Durchbindungen erscheint aus heutiger Sicht aber nicht erforderlich, da die Beförderungskapazitäten im Zuge der Kirchheimer Straße mit einer häufiger verkehrenden Linie U8 ausreichen werden.</p> <p><u>Sonntagsbetrieb U8</u> Die Wahrnehmung eines ÖPNV-Angebots steigt zweifellos mit dessen Verfügbarkeit an allen Wochentagen. Nachdem die Verkehrsnachfrage an Sonn- und Feiertagen erfahrungsgemäß jedoch nochmals deutlich geringer als an Samstagen ist, wäre der Einsatz von Stadtbahnzügen auf dieser Tangentialrelation an Sonn- und Feiertagen gegenwärtig allenfalls in einem gedehnten Takt vorstellbar. Zudem hat die SSB das Gebiet Waldau in den Testlauf SSB-Flex</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>In den Kap. 7.9, 7.12, 7.17 und 7.20 in den Tabellen „Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind, wird eine Zeile ergänzt:</p> <p>„U8: Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen sowie Ausweitung der Betriebszeiten [Verkürzung der Reisezeiten]“</p> <p>In Kap. 8.2 in der Tabelle „Prüfaufträge für Maßnahmen zur Verbesserung der (...) Beförderungsgeschwindigkeit (...)“ wird eine Zeile ergänzt:</p> <p>„U8: Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen sowie Ausweitung der Betriebszeiten“</p> <p>Passend dazu erfolgt auch eine Darstellung in Anlage 8.3.</p>

		<p>und Zuffenhausen umgesetzt (Punkt 6).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die U15 sollte bis Heumaden verkehren (Punkt 7). • Die Betriebszeiten der U8 werden zusätzlich zum Samstag auch in den Abendstunden und an Sonntagen ausgeweitet (Punkt 8). • Die angestrebte Taktverbesserung der U5 zum Killesberg auf einen 10-Minuten-Takt wird umgesetzt (Punkt 9). 	<p>einbezogen, so dass die Anforderungen des Freizeitverkehrs ggf. auch damit gut abgedeckt werden können. Die Ausweitung der Betriebszeiten und der Sonn- und Feiertagsverkehr bei der U8 soll deshalb nur als Prüfauftrag aufgenommen werden.</p> <p><u>U5 Killesberg</u> Die Taktverdichtung auf dem Streckenast zum Killesberg soll gemäß NVEP zusammen mit der Einführung der Linie U5b (Killesberg – Plieningen) realisiert werden. Ein Vorziehen der Taktverdichtung ist nicht erforderlich, da im Bereich der Talquerlinien derzeit noch gut ausreichende Beförderungskapazitäten vorhanden sind.</p> <p>Der NVEP enthält bereits Ansätze und Vorschläge im Sinne der Antragssteller. Eine stärkere Fixierung der Maßnahmen böte wegen der parallelen Anforderungen an die SSB aus anderen Projektansätzen keine erhöhte Realisierungswahrscheinlichkeit. Angesichts der nur sukzessive ausweitbaren Personal- und Betriebsressourcen sollte die Effizienz des Ressourceneinsatzes nicht unbeachtet bleiben.</p>	
16	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	<p>SSB Flex Angebote ausweiten – ein Angebot für die letzte Meile: Bei den flexiblen Nahverkehrsangeboten wie SSB-Flex wird die Möglichkeit gesehen, in schlecht angebundenen Gebieten zusätzliche Angebote zu schaffen und auch die Zeiten, in denen das Nahverkehrsangebot nicht so gut ist, besser abzudecken. Im Falle eines erfolgreichen Pilotprojekts von SSB-Flex wollen wir daher das Angebot nachts und in schlecht angebundenen Gebieten ausweiten.</p> <p>Es wird beantragt:</p>	<p>Wie eine zeitliche und räumliche Ausdehnung des Angebots SSB-Flex am sinnvollsten ausgestaltet werden kann und welcher Personal- und Fahrzeugbedarf hierfür zu veranschlagen wäre, soll der aktuelle, zweijährige Probetrieb klären. Vor dessen Ablauf werden die bis dahin gemachten Erfahrungen auszuwerten sein, damit über die Fortsetzung des Probetriebs oder ggf. die Ausweitung des Modells im SSB-Aufsichtsrat beschlossen werden kann. Die SSB ist gerne bereit, ihre Erkenntnisse und Bewertungen auch im UTA vorzustellen.</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>In Kap 4.6.2 wird der 4. Absatz wie folgt umformuliert: „(...) Falls die Testläufe in Bad Cannstatt und Degerloch erfolgreich sind, <i>soll</i> das Angebot auf andere Stadtgebiete mit Schwächen in der räumlichen ÖPNV-Erschließung (z. B. Botnang, Feuerbach, Kaltental, Killesberg) ausgedehnt werden.“</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • SSB-Flex wird für ein durchgängiges Nachtangebot in Stuttgart ausgeweitet, welches probeweise erstmals zwischen Donnerstag und Samstag eingeführt wird (Punkt 10). • Das SSB-Flex-Angebot wird auf schlecht angebundene Gebiete ausgeweitet (Beispiele hierfür wären Kaltental oder Killesberg) (Punkt 11). 	<p>Die Stadtverwaltung teilt die Hoffnung der Antragsteller, dass mit SSB-Flex ein Modell entwickelt worden ist, mit dem im gesamten Stadtgebiet für Quartiere mit problematischer ÖPNV-Erschließung ein verbessertes Angebot gemacht werden kann. Dies kann im NVEP auch noch stärker betont werden. Für den Nachtverkehr wird aus Kapazitätsgründen derzeit ein Busverkehr als unverzichtbar erachtet.</p>	
17	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	<p>Verbesserung des Nachtfahrangebots: Neben der Ausweitung des Nachtfahrangebots durch flexible Angebote wollen wir längere Fahrzeiten der Stadtbahnen. Auch die einfahrenden Stadtbahnen in die Depots werden häufig und gerne benutzt, auf den Fahrplänen und auch in der VVS-App werden diese aber nicht angezeigt.</p> <p>Es wird beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeiten der Haupt-Stadtbahntrassen werden um eine Stunde verlängert, dieses Angebot wird probeweise erstmals zwischen Donnerstag und Samstag eingeführt (Punkt 12) • Die einrückenden Stadtbahnen werden im Fahrplan und der App angezeigt (Punkt 13). 	<p>Das Stadtbahnnetz wird an allen Wochentagen flächendeckend bis mindestens 24 Uhr bedient, von der Innenstadt aus erreichen die letzten Bahnen die Außenbezirke gegen 1 Uhr. Von Donnerstag bis Samstag verkehren anschließend die Nachtbusse ab 1:20 Uhr ab Schlossplatz. Für das gesamte Stadtgebiet besteht damit eine gleichartige Bedienungsstruktur. Der NVEP empfiehlt die Ausdehnung dieses klaren Angebotskonzepts auf alle Wochentage.</p> <p>Die Verlängerung der Betriebszeit von einzelnen Stadtbahnlinien an bestimmten Tagen würde eine tagesabhängige Anpassung des Nachtbusverkehrs erfordern und damit das bisherige Konzept verwässern. Dem verkehrlichen Vorteil entlang weniger Stadtbahnkorridore stünde eine Entwertung des Nachtbusangebots gegenüber. Es wird bezweifelt, dass dies in der Summe Nutzen stiften würde.</p> <p>Einrückende Stadtbahnen sind, sobald sie ihren angestammten Linienweg verlassen, in der Logik der Fahrplandatenverwaltung kaum sinnvoll abbildbar. Es besteht die Gefahr widersprüchlicher Informationen zwischen den Informationsmedien und der Fahrzeugbeschilderung. Angesichts des kri-</p>	Keine Übernahme

			tischen Zeitbereichs im auslaufenden Betrieb wird im Zweifelsfall auf eine Beauskunftung verzichtet.	
18	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN- Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	<p>Fahrradmitnahme in Bus und Bahn: Für die letzte Meile ist das Nahverkehrsangebot häufig nicht ausreichend. In der Innenstadt ist das Fahrrad eine gute Alternative zum Nahverkehr, der hierdurch entlastet werden kann. Aus beiden Gründen ist die Fahrradmitnahme gerade zur Erreichung der auf dem Berg gelegenen Wohngebiete wichtig.</p> <p>Zusätzlich zur Zacke, die ausgebaut wird, sollte die Fahrradmitnahme erweitert werden.</p> <p>Es wird beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um die Fildern zu erreichen, wird die Fahrradmitnahme in der Linie U15 bergauf ermöglicht und die Sperrzeit für diese Linie testweise aufgehoben (Punkt 14). • Die Fahrradmitnahme im Bus wird auf ausgewählten Steigungsstrecken ab 19:00 Uhr werktags und am Wochenende ganztägig entsprechend dem Esslinger Modell in Stuttgart getestet (Punkt 15). • Neue Expressbuslinien, die ausgeschrieben werden, müssen eine Fahrradmitnahme enthalten (Punkt 16). 	<p>Die Freigabe ausgewählter Linien oder Streckenabschnitte für die Fahrradbeförderung, soweit dies nicht durch infrastrukturelle Voraussetzungen (Fahrradanhänger oder –halterungen) verdeutlicht wird, wäre kommunikativ kaum beherrschbar, würde die Unzufriedenheit sowohl bei den Fahrgästen als auch beim Fahrpersonal befördern und wird deshalb nicht verfolgt.</p> <p>Bus: Die Verträglichkeit der Fahrradmitnahme mit dem eigentlichen Beförderungszweck der Fahrgastbeförderung ist insbesondere im Busverkehr stark von der Auslastung der Verkehrsmittel abhängig. Der Verweis auf andere Städte (Esslingen) ist daher kein hinreichendes Indiz für eine Umsetzbarkeit auch in der LH Stuttgart. Aktuell beobachtet die SSB auch nach 18 Uhr noch hohe Besetzungsgrade auf wichtigen Buslinien, die einen Fahrradtransport nicht erlauben. Diese Situation dürfte im Innenstadtbereich teilweise eine Folge des Bauzustands im Stadtbahnnetz sein. Eine Freigabe der Fahrradbeförderung im Linienbusverkehr – auch nach den VVS-Regularien – ist deshalb derzeit nicht umsetzbar.</p> <p>Im Übrigen wird auf das VEK 2030 verwiesen.</p>	<p>Modifizierte Übernahme</p> <p>In Kap. 4.4 wird der letzte Absatz - wie folgt - geändert: „Eine Variante der Kombination von Fahrrad und ÖPNV ist die Fahrradmitnahme, die zumindest theoretisch den Bedarf an Abstellkapazitäten an den Haltestellen reduzieren kann. Aufgrund der beengten Verhältnisse in den Fahrzeugen kann dies jedoch keine generelle Lösung für B+R-Nutzer sein. Die hohe Auslastung des ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten lässt zudem eine zeitlich unbeschränkte Freigabe der Fahrradmitnahme leider nicht zu. Angesichts der absehbar weiter steigenden Nachfrage im städtischen Nahverkehrsnetz ist hier auch mittelfristig nicht mit einer Entspannung zu rechnen. Da die Fahrradmitnahme für einige Fahrgäste einen deutlichen Mehrwert bedeuten kann, wird dieses Thema – auch wenn derzeit keine Umsetzung möglich ist – in Zukunft dennoch weiterverfolgt.“</p>
19	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN- Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	<p>Intermodale Schnittstellen ausbauen: Wichtig für ein umfassendes Nahverkehrsangebot sind attraktive intermodale Schnittstellen mit einem Angebot an Leihfahrrädern, Radabstellanlagen und Car-</p>	<p>Im Stadtgebiet sind alle S-Bahn-Stationen und damit auch die Bahnhöfe mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Im Stadtbahnnetz fehlen zum Teil die Flächen für entsprechende Angebote in der Nähe der</p>	<p>Modifizierte Übernahme</p> <p>In Kap. 6.5.1 wird der Absatz 6 wie folgt ergänzt: „Zur Verbesserung der Akzeptanz ist grundsätzlich eine</p>

		<p>sharing-Fahrzeugen. Zur Haltestellenqualität gehören auch überdachte Fahrradständer, an denen man, ohne nass zu werden, das Rad abstellen kann.</p> <p>Es wird beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An den S-Bahnhaltestellen sind ausreichend Fahrradparkplätze oder idealerweise automatische Fahrradparkhäuser und Carsharing-Angebote vorzusehen (Punkt 17). • Am Hauptbahnhof gibt es keine Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzustellen. Unabhängig von der Fertigstellung von S21 muss eine Fahrradstation bzw. ein Fahrradparkhaus eingerichtet werden (Punkt 18). • An allen Stadtbahn-Haltestellen und Bushaltestellen mit mehreren Linien werden RegioRad-Abstellmöglichkeiten vorgesehen, die auch durch virtuelle Stationen umgesetzt werden können (Punkt 19). • Bestehende Radabstellanlagen werden mit einer Überdachung nachgerüstet und neue nur noch mit Überdachung gebaut (Punkt 20). 	<p>Bahnsteige. Wegen des geringeren Haltestellenabstands erscheint hier jedoch – wie im NVEP Kap. 4.4 dargestellt – ein Ausweichen auf benachbarte Stationen fallweise durchaus praktikabel. Der Ausbau des Bike & Ride-Angebots erfolgt bisher schon bedarfsorientiert und wird in diesem Sinne fortgesetzt werden (vgl. Kap. 6.5.1).</p> <p>Eine Überdachung wird aus stadtgestalterischen Gründen nicht immer zu realisieren sein. Sie wird als Zielsetzung aber in den NVEP aufgenommen.</p> <p>Zweifellos besteht am Stuttgarter Hauptbahnhof, am Schnittpunkt mehrerer künftiger Hauptradrouten gelegen, ein Mangel an qualifizierten Abstellmöglichkeiten. An den Bahnhöfen Bad Cannstatt und Vaihingen wird aufgrund der dort laufenden umfangreichen städtebaulichen Entwicklungen ebenfalls ein erheblicher Ausbaubedarf gesehen. Der NVEP wird deshalb um entsprechende Ausbauempfehlung erweitert.</p> <p>Wo aus ÖPNV-Sicht Leihfahrrad- und Carsharing-Standorte zusätzlich wünschenswert wären, ist in Kapitel 8 und in Anlage 8.4 dargestellt. Die Akzeptanz des RegioRad-Systems hängt aber auch davon ab, dass an solchen Anlaufstellen verlässlich Räder verfügbar sind. Die Maximierung von Abstellmöglichkeiten könnte deshalb die Funktionsfähigkeit des Verleihsystems beeinträchtigen. Die Einrichtung zusätzlicher (virtueller) Stationen sollte deshalb allenfalls in kleinen Schritten erfolgen.</p>	<p>Überdachung der Abstellanlagen anzustreben. Bei bestehenden, ungeschützten Anlagen soll die Nachrüstung eines Witterungsschutzes geprüft werden.“</p> <p>In Kap. 6.5.1 wird der Absatz 7 wie folgt ergänzt:</p> <p>„Besonderer Handlungsbedarf wird hier am Stuttgarter Hauptbahnhof gesehen, der derzeit nur eine völlig ungenügende Ausstattung mit Fahrradabstellmöglichkeiten aufweist. Sind geeignete Standorte für Radabstellanlagen gefunden, werden mit dem/den dort zuständigen Unternehmen Gespräche über eine Ausweitung der Abstellkapazitäten aufgenommen. Ziel dabei ist ein erweitertes Angebot auch bereits während der aktuellen Baustellensituation. Spätestens mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnhofsanlagen wird von der Landeshauptstadt Stuttgart ein quantitativ und qualitativ zeitgemäßer Fahrradservice an diesem Knoten angestrebt. An den Bahnhöfen Bad Cannstatt und Vaihingen wird aufgrund der dort laufenden umfangreichen städtebaulichen Entwicklungen ebenfalls ein erheblicher Ausbaubedarf gesehen.“</p>
--	--	--	--	---

				<p>In Kap. 7.1. wird die Tabelle „Maßnahmenempfehlungen“ um eine Zeile ergänzt:</p> <p>„Deutliche Ausweitung der Fahrradabstellkapazitäten am Stuttgarter Hauptbahnhof, sowie an den Bahnhöfen Bad Cannstatt und Vaihingen (Verbesserung der intermodalen Verknüpfung)“</p> <p>In Kap. 8.2 wird in der Tabelle zu den „Maßnahmen zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung“ die Zeile „Ausbau des B+R-Angebots“ wie folgt ergänzt:</p> <p>„... insbesondere auch am Stuttgarter Hauptbahnhof sowie an den Bahnhöfen Bad Cannstatt und Vaihingen.“</p> <p>Auch die Anlage 8.4 wird entsprechend angepasst.</p>
20	BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN- Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 243/2018	<p>Fahrtkomfort erhöhen: Neben der Sauberkeit und der Pünktlichkeit, die sich bei der SSB sehen lassen kann ist das Internetangebot in öffentlichen Verkehrsmitteln für viele Fahrgäste inzwischen sehr wichtig. Gerade in einigen U-Bahnstrecken der Innenstadt gibt es jedoch keine ausreichende Netzabdeckung.</p> <p>Es wird beantragt: In den Stadtbahnen wird W-LAN angeboten (Punkt 21).</p>	<p>Wie richtig dargestellt, ist die Netzabdeckung im Verlauf einiger Stadtbahnstrecken aktuell noch nicht befriedigend. Die SSB engagiert sich jedoch für eine sukzessive Vervollständigung der Mobilfunkabdeckung. Diese Netzverfügbarkeit ist auch Voraussetzung für ein stabiles W-LAN-Angebot in den Fahrzeugen.</p> <p>Die Schaffung eines W-LAN-Angebots in den Stadtbahnen bedarf einer technischen Nachrüstung der Fahrzeuge und ist deshalb nur mittelfristig realisierbar. Angesichts der vergleichsweise kurzen Reiseweiten im Stadtverkehr erscheint dieser Verzug jedoch vertretbar.</p>	<p><u>Übernahme</u></p> <p>In Kapitel 4.7 (Digitalisierung) wird nach dem 3. Absatz folgender Absatz eingefügt:</p> <p>„Die SSB wird in den kommenden Jahren gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern die Mobilfunkabdeckung entlang der Stadtbahntrassen vervollständigen. Dies ist die Voraussetzung, dass bei Stadtbahnfahrzeugen W-LAN nachgerüstet und Fahrgästen ein kostenloser W-LAN-Zugang angeboten werden kann.“</p>

21	SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018	<p>Die 5-Minuten-Stadt möglich machen</p> <p>Eine Leitlinie des VEKs 2030 ist die Stadt der kurzen Wege. Dieses Leitbild hat Konsequenzen für die langfristige Planung des ÖPNV in Stuttgart, weil nicht nur nachfrageorientierte Ausbaukonzepte in den Blick genommen werden. Wenn alle Bürgerinnen und Bürger in unserer Stadt der kurzen Wege eine Haltestelle in 5 Minuten erreichen sollen, ist das eine angebotsorientierte Ziel-Vorgabe für den Nahverkehr, die derzeit noch nicht erreicht ist. Im NVP ist als Zielmarke für Bushaltestellen ein Einzugsbereich von 500 Metern Luftlinie, für Stadtbahn-Haltestellen ein Einzugsbereich von 600 Metern Luftlinie vorgegeben. Mit diesen Zielmarken lässt sich die 5-Minuten-Stadt nicht verwirklichen, vor allem nicht in einer Stadt mit der Topografie Stuttgarts, wo die Luftlinie eine Nähe suggeriert, die in Wahrheit große Ferne bedeutet.</p> <p>Es wird also beantragt, dass im Anschluss an den ersten Absatz auf Seite 20 im Kapitel "3.4.2 Räumliche Erschließung" ein neuer Absatz eingefügt wird, mit diesem Text: "Die Landeshauptstadt vergibt im Jahr 2019 ein Gutachten, mit dem analysiert wird, wo bzw. in welchen Stadtquartieren eine fußläufige Entfernung von 5 Minuten zur nächsten Bus- oder Stadtbahnhaltestelle bereits gegeben ist und wo bzw. in welchen Stadtquartieren das noch nicht der Fall ist. Dabei dürfen nicht nur Luftlinienabstände berechnet werden, sondern es müssen auch tatsächliche fußläufige Entfernungen sowie Höhenunterschiede berücksichtigt werden. In dem Gutachten werden Vorschläge dargestellt, mit denen das Ziel erreicht werden kann,</p>	<p>Eine Analyse des Statistischen Amtes der Stadt Stuttgart auf Grundlage des städtischen Siedlungsmodells zeigt auf, dass die weit überwiegende Zahl der Stuttgarter Einwohner und Beschäftigten eine ÖPNV-Haltestelle in seiner Nähe hat. Das ambitionierte Ziel, die nächste Haltestelle zu Fuß in 5 Minuten zu erreichen, wird hierbei zwar nicht ganz erreicht. Nahezu alle Bürger erreichen ihren nächsten ÖPNV-Haltestepunkt jedoch innerhalb von 10 Minuten, was bereits sehr erfreulich ist.</p> <p>Die aus der Analyse ableitbaren Defizitbereiche decken sich allerdings mit den auch im Nahverkehrsplan bereits identifizierten Problemzonen. Ein weiteres Gutachten zu deren Feststellung erscheint deshalb nicht erforderlich.</p> <p>Mit dem Angebot SSB-Flex existiert auch bereits ein Modell, wie die Erschließung solcher Problembereiche im Sinne des Antrags verbessert werden kann. Dies ist im NVEP in Kap. 4.6.2 jedoch bereits ausgeführt.</p>	<p>Keine Übernahme</p>
----	---	---	---	--

		dass jede Bürgerin und jeder Bürger innerhalb von 5 Minuten zu Fuß eine Bus- oder Stadtbahnhaltestelle erreichen kann. Dabei können autonome sowie On-Demand-Systeme mit einbezogen werden."		
22	SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018	<p>Es geht nicht nur um den Talkessel, sondern um ganz Stuttgart</p> <p>Die bekannteste verkehrspolitische Zielsetzung der Stadt steht im Aktionsplan "Nachhaltig mobil in Stuttgart" bzw. im Verkehrsentwicklungskonzept 2030: Die Zahl der im Kessel Stuttgarts fahrenden Autos mit konventionellen Antriebstechniken soll um 20% reduziert werden. Im Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts im Auftrag von SSB und VVS (Perspektiven des ÖPNV in Stuttgart) wird dieses Ziel mit einer Zielzahl von rd. 340.000 Fahrten pro Werktag über den Kesselrand in 2025 konkretisiert. Im Entwurf des NVEP wird daraus abgeleitet, dass im Vergleich zu den für 2025 prognostizierten Werten knapp 135.000 tägliche Pkw-Fahrten aus dem städtischen Kernbereich "herauszuhalten" seien, wobei immerhin 55.000 Fahrten auf umliegende Straßen und die Autobahnen ausweichen würden. 80.000 Fahrgastfahrten pro Normalwerktag müssten vom ÖPNV übernommen werden. 2025 sollten dann im Kessel knapp über 50% aller motorisierten Quell-, Ziel- und Binnenverkehre durch den ÖPNV erbracht werden.</p> <p>Angesichts der heute schon gravierenden verkehrspolitischen Belastung der Außenbezirke wird beantragt, dass im NVEP der Abschnitt "3.4.3 Beförderungskapazität" um einen Absatz ergänzt wird, in dem der notwendige Ausbau des Nahverkehrs auch in den Außenbezirken betont wird.</p>	<p>Die Herausforderungen an den ÖPNV in den äußeren Stadtbezirken bestehen zu meist weniger in der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten, sondern eher hinsichtlich der Struktur des Liniennetzes. Der Aspekt tangentialer Verbindungen wird deshalb in Kap. 3.4.4 behandelt. Die Situation der Außenbezirke lässt sich dort zweifellos noch prägnanter beschreiben. Dabei ist aber zu beachten, dass in Kap. 3 Rand- und Rahmenbedingungen, aber noch keine Maßnahmen dargestellt werden.</p> <p>In den Kapiteln 6 und 7 sind jedoch bereits zahlreiche Maßnahmenvorschläge für die äußeren Stadtbezirke enthalten.</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>In Kap. 3.4.4 wird der 2. Absatz gekürzt und ein zusätzlicher Absatz eingefügt:</p> <p>„(...) zu stärken.</p> <p>Auch innerhalb des Stuttgarter Stadtgebiets, vor allem aber bei den verkehrlichen Verflechtungen der äußeren Stadtbezirke mit dem Umland existieren zahlreiche Relationen, auf denen der Individualverkehr den öffentlichen Nahverkehr hinsichtlich der Reisezeiten deutlich unterbietet. Dies ist einer der Faktoren, warum an der Markungsgrenze (vgl. Abb. 3.2) ein geringerer ÖV-Anteil als am Kesselrand erreicht wird. Dort durch Verkehrsanteile für den ÖPNV zu gewinnen, ist ungleich schwieriger als im Talkessel, weil sich die Verkehrsströme nicht so gut bündeln lassen. Durch einen Ausbau des Stadtbahnnetzes, gerade auch über die Stadtgrenze hinaus, sowie durch zusätzliche Bus- oder Expressbusverbindungen, die mehr Direktfahrten ermöglichen, lassen sich aber auch dort Wirkungen erzielen.“</p>

		<p>Die Stadtverwaltung erarbeitet hierfür einen Beschlussvorschlag. Klar werden sollten die Herausforderungen, die sich auf der Grundlage des aktualisierten Verkehrsmodells der Region den Außenbezirken stellen werden.</p> <p>Es sollten ähnliche Berechnungen dargestellt werden, wie für den Kessel (siehe oben). Beispielhaft könnte auf die Stadtbezirke Vaihingen und Zuffenhausen eingegangen werden, aber auch auf den Stadtbezirk Bad Cannstatt. Die Notwendigkeit, Tangentialverbindungen auszubauen, sollte deutlich werden. Auch auf die Bedeutung neuer regionaler Haltepunkte in Vaihingen, Feuerbach und Bad Cannstatt sollte hingewiesen werden.</p>		
23	SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018	<p>Alle Haltestellen sollen auch für Menschen mit Behinderungen erreichbar sein</p> <p>Es wird beantragt, dass im Abschnitt 3.4.5 unten auf S. 28 folgender Satz ergänzt wird: „Die Stadt Stuttgart wird sich gegenüber dem Verband Region Stuttgart als dem Aufgabenträger für die S-Bahn und der Deutschen Bahn AG dafür einsetzen, dass noch fehlende Aufzüge an S-Bahn-Stationen auf Stuttgarter Stadtgebiet nachgerüstet werden (Nordbahnhof, Nürnberger Straße).“</p>	Der Vorschlag der SPD-Fraktion wird aufgegriffen, jedoch dem Kapitel „Perspektiven“ zugeordnet.	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>Es wird ein Kap. 6.1.4 „Bahnhöfe / Haltepunkte“ ergänzt:</p> <p>„Die auf Stuttgarter Gemarkung liegenden Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen sind für die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt aus dem Umland von zentraler Bedeutung, leisten aber auch einen wichtigen Beitrag zur Erschließung des Stadtgebiets und machen dem Regionalzug- und S-Bahn-Verkehr die Übernahme innerstädtischer Bedienungsaufgaben erst möglich. Auf eine übersichtliche Gestaltung, eine zeitgemäße Ausstattung, ein ansprechendes Erscheinungsbild und eine gute Anbindung an das umgebende Wegenetz ist deshalb zu achten. Insbesondere im Bereich der</p>

				<p>Regionalbahnlinie R11 besteht hier erheblicher Nachholbedarf. Die Stadt Stuttgart wird sich gegenüber dem Verband Region Stuttgart als dem Aufgabenträger für die S-Bahn und der Deutschen Bahn AG zudem dafür einsetzen, dass noch fehlende Aufzüge an S-Bahn-Stationen auf Stuttgarter Stadtgebiet nachgerüstet werden (Nordbahnhof, Nürnberger Straße).“</p>
24	<p>SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018</p>	<p>Fahrgäste durch bessere Anschlüsse und Bürgerbeteiligung wertschätzen</p> <p>Es wird beantragt, den Abschnitt 4.1 um die folgenden Sätze zu ergänzen: "Auf die Anschlusssicherung muss mehr Gewicht gelegt werden. Gerade am späten Abend ist der Anschluss wichtiger als eine minutengenaue Abfahrt. Es muss kontrolliert werden, ob Anschlüsse tatsächlich erreicht werden. Hierzu wird dem Gemeinderat einmal jährlich Bericht erstattet. Die SSB soll ihre vorgesehenen Fahrpläne, wie inzwischen im Eisenbahnverkehr üblich, neun Monate vorher in den Bezirksbeiräten und in der Öffentlichkeit zur Diskussion stellen und Verbesserungsvorschläge bewerten und ggf. einarbeiten“.</p>	<p>Fahrpläne sind immer ein Kompromiss, bei dem auf Randbedingungen der Infrastruktur, auf Zwänge beim Personaleinsatz sowie auf die Anforderungen der Fahrgäste Rücksicht genommen werden muss. In einem dichten Stadtverkehrsnetz ist es zudem rein physikalisch nahezu auszuschließen, dass für alle Fahrgäste eine perfekte Lösung gefunden werden kann. In der Regel führt eine gute Übergangssituation an einem Netzknoten zu Nachteilen an anderer Stelle. Üblicherweise wird hier, soweit überhaupt Freiheitsgrade bestehen, zugunsten der stärkeren Verkehrsströme entschieden.</p> <p>Über das Fahrplanangebot der SSB wird regelmäßig in den Bezirksbeiräten und in der Öffentlichkeit diskutiert. Die SSB ist auch gerne bereit, entsprechende Anträge und Anregungen zu prüfen und hierzu Stellung zu nehmen. Einen zusätzlichen formalisierten Beteiligungsprozess aufzusetzen, wird daher nicht für erforderlich gehalten.</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>In Kap. 4.2 wird am Ende folgender Absatz ergänzt:</p> <p>„Trotz der vorgeschlagenen partiellen Taktverdichtungen werden Linienverkehre aus wirtschaftlichen Gründen in Schwachverkehrszeiten zu meist mit abgesenkten Bedienungshäufigkeiten verkehren müssen. Anschlussverluste führen dann in der Regel zu einer deutlichen Verlängerung der Reisezeiten. In diesen Verkehrszeiten ist deshalb der Anschlusssicherung besonderes Gewicht beizumessen.“</p>
25	<p>SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018</p>	<p>Den ÖPNV stabil und gerecht finanzieren: Anteil der Nutzerfinanzierung soll</p>		

in Zukunft nicht wie in der Vergangenheit immer weiter steigen - Jobticket für alle statt Citymaut!

Die aus dem Gemeinderat der Landeshauptstadt angestoßene große Tarifreform zum 1. April 2019 ist ein großer Schritt auf dem Weg zu einem attraktiveren und gerechter finanzierten Nahverkehr in der ganzen Region. Die Reform ist auch deshalb gut begründet, weil der Anteil der Nutzerfinanzierung in den letzten zehn Jahren gestiegen ist, so steht es auch im Entwurf des NVEPs (Seite 53). Für die Zukunft, so heißt es auf Seite 54 des NVEPs, bedarf es eines grundsätzlichen politischen Konsenses über den Finanzierungsanteil, den die Nutzer entrichten sollen.

Um hierfür einen Beitrag zu leisten, wird beantragt, auf Seite 54 nach dem zweiten Absatz die folgenden Sätze einzufügen: "Die Landeshauptstadt setzt sich dafür ein, bei den jährlichen Entscheidungen zum Umfang einer möglichen **Tariferhöhung** nicht nur die Kosten-, sondern **auch die Umsatzentwicklung zu berücksichtigen**. Das Ziel aller Beteiligten sollte es sein, den Finanzierungsanteil der Nutzer nach Umsetzung der Tarifreform in 2019 ab 2020 konstant zu halten."

Es wird beantragt, auf Seite 174 die letzten beiden Sätze im zweiten Absatz durch folgenden Satz zu ersetzen: "Um eine solide und gerechtere Finanzierung des Nahverkehrs nachhaltig sicherzustellen, muss längerfristig die kommunale Ebene in die Lage versetzt werden, per **kommunaler Satzung ein verpflichtendes Jobticket**

Mit der beschlossenen Tarifzonenreform wird der Anteil der Nutzerfinanzierung spürbar abgesenkt. Der VVS-Gesellschaftsvertrag enthält zudem bereits die Vorgabe, dass bei Tarifierhöhungen neben der Kostenentwicklung auch die Fahrgastinteressen und die Marktlage zu berücksichtigen sind. Die Landeshauptstadt Stuttgart und die SSB verfügen in den VVS-Gremien über ausreichenden Einfluss auf die Tarifierhöhung. Festlegungen im NVEP hierzu erscheinen nicht daher erforderlich.

Im Zusammenhang mit der städtischen Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart hat der Gemeinderat bereits die Forderung nach der Ermöglichung einer Nahverkehrsabgabe oder eines vergleichbaren Instruments an das Land gerichtet. Diese Forderung wird auch in den NVEP übernommen. Die Festlegung von Beträgen

Keine Übernahme

Modifizierte Übernahme

In Kap. 8.5 wird der 2. Spiegelstrich wie folgt umformuliert:

„Die Bemühungen um eine nachhaltige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in zentralen Bereichen z. B. im Sinne des Aktionsplan

für alle nach dem Wiener Modell einzuführen, bei dem für jede Arbeitnehmerin bzw. jeden Arbeitnehmer ein Arbeitgeberzuschuss von 10 bis 20 Euro zu zahlen ist."

Außerdem wird beantragt, im Abschnitt 5.1.4.1 den Absatz zum 4er-Ticket auf den Seiten 67 und 68

sowie

den Satz auf Seite 81 „Langfristig ist auch ein **vollständiger Ersatz der Ticketautomaten** durch modernere Technik (z. B. Smartphones) anzustreben“ ersatzlos zu **streichen** (auch im Kasten auf Seite 78 zu streichen).

wird allerdings nicht empfohlen, hier sollte den laufenden Untersuchungen des Landes zu diesem Thema nicht vorgegriffen werden.

Ticketautomaten sind bei der Investition wie auch im Unterhalt kostenintensiv, letzteres gilt auch für die Entwerfer. Die dafür aufgewendeten Beträge stehen für ein besseres Fahrplanangebot nicht zur Verfügung. Es ist daher sinnvoll, kontinuierlich zu prüfen, ob nicht Vertriebskosten gesenkt werden können. Die Entwicklungen im In- und Ausland lassen erkennen, dass Papierfahrtscheine eines Tages vollständig durch elektronische Lösungen ersetzt sein werden. Allerdings handelt es sich hierbei um eine langfristige Perspektive.

Nachdem die SSB ab dem kommenden Jahr ohnehin neue Ticketautomaten aufstellen wird, muss die absehbare Entwicklung allerdings nicht forciert werden. Die Formulierung auf Seite 81 kann daher etwas offener gehalten werden. Die Empfehlungen zum konventionellen 4er-Ticket auf Seite 78 wird jedoch beibehalten.

„Nachhaltig mobil in Stuttgart“ erfordern ein dauerhaft erhöhtes kommunales Engagement für alternative, insbesondere öffentliche Verkehrsangebote. Hierfür sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, die idealerweise mit einer Lenkungswirkung bei der Verkehrsmittelwahl verknüpft sind. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet deshalb von der Landesregierung, die rechtliche Grundlagen zur Erhebung einer Nahverkehrsabgabe oder eines verpflichtenden JobTickets zu schaffen.“

Modifizierte Übernahme

In Kap. 5.2.3 wird der letzte Satz des 2. Absatzes wie folgt umformuliert:

„Langfristig ist ohnehin von einem vollständigen Ersatz der Ticketautomaten durch modernere Technik (z. B. Smartphones) auszugehen.“

26	<p>SPD- Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018</p>	<p>Perspektiven für den regionalen Schienenverkehr, die Stadtbahn und den Bus</p> <p><u>Regionaler Schienenverkehr</u> Es wird beantragt, dass im Kapitel 6.1.3 „Panoramastrecke/Salamanderbahn“ der letzte Absatz folgendermaßen geändert wird: Die beiden letzten Sätze des letzten Absatzes „Sollte sich hieraus...“ werden ersetzt durch folgenden Absatz: „Die Stadt setzt sich ausdrücklich für eine Aufwertung der Regionalbahnlinie R 11 („Schusterbahn“) zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Untertürkheim (ggf. mit Weiterführungen) ein und unterstützt dies z.B. durch verbesserte Zuwegungen zu den Regionalbahnstationen in Stuttgart-Münster (Steg zum Gebiet „Zuckerfabrik“) und Ebitzweg.“</p> <p><u>Stadtbahnverkehr</u> Es wird beantragt, dass auf Seite 91 als zusätzliche mittelfristige Ausbaumaßnahme die Bedienungszeiten der Stadtbahn morgens und abends um je eine halbe Stunde auszuweiten, um Anschlüsse zum und vom Eisenbahnfernverkehr sicherzustellen und für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Schichtdienst die Nutzung der Stadtbahnen besser zu ermöglichen.</p> <p>Es wird außerdem beantragt, dass auf Seite 91, Zeile 10, das Wort "Geringfügige" ersetzt wird durch die Wörter "Ab 2020", damit die U15 in Stammheim bzw. Zuffenhausen bereits ab 2020 öfter fährt als heute.</p>	<p>Aufgabenträger für den regionalen Schienenverkehr ist der Verband Region Stuttgart. Dem Antrag folgend wird in Kapitel 6.1.3 die Position der LH Stuttgart geschärft.</p> <p>Die Betriebszeiten der Verkehrsmittel sind im 2016 verabschiedeten Nahverkehrsplan festgelegt. Grundsätzliche Änderungen sollten dann auch im Rahmen einer NVP-Fortschreibung erfolgen. Dann wäre auch zu diskutieren, inwieweit eine unterschiedliche Bedienung von Siedlungsbereichen mit einer Stadtbahn- und solchen mit einer Buser-schließung vertretbar ist.</p> <p>Wegen der vielfach noch offenen, teilweise bedarfsabhängigen Prioritätensetzung werden im NVEP auch für empfohlene Angebotsmaßnahmen generell keine Umsetzungszeitpunkte benannt. Die Einrichtung von Verstärkerfahrten erfolgt ohnehin in Abhängigkeit von Nachfrageentwicklung. Der NVEP macht hier lediglich deutlich, dass in</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u> In Kap. 6.1.3 (letzter Absatz, nach „begrüßen“) wird folgender Satz eingefügt: „Zudem wird bei einer künftig dauerhaft ganztägigen Bedienung der R11 eine konstruktive Mitwirkung am Ausbau oder Neubau von Haltepunkten zugesichert.“</p> <p><u>Keine Übernahme</u></p> <p><u>Modifizierte Übernahme</u> In Kapitel 6.2.1 wird beim Spiegelstrich „U15: ...“ das Wort "Geringfügige" gestrichen.</p>
----	---	---	--	--

Es wird beantragt, dass die **U15 in Zukunft generell bis Heumaden** verkehren soll und dass diese als zusätzliche mittelfristige Ausbaumaßnahme auf Seite 91 aufgenommen wird.

Es wird beantragt, dass die **Betriebszeiten der U8** nicht nur auf den Samstag, sondern **auch auf die Abendstunden und auf den Sonntag ausgeweitet** werden sollen und dass diese als zusätzliche **erste Ausbaumaßnahme** auf Seite 91 aufgenommen wird.

Es wird beantragt, dass der Abschnitt 6.2.2 um folgenden Satz ergänzt wird: "In den Fahrzeugen der **Stadtbahn** soll ein **kostenfreies W-Lan** eingerichtet werden."

den kommenden Jahren ein entsprechender Bedarf zu erwarten ist.

Da die Dimensionierung des Zusatzangebots vom Fahrgastaufkommen abhängt, kann aber in der Tat auf die Einschränkung „geringfügig“ verzichtet werden.

Sofern die Verdichtung der Linie U8 bis Ostfildern erfolgt, ist es betrieblich möglich, die Linie U15 bei Bedarf bis Heumaden weiterzuführen. Eine generelle Ausweitung dieser Durchbindungen erscheint aus heutiger Sicht aber nicht erforderlich, da die Beförderungskapazitäten im Zuge der Kirchheimer Straße mit einer häufiger verkehrenden Linie U8 ausreichen werden.

Die Verkehrsnachfrage an Sonn- und Feiertagen ist erfahrungsgemäß nochmals deutlich geringer als an Samstagen. Der Einsatz von Stadtbahnzügen auf dieser Tangentialrelation an Sonn- und Feiertagen wäre deshalb allenfalls in einem sehr gedehnten Takt vorstellbar. Nachdem mit der bevorstehenden Tarifzonenreform die Umsteigefahrt über die Haltestelle Bopser kein tarifliches Hindernis mehr darstellen wird und die SSB das Gebiet Waldau in den Testlauf SSB-Flex einbezogen hat, dürften die Anforderungen des Freizeitverkehrs damit bis auf Weiteres in ausreichendem Maße abgedeckt sein.

Die Einrichtung eines W-LAN-Angebots in Stadtbahnfahrzeugen setzt zunächst eine Vervollständigung der Mobilfunkabdeckung entlang der Stadtbahnstrecken voraus. Die

[Keine Übernahme](#)

[Keine Übernahme](#)

[Modifizierte Übernahme](#)

In Kapitel 4.7 (Digitalisierung) wird nach dem 3. Absatz folgender Absatz eingefügt:

Busverkehr

Expressbus für den Cityring - es wird beantragt, die folgende Maßnahme der Aufzählung auf Seite 99 hinzuzufügen: "**Nach der Ertüchtigung der Linie U1** für den Einsatz von Doppelzügen wird die **Expressbuslinie X1** zu einer Expressbuslinie, die auf dem Cityring im 5-Minuten-Takt fährt."

Nachtverkehr

Der auf Seite 99 beschriebene geplante Ausbau des **Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage** wird begrüßt und beantragt, dieses Ziel nicht erst längerfristig anzugehen, sondern als **Zieldatum** für einen ersten konkreten Ausbauschritt das **Jahr 2020** festzuschreiben. Darüber hinaus wird beantragt, dass im **Stadtbahnkapitel** das Ziel aufgenommen wird, **ab 2020 am Wochenende einen durchgehenden Stadtbahnbetrieb** zumindest auf einzelnen Linien anzubieten.

SSB ist hier in Verhandlungen mit Mobilfunkanbietern. Zudem bedarf ein solches Angebot einer technischen Nachrüstung der Fahrzeuge, die aber mittelfristig realisiert werden soll.

Über die Zukunft der Expressbuslinie X1 kann fundierter diskutiert werden, wenn Betriebserfahrungen und auch Erkenntnisse zur Nachfrageverteilung im Bereich des Cityrings vorliegen. Die S-Bahn, die Stadtbahn-Tallängslinien sowie die Buslinie 44 ermöglichen aber bereits heute einen schnellen Ortswechsel zwischen den Cityrändern. Für einen überlagerten Ringverkehr wird daher gegenwärtig nur wenig Nachfragepotenzial gesehen.

Wegen der vielfach noch offenen, teilweise bedarfsabhängigen Prioritätensetzung werden im NVEP auch für empfohlene Angebotsmaßnahmen generell keine Umsetzungszeitpunkte benannt.

Ein gemischtes Angebot mit Stadtbahnen und Bussen im Nachtverkehr schafft zusätzliche Umsteigezwänge für einen Teil der Nutzer und führt tendenziell wegen der gedehnten Takte zu sehr unwirtschaftlichen Umläufen im Busverkehr.

Sollte zukünftig aus Kapazitätsgründen der Einsatz von Stadtbahnen notwendig werden, muss das Leistungsangebot so gestaltet werden, dass Instandhaltungsmaßnahmen an den Betriebsanlagen durchgeführt werden können.

„Die SSB wird in den kommenden Jahren gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern die Mobilfunkabdeckung entlang der Stadtbahntrassen vervollständigen. Dies ist die Voraussetzung, dass bei Stadtbahnfahrzeugen W-LAN nachgerüstet und Fahrgästen ein kostenloser W-LAN-Zugang angeboten werden kann.“

[Keine Übernahme](#)

[Keine Übernahme](#)

			Betrieblich wäre zu prüfen, ob Anschlussverkehre nicht über SSB Flex in heutiger oder modifizierter Form abgedeckt werden können. Die Entwicklung solcher Konzepte setzt aber voraus, dass dieser Angebotsbaustein dauerhaft zur Verfügung steht.	
27	SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018	<p>Das Land muss sicherstellen, dass mit der Umsetzung von Stuttgart 21 in den Regionalzügen auch wirklich doppelt so viele Leute fahren können wie heute</p> <p>Die Stadtverwaltung und/oder die SSB berichten zum Abschnitt 8.4 (Seite 171/172), inwiefern das Land bei seiner Fahrzeugbeschaffung und seinen Leistungsvorgaben den längerfristigen Fahrgastzuwachs in den Regionalzügen sicherstellt.</p>	<p>Stadt, SSB und VVS sehen die Kapazitätssituation im Regionalzugverkehr ebenfalls kritisch (vgl. Kapitel 8.4), und haben dies gegenüber dem Land auch bereits kommuniziert. Das Verkehrsministerium des Landes plant bereits eine eigene Nachfrageanalyse mit einem erweiterten Prognosehorizont, um betriebliche Engpässe und ggf. unzureichende Beförderungskapazitäten unter verschiedenen Angebotsszenarien identifizieren zu können. Ggf. kann nach Abschluss dieser Untersuchung – eine Zustimmung des Verkehrsministeriums vorausgesetzt – über die Ergebnisse und die Schlussfolgerungen des Landes berichtet werden.</p> <p>Die Festlegung einer Berichterstattung ist allerdings kein Thema des NVEP.</p>	Keine Übernahme
28	SPD-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 246/2018	Die Zusammenfassung in Kapitel 8 ist gemäß der vom Gemeinderat beschlossenen Änderungen zu ergänzen .	Alle vom Gemeinderat beschlossenen Änderungen werden an den betreffenden Stellen im NVEP eingearbeitet. Neu hinzukommende Maßnahmen werden in einem überarbeiteten Kapitel 8 dargestellt. Ggf. erfolgt auch eine Anpassung der Anlagen.	Übernahme
29	CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018	In Kapitel „3.3 Städtebauliche Zielsetzungen“ ist davon die Rede, dass der Umwelt- und Technikausschuss des Stuttgarter Gemeinderates den Beschluss gefasst habe, mittelfristig alle oberirdischen Stellplätze in der City aufzugeben . Einen Satz später steht dort: „Die Einschränkung des oberirdischen Stellplatzangebots wird von	Im NVEP wird an vielen Stellen eine Position der Landeshauptstadt Stuttgart formuliert, die möglicherweise nicht immer von allen Gemeinderatsfraktionen geteilt wird. In vielen Fällen ist dazu auch (noch) gar keine explizite Beschlussfassung erfolgt. Die gewünschte Korrektur zu Beginn des 4. Absatzes von Kap. 3.3 würde somit suggerieren, dass Aussagen an anderer Stelle von einer	<p>Keine Übernahme (aber redaktionelle Änderung)</p> <p>In Kap. 3.3 wird der letzte Satz von Absatz 3 wie folgt präzisiert:</p> <p>„ (...) Im Juli 2017 hat der Umwelt- und Technikausschuss des Stuttgarter Gemeinderats</p>

		<p>der Landeshauptstadt Stuttgart als unverzichtbarer Baustein für mehr Lebensqualität in der Stadt (...) gesehen.“</p> <p>Entgegen dem Eindruck der Geschlossenheit, der durch diese Formulierungen vermittelt wird, weisen wir darauf hin, dass der damalige Beschluss nur mit sehr knapper Mehrheit und gegen den Willen der CDU zustande kam. Deshalb werden zwei Ergänzungen in diesem Textabschnitt beantragt: zum einen, dass der Beschluss im UTA mehrheitlich (neu) gefasst wurde und die Einschränkung des oberirdischen Stellplatzangebots von einer Mehrheit im Gemeinderat (neu) der Landeshauptstadt Stuttgart als unverzichtbarer Baustein für mehr Lebensqualität in der Stadt gesehen wird.</p>	<p>breiten Mehrheit mitgetragen würden. Dies kann eigentlich nicht im Sinne des Antrags sein.</p> <p>Die Stadtverwaltung schlägt allerdings vor, den strittigen Satz präziser und etwas weniger scharf zu formulieren.</p> <p>Im 3. Absatz desselben Kapitels wird explizit auf einen UTA-Beschluss verwiesen. Dort kann die gewünschte Ergänzung selbstverständlich vorgenommen werden.</p>	<p>zudem <i>mehrheitlich</i> den Beschluss gefasst, mittelfristig alle oberirdischen Stellplätze in der City aufzugeben.“</p> <p>Absatz 4 wird dann wie folgt fortgesetzt:</p> <p>„Die Einschränkung des oberirdischen Stellplatzangebots <i>in zentralen Lagen</i> wird von der Landeshauptstadt Stuttgart als ein Baustein für mehr Lebensqualität in der Stadt auch im Sinne des Aktionsplans ‚Nachhaltig mobil in Stuttgart‘ gesehen. (...)“</p>
30	CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018	<p>In Kapitel „8.5 Erwartungen an die Bundes- und Landesgesetzgeber“ heißt es: „Längerfristig muss die kommunale Ebene in die Lage versetzt werden, bei Bedarf den Straßenverkehr in Kernbereichen selektiv nach Bewohnern, Pendlern, Liefer- und Wirtschaftsverkehr, etc. und ggf. differenziert nach Zeitbereichen zu steuern. Hierzu ist die gesetzliche Grundlage für das Instrument einer City-Maut oder einer ähnlichen Regelung zu schaffen.“</p> <p>Für die CDU-Fraktion erschließt sich nicht, warum die Forderung nach einer „City-Maut“ oder ähnlicher fragwürdiger Maßnahmen an dieser Stelle erwähnt wird. Da wir den NVEP als eine Sammlung der Maßnahmen für den Ausbau des ÖPNV in Stuttgart verstehen und uns eine breite gesellschaftliche Akzeptanz dafür wünschen, sollte er keinen Anlass für politisch aufgeladene Debatten noch dazu um andere Verkehrsträger bieten. Deshalb wird die</p>	<p>Die im Rahmen des Projekts MEGAFON durchgeführten Modellrechnungen zeigen auf, dass bei einer wachsenden Verfügbarkeit autonom verkehrender Fahrzeuge das innerstädtische Verkehrsaufkommen deutlich (um bis zu 40%) anwachsen könnte. Gleichzeitig würde das Steuerinstrument „Parkraummanagement“ an Wirksamkeit verlieren. Eine solche Entwicklung hätte den Kollaps des Oberflächen-ÖPNV zur Folge. Insoweit wird durchaus eine Berechtigung gesehen, das Thema im NVEP anzusprechen.</p> <p>Es wird allerdings eingeräumt, dass eine solche erweiterte Aufgabenstellung für das städtische Verkehrsmanagement nicht nur unter dem Blickwinkel des ÖPNV diskutiert werden sollte, sondern unter Beachtung aller Verkehrsträger ggf. im Zusammenhang mit einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts aufzurufen wäre. Die Ausführungen im NVEP werden daher auf</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>In Kap. 8.5 wird der 2. Spiegelstrich wie folgt umformuliert:</p> <p>„Die Bemühungen um eine nachhaltige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in zentralen Bereichen z. B. im Sinne des Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ erfordern ein dauerhaft erhöhtes kommunales Engagement für alternative, insbesondere öffentliche Verkehrsangebote. Hierfür sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, die idealerweise mit einer Lenkungswirkung bei der Verkehrsmittelwahl verknüpft sind. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet deshalb von der Landesregierung, die</p>

		Streichung der zitierten Textpassage beantragt.	Instrumente mit unmittelbarem ÖPNV-Bezug beschränkt. Auf die städtische Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt wird hierbei verwiesen.	rechtliche Grundlagen zur Erhebung einer Nahverkehrsabgabe oder eines verpflichtenden JobTickets zu schaffen.“
31	CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018	In Kapitel „6.3 Busverkehr“ wird in Unterkapitel „6.3.4 Betrieb (Beschleunigung/Abstellung)“ die Einrichtung neuer Busspuren für 22 zusätzliche Straßen im gesamten Stadtgebiet „vordringlich“ zur Umsetzung empfohlen. Die CDU-Fraktion ist der Meinung, dass es zur Beschleunigung des Busverkehrs auch andere Möglichkeiten gibt, wie zum Beispiel Busbevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, die nicht zu Lasten des Individualverkehrs durch den Wegfall einer Fahrspur gehen. Aus diesem Grund wird beantragt jeweils zu prüfen, ob dort auch eine verbesserte Busbevorrechtigung zu vergleichbaren positiven Effekten wie eine Busspur führt.	Auch eine wirkungsvolle Busbevorrechtigung kommt häufig ohne ein Stück Busspur nicht aus, da nur so der Bus zum Pulkführer in einem gemeinsam mit dem Individualverkehr genutzten Straßenabschnitt gemacht werden kann. Busspuren und Signalbevorrechtigung sind insofern keine alternativen, sondern in der Regel sich ergänzende Maßnahmen. Zweifelloos hängt die Konzeption einer Beschleunigungsmaßnahme aber jeweils von der lokalen Situation bezüglich der Richtung und Stärke der Verkehrsströme sowie der möglichen Spuraufteilungen unter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs und des Parkierungsbedürfnisses der Anwohner ab. Standardlösungen werden diesen vielfältigen Anforderungen eher selten gerecht. Die Stadtverwaltung sichert zu, die jeweiligen Konzeptionen im Einzelfall in den betroffenen Bezirksbeiräten und im UTA zur Diskussion zu stellen. Die Formulierungen im NVEP werden allerdings beibehalten.	Keine Übernahme
32	CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018	Ebenfalls in diesem Unterkapitel (6.3.4) wird vorgeschlagen, an vier zusätzlichen Straßen im Stadtgebiet die sog. straßenbegleitende Parkierung einzuschränken , also konkret weitere Parkplätze abzubauen. Wer sich diese Straßen im Einzelnen anschaut (Schwabstraße in Stuttgart-West, Gablenberger Hauptstraße in Stuttgart-Ost, Brückenstraße in Bad Cannstatt und Amstetter Straße in Hedelfingen), wird	Um das Image des Busverkehrs dem des Schienenverkehrs weiter anzunähern und damit dessen Akzeptanz zu steigern, müssen Linienbusse zwischen den Haltestellen behinderungsfrei fahren können. Zwangshalte wegen ein- und ausparkender Kfz oder zur Bewältigung des Begegnungsverkehrs mindern den Fahrkomfort und leisten dem Eindruck eines unzuverlässigen Busverkehrs Vorschub. Unter anderem in den	Keine Übernahme

		nachvollziehen können, dass auf die Kurzzeitparkplätze dort vor allem aus Rücksicht auf den örtlichen Einzelhandel nicht verzichtet werden kann. Deshalb wird die Streichung dieser Vorschläge beantragt.	<p>genannten Straßenzügen ist eine stetige Fahrbewegung der Busse selten möglich. Die zunehmende Breite der Pkw verschärft diese Problematik noch. Im NVEP wird deshalb vorgeschlagen, hier beispielhaft zu prüfen, ob durch Maßnahmen der Verkehrslenkung und/oder der Veränderung der Parkierung Verbesserungen für den Busverkehr erreicht werden können. Bei einem Entfall von Stellplätzen könnte auch die Schaffung von Ersatzflächen an anderer Stelle Bestandteil eines solchen Konzepts sein.</p> <p>In jedem Fall gilt auch hier, dass ein entsprechender Straßenumbau bzw. eine substantielle Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnungen in den zuständigen Gremien zu diskutieren wäre.</p> <p>Wegen der Bedeutung solcher Maßnahmen für die Aufwertung des Systems Bus soll auf den entsprechenden Prüfauftrag im NVEP jedoch nicht verzichtet werden.</p>	
33	CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018	<p>Die Kenndaten und Analyseergebnisse für unsere 23 Stadtbezirke – in Kapitel 7 und der Überschrift „Perspektiven für die Stadtbezirke“ dargestellt - sind zum Teil nicht mehr aktuell. Sie sollten im Hinblick auf die Beratungen in den Ausschüssen und der Vollversammlung nach der Sommerpause noch einmal überarbeitet werden.</p> <p>Als Beispiel dient der Stadtbezirk Stammheim. Hier fehlt das bis 2021 fertiggestellte Neubaugebiet „Langenäcker-Wiesert“ mit 320 neuen Wohneinheiten (WE) und bis zu 800 zusätzlichen Einwohnern.</p>	<p>Bei der Erstellung und Überarbeitung des NVEP wurde darauf geachtet, bei allen Strukturdaten die jeweils verfügbaren, neuesten Stände einzuarbeiten. Angesichts der Verzögerungen bei der Behandlung des Entwurfs ist es nicht überraschend, dass immer wieder Aktualisierungsbedarf entsteht. Die Strukturdaten werden für die erneute Behandlung des NVEP im Herbst 2018 nochmals aktualisiert.</p> <p>In Planung bzw. in der Umsetzung befindliche Neubaugebiete werden im NVEP dann erwähnt, wenn diese über das vorhandene ÖPNV-Angebot nicht erschlossen werden können. Beispielsweise ist das neue Wohngebiet „Salzweg“ über die Stadtbahnhaltestelle „Wimpfener Straße“ bereits an das</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u></p> <p>Für die ÖPNV-Planung notwendige Aktualisierungen werden in den NVEP eingearbeitet. Dazu zählt in Kapitel 7 die Darstellung von Neubaugebieten, für die ÖPNV-Angebotsverbesserungen notwendig werden. In Kapitel 7 werden darüber hinaus bei den Strukturdaten der Stadtbezirke die gewerblichen Schulen und zugehörigen Schülerzahlen ergänzt.</p>
34	CDU-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 247/2018	Dieses Versäumnis gilt auch für das neue Wohngebiet „Beim Schafhaus“ (250 WE) in Mühlhausen, das in Unterkapitel 7.13		

		<p>ohne diese Angabe lediglich namentlich erwähnt wird, sowie für sämtliche weiteren in der „Zeitstufenliste Wohnen“ aufgeführten Neubaugebiete, wie zum Beispiel die „Mittlere Wohlfahrt“ (100 WE), „Böckinger Straße“ (200 WE) und „Salzweg“ (75 WE). Sie werden weder im allgemeinen Teil noch bei den Angaben über den jeweiligen Stadtbezirk, zu dem sie räumlich gehören, aufgeführt. Deshalb wird beantragt, diese Ergänzungen mit der jeweiligen Angabe von Wohneinheiten und Einwohnerzahlen vorzunehmen.</p>	<p>ÖPNV-Netz angebunden. Eine Behandlung im NVEP erscheint deshalb entbehrlich.</p>	
35	<p>CDU-Gemeinderatsfraktion, <i>Nachtrag Sept. 2018</i></p>	<p>Mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) bietet sich die Chance, sich detailliert mit den Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV in Stuttgart zu beschäftigen und für Verbesserungen seiner Rahmenbedingungen zu sorgen. Zu diesen Verbesserungen gehört z.B. die Verlängerung der Stadtbahnlinie U13. Sie fährt heute von Hedelfingen über Bad Cannstatt und Feuerbach bis Giebel und gilt als meist genutzte Tangentialverbindung im gesamten Stadtgebiet. Für die U13 empfiehlt der im Mai vorgelegte Entwurf des NVEP die Untersuchung einer Verlängerung über die Rastatter Straße bis zum Bahnhof Weilimdorf. Nach den in der Zwischenzeit geführten öffentlichen Diskussionen ist die CDU der Ansicht, dass diese Empfehlung nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht. Dazu gehört neben der bevorstehenden Entscheidung für die Variante „Bei Ditzingen-Ost“ als künftiger Standort des vierten Stadtbahnbetriebshofes der SSB auch die Chance eines direkten Stadtbahnanschlusses für den Stadtteil Hausen mit seinen 3.500 Einwohnern sowie die</p>	<p>Die geplante Verlängerung der U13 über Weilimdorf nach Ditzingen (vergleiche Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 2.10.2018) wird an den betreffenden Stellen (nicht nur in Kapitel 7.22) im NVEP eingearbeitet.</p> <p>Diese Maßnahme soll so rasch wie möglich umgesetzt werden, bedarf aber noch einer vertieften Untersuchung.</p>	<p><u>Modifizierte Übernahme</u> Kapitel 6.2.1, Spiegelstrich im 4. Absatz ergänzen: „Stadtbahnkorridor Weilimdorf Rastatter Straße – Weilimdorf Bf./Industriegebiet – Hausen – Ditzingen“</p> <p>Kapitel 6.2.4, letzter Absatz: „Aktuell wird ein Standort östlich des Ditzinger Gewerbegebiets-Ost favorisiert.“</p> <p>Kapitel 7.22, Bewertung, 2. Absatz anpassen/ergänzen: „Durch den geplanten neuen Stadtbahnbetriebshof an der Stadtgrenze zu Ditzingen ergibt sich (...) geschaffen. Durch eine Weiterführung von dort über Hausen bis Ditzingen ließe sich zudem für den Stadtteil Hausen und die südlichen Ditzinger Gewerbegebiete eine direkte Schienenanbindung realisieren.“</p>

		<p>Möglichkeit, die Gleise weiter nach Ditzingen zu verlängern, wo neben dem S-Bahnhof auch die Gewerbegebiete mit den Firmen Trumpf und Thales von der U13 erreicht werden.</p> <p>Es wird deshalb beantragt, in Kapitel 7.22 des NVEPs für Weilimdorf festzuschreiben, dass die Verlängerung der U13 nicht nur bis zum dortigen Bahnhof, sondern weiter über Hausen sowie den voraussichtlichen Standort „Bei Ditzingen-Ost“ für den künftigen Stadtbahnbetriebshof bis nach Ditzingen mit dem Ziel vertiefend untersucht wird, möglichst rasch die Umsetzung zu empfehlen.</p>		<p>Maßnahmenempfehlungen (Tabelle ‚deren Umsetzung empfohlen wird‘): „Neubau eines Stadtbahnbetriebshofs an der Stadtgrenze zu Ditzingen“ (Tabelle ‚die vertieft zu untersuchen sind‘): „U13: Neue Streckenführung Rastatter Straße – Weilimdorf Bf./Industriegebiet – Hausen - Ditzingen“</p> <p>Kapitel 8.2, erste und vierte Tabelle, entsprechend.</p> <p>Anlage 8.3: Neu geplanter Trassenverlauf U13</p>
36	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	Sinnvollerweise muss in Kapitel 2.3.3 auf den neuen und jüngst durch die Regionalversammlung beschlossenen Regionalverkehrsplan verwiesen werden.	Der Hinweis ist korrekt. Das Kapitel 2.3.3 muss aktualisiert werden.	<p><u>Übernahme</u></p> <p>Das Kap. 2.3.3 wird wie folgt neu gefasst:</p> <p>„Die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart hat am 18. Juli 2018 den neuen Regionalverkehrsplan beschlossen. Er ersetzt die bisherige Fassung aus dem Jahr 2001. Das neue Planwerk enthält auch Ausbauvorschläge für das Netz der Stadtbahn Stuttgart, wobei diese den im städtischen NVP und NVEP enthaltenen Maßnahmen entsprechen. Darüber hinaus empfiehlt der Regional-</p>

				verkehrsplan auch Erweiterungen des Stadtbahnnetzes im Umland, die in die Aufgabenträgerschaft der Nachbarlandkreise fallen. Soweit solche Maßnahmen vollständig außerhalb der Stuttgarter Gemarkung liegen, werden sie im NVEP nicht behandelt.“
37	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	Ergänzung zu Kapitel 4.6.1: Der Ortsbus in Weilimdorf und Feuerbach soll in den VVS- Verbundtarif integriert, das Ortsbus-Angebot in beiden Stadtbezirken bedarfsgerecht ausgebaut werden.	Auf diese Thematik wird in Kapitel 7 des NVEP eingegangen. Für den Ortsbus Weilimdorf würde sich eine Fahrplanausweitung und Verbundintegration lohnen, für den Ortsbus Feuerbach aus aktueller Sicht hingegen (noch) nicht. Ggf. käme dort auch der Einsatz des Modells SSB-Flex in Betracht.	Keine Übernahme
38	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	<p><u>Stadtbahn:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor dem Hintergrund der weiteren Ansiedlung von Arbeitsplätzen im Synergiepark Vaihingen/Möhringen (Allianz, Daimler) wird die Stadtbahnlinie U8 an Werk- und Samstagen als Regellinie im 10-Minuten-Takt eingerichtet. • Die Darstellung der Stadtbahnlinie U16 in Anlage 8.3 wird der aktuellen Planung angepasst: Variante "Bei Ditzingen-Ost" (siehe Bezirksbeirat Weilimdorf vom 16.05.2018). Zudem werden der geplante SSB-Stadtbahnbetriebshof Nord und die Fortführung der Strecke nach Ditzingen in Anlage 8.3 aufgenommen und dargestellt. Nachdem der Bau eines 4. Stadtbahnbetriebshofes (SSB-Stadtbahnbetriebshof Nord) seitens der SSB und in Kapitel 6.2.4 als "höchst dringlich" bezeichnet wird und ein weiterer Ausbau des Stadtbahnnetzes sehr wahrscheinlich 	Die Vorschläge werden wie folgt bewertet: <u>Verdichtung U8</u> Der NVEP sieht eine Verdichtung der Linie U8 an Normalwerktagen vor, die in einer ersten Stufe zumindest in einem 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten bestehen könnte. Die Anforderungen des Berufsverkehrs dürften damit bereits gut abgedeckt werden. Des Weiteren empfiehlt der NVEP auch die Einrichtung eines samstägligen Verkehrsangebots. Da sich dieses aber primär an den Freizeit- und Besorgungsverkehr richten würde, wäre ein 20-Minuten-Takt ein angemessener Einstieg. <u>Stadtbahnbetriebshof</u> (vergleiche Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 2.10.2018) Hinsichtlich des Betriebshofstandorts und der damit zu erstellenden Zulaufstrecken haben sich in den vergangenen Monaten in der Tat Veränderungen ergeben. Diese werden in den NVEP eingearbeitet. Der neue	<p>Modifizierte Übernahme</p> <p>Kapitel 6.2.4, letzter Absatz: „Aktuell wird ein Standort östlich des Ditzinger Gewerbegebiets-Ost favorisiert.“</p> <p>Kapitel 7.22, Bewertung, 2. Absatz: „Durch den geplanten neuen Stadtbahnbetriebshof an der Stadtgrenze zu Ditzingen ergibt sich...“</p> <p>Maßnahmenempfehlungen (Tabelle ,deren Umsetzung empfohlen wird‘): „Neubau eines Stadtbahnbetriebshofs an der Stadtgrenze zu Ditzingen“</p> <p>Kapitel 8.2, erste Tabelle, entsprechend.</p>

		<p>ist, sollen in der mittel- bis langfristigen Planung ein 5. SSB-Stadtbahn-betriebshof mitgedacht/vorgesehen und die dazu nötigen Flächen frühzeitig reserviert/ vorgehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer umsteigefreien Stadtbahn-Verbindung (Tangentiallinie) Weilimdorf - Feuerbach - Zuffenhausen durch Bau einer "Verbindungs-kurve" zwischen Wiener Platz und Heilbronner Straße – zum Beispiel durch Herstellung eines Tunnels unter der Borsigstraße. • Prüfung einer Verlängerung der Stadtbahnlinie U7 in Richtung Neckartal/ Remseck zur Anbindung des Wohngebiets Schafhaus in Mühlhausen. • Prüfung, ob eine Weiterführung der U15 von Stammheim in den Landkreis Ludwigsburg, zum Beispiel nach Kornwestheim, sinnvoll sein könnte. • Prüfung, ob für das Rosenstein-Quartier eine (weitere) Stadtbahnanbindung erforderlich sein könnte. 	<p>Streckenast Richtung Hausen wird von der Linie U13 bedient werden.</p> <p>An einem weiter steigenden Fahrzeugbedarf dürften künftige Netzerweiterungen im Umland einen erheblichen Anteil haben. Weitere Wartungs- und Abstellmöglichkeiten müssen deshalb nicht zwingend auf Stuttgarter Gemarkung vorgesehen werden. Dies kann über den Stuttgarter NVEP aber nicht geregelt werden.</p> <p><u>Tangentiallinie Weilimdorf – Zuffenhausen</u> Im Rahmen des in Kap. 3.4.2 angesprochenen Gutachtens wurde bereits eine Verlegung der Linie U7 von der Heilbronner an die Wernerstraße mit Verknüpfungen am S-Bahn-Haltepunkt Feuerbach untersucht. Bereits mit dieser Modellvariante war auch eine verbesserte Erreichbarkeit zwischen Zuffenhausen und Feuerbach bzw. (mit Umstieg) Weilimdorf verbunden. Aufgrund eines ernüchternden Fahrgastzuwachses von lediglich knapp 900 Fahrgastfahrten täglich wurde dieser Ansatz nicht weiterverfolgt. Es wird bezweifelt, dass mit dem Entfall eines Umstiegs in Feuerbach signifikant mehr Fahrgäste gewonnen werden könnten, um insbesondere auch teure Tunnelbauwerke zu rechtfertigen.</p> <p><u>Verlängerung U7</u> Aus topographischen Gründen ist eine Erschließung des künftigen Wohngebiets Schafhaus von der Mönchfeldstraße aus kaum sinnvoll möglich. Die Streckenverlängerung ist wegen des Landschaftsschutzes und der Enge im Talbereich auch nur schwer realisierbar. Für die Anbindung des Gebiets Schafhaus wird deshalb, wie in Kap. 7.13 dargestellt, eine Buslösung favori-</p>	<p>Anlage 8.3: Neugeplanter Trassenverlauf U13</p>
--	--	--	--	--

			<p>siert. Die Erschließung des Gebiets Schafhaus wird im Rahmen des Verkehrsstrukturplans Mühlhausen geklärt.</p> <p><u>Verlängerung U15</u> An den Stadtbezirk Stammheim schließt sich im Norden der Kornwestheimer Güterbahnhof mit seinen großflächigen gewerblichen Nutzungen an, die zur Auslastung eines Stadtbahnangebots nur wenig beitragen könnten. Es müssten deshalb lange Strecken oder aufwändige Tunnellösungen gebaut werden, um mit einer verlängerten U15 wieder signifikante Fahrgastpotenziale zu erreichen. Zudem würde eine Streckenverlängerung bereits in Stammheim bauliche Probleme aufwerfen. Derzeit werden deshalb für eine Streckenverlängerung über den aktuellen Endpunkt hinaus kaum Chancen gesehen.</p> <p><u>Erschließung Rosensteinquartier</u> Das Rosensteinquartier wird über den S-Bahn-Haltepunkt „Mittnachtstraße“ und die Stadtbahnen in der Nordbahnhofstraße sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden sein. Die für das Quartier zusätzlich wünschenswerte Verbindung nach Stuttgart-Ost kann über eine Busverbindung (Buslinie 47, vgl. Kap. 7.2), ggf. auch über eine Seilbahn hergestellt werden. Ein Bedarf für weitere Anbindungen wird nicht gesehen.</p>	
39	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	Die Linie R61 (Strohgäubahn, Heimerdingen/ Hemmingen - Korntal), die von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) betrieben wird, soll - wie vor Jahren schon einmal - bis Feuerbach Bahnhof verlängert werden.	Der Zweckverband Strohgäubahn hat die Bahnlinie seit 2010 sukzessive modernisiert. Bestandteil des Modernisierungskonzepts ist der gutachterlich empfohlene Entfall der Durchbindung nach Feuerbach, der im Binnenverkehr der Strohgäubahn einen stabileren Betrieb erlaubt. Einer erneuten Verlängerung der Bahn stehen unterschiedliche Bahnsteighöhen sowie die Option, das Wendegleis in Feuerbach im Störfall	Keine Übernahme

			für die S-Bahn nutzen zu können, entgegen. Maßnahmen zur Stabilisierung des S-Bahn-Betriebs werden hier als vordringlich eingestuft. Der ursprüngliche Zweck der Verlängerung, die Entlastung der S-Bahn-Linie 6, kann mit einer Verknüpfung von S6 und U13 im Gewerbegebiet Weilimdorf zudem viel effektiver erreicht werden.	
40	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	Bei den " Maßnahmen zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung " (Anlage 8.4) vermissen wir die P+R-Anlage am Bahnhof Zuffenhausen , die in aller Regel voll belegt ist. Hier soll der Bau eines Parkhauses geprüft und ins Auge gefasst werden.	Die P+R-Anlage befindet sich auf Bahngelände und wird von DB BahnPark bewirtschaftet. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat keinen Zugriff auf das Areal. Zudem wäre ein Ausbau der Stellplatzkapazitäten an dieser Stelle wegen der problematischen Zufahrtssituation nicht unbedingt wünschenswert. Von der Stadtverwaltung wird deshalb eher der Ausbau von Standorten nahe der Stadtgrenze favorisiert.	Keine Übernahme
41	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	Die SSB wird aufgefordert, ihre abwartende Haltung bei der Fahrradmitnahme in Stadtbahnen und Bussen (siehe letzter Absatz von Kapitel 3.4.2) aufzugeben und stattdessen in die Erprobung von Möglichkeiten der Fahrradmitnahme einzusteigen.	Ein Stadtbahnfahrzeug kann ca. 250 Fahrgäste befördern, im günstigsten Fall (und nur wenn deutlich weniger als 250 Fahrgäste an Bord sind) aber kaum mehr als 4 Fahrräder. Die Vorstellung, die Fahrradmitnahme könnte auch in den Hauptverkehrszeiten eine Mobilitätslösung für eine größere Fahrgastgruppe sein, ist deshalb angesichts der schon hohen und künftig eher noch steigenden Auslastungen eher unrealistisch. Bus: Die Verträglichkeit der Fahrradmitnahme mit dem eigentlichen Beförderungszweck der Fahrgastbeförderung ist insbesondere im Busverkehr stark von der Auslastung der Verkehrsmittel abhängig. Aktuell beobachtet die SSB auch nach 18 Uhr noch hohe Besetzungsgrade auf wichtigen Buslinien, die einen Fahrradtransport nicht erlauben. Diese Situation dürfte im Innenstadtbereich teilweise eine Folge des Bauzustands im Stadtbahnnetz sein. Eine Freigabe der	Modifizierte Übernahme In Kap. 4.4 wird der letzte Absatz - wie folgt - geändert: „Eine Variante der Kombination von Fahrrad und ÖPNV ist die Fahrradmitnahme, die zumindest theoretisch den Bedarf an Abstellkapazitäten an den Haltestellen reduzieren kann. Aufgrund der beengten Verhältnisse in den Fahrzeugen kann dies jedoch keine generelle Lösung für B+R-Nutzer sein. Die hohe Auslastung des ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten lässt zudem eine zeitlich unbeschränkte Freigabe der Fahrradmitnahme leider nicht zu. Angesichts der absehbar weiter steigenden Nachfrage im städtischen Nah-

			<p>Fahrradbeförderung im Linienbusverkehr – auch nach den VVS-Regularien – ist deshalb derzeit nicht umsetzbar.</p> <p>Im Übrigen wird auf das VEK 2030 verwiesen.</p>	<p>verkehrsnetz ist hier auch mittelfristig nicht mit einer Entspannung zu rechnen. Da die Fahrradmitnahme für einige Fahrgäste einen deutlichen Mehrwert bedeuten kann, wird dieses Thema – auch wenn derzeit keine Umsetzung möglich ist – in Zukunft dennoch weiter verfolgt.“</p>
42	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	<p>Im zweiten Absatz auf Seite 21 heißt es: "Im Hinblick auf die bereits begonnene Elektrifizierung des Individualverkehrs (Pedelecs, E-Autos) erscheinen auch qualitative Verbesserungen wie Lademöglichkeiten oder ein besserer Schutz abgestellter Fahrräder wünschenswert." Wenn der verstärkte Einsatz von Fahrrädern erfolgreich sein soll, dann sind qualitative Verbesserungen nicht nur "wünschenswert", sondern erforderlich. Wir bitten um entsprechende Änderung.</p>	<p>Der Hinweis der FDP/Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion wird aufgenommen.</p>	<p><u>Übernahme</u></p> <p>In Kapitel 3.4.2, 3. Absatz, letzter Satz, wird „wünschenswert“ durch „erforderlich“ ersetzt.</p>
43	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	<p>Aufnahme der Zielsetzung in den NVEP, ein Konzept zur besseren Beförderung von Gepäckstücken (Taschen, Koffer, Pakete, kleine Kisten, etc.) in Stadtbahnen und Bussen zu erarbeiten. Möglichkeiten zur Mitnahme von Gepäckstücken könnten zum Beispiel Gepäcknetze, Gepäckfächer oder ähnliches sein.</p>	<p>Für Reisende mit größeren Gepäckstücken stehen in SSB-Fahrzeugen dieselben Freiflächen zur Verfügung, die auch für Rollstühle, Kinderwägen oder Fahrräder genutzt werden. In den neueren Stadtbahnzügen ist diese Fläche zudem noch vergrößert worden. Das Angebot zur Gepäckbeförderung erscheint deshalb ausreichend. Es lässt sich zudem beobachten, dass selbst im S-Bahn- und Regionalzugverkehr Gepäckablagen kaum genutzt werden. Aufgrund der kürzeren Reiseweiten im innerstädtischen Verkehr wäre hier kein anderes Fahrgastverhalten zu erwarten.</p>	<p><u>Keine Übernahme</u></p>

44	FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, Antrag Nr. 249/2018	In Kapitel 3.4.1 wird aufgeführt, wo in Stuttgart der Zugang zum ÖPNV besonders beschwerlich ausfällt. Wir bitten um eine Darstellung, der zu entnehmen ist, wie viele Einwohner in den jeweiligen Stadtteilen/ Stadtbezirken und insgesamt davon betroffen sind. Ergänzend dazu bitten wir um eine grafische Darstellung der Situation (Stadtkarte).	Da es keinen anerkannten Maßstab zur Bewertung von Höhenunterschieden gibt, ist die Zahl der signifikant nachteilig betroffenen Einwohner nicht auswertbar. Eine entfernungs-basierte Analyse des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt lässt erkennen, dass bis zu 10 % der Einwohner problematischen Erschließungsbereichen wohnen. Grafische Darstellungen zur Erschließungssituation in Stuttgart finden sich im Nahverkehrsplan (Anlagen 4.1 und 4.2).	Keine Übernahme
----	---	--	--	---------------------------------

Der Druck und die Verteilung der konsolidierten Fassung des NVEPs an die Gemeinderatsmitglieder erfolgt nach Beschluss der Änderungen im Gemeinderat.