

## Anregungen und Hinweise zum 1. Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) der Landeshauptstadt Stuttgart

### 1.) Gemeinderatsfraktion (Stellungnahmen und Antworten aus der UTA-Sitzung vom 30. Mai 2017)

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

Nr.	Fraktion	Anregung/Hinweis	Behandlung bzw. Einbindung in den NVEP-Entwurf
<b>CDU (Stadtrat Kotz)</b>			
1	CDU	Die <b>Berechnungsszenarien im NVEP</b> hält StR Kotz für <b>zu konservativ</b> . Selbst wenn es gelinge, den Individualverkehr im Talkessel um 20 % zu reduzieren, müsse der verbleibende IV besser funktionieren können, als es heute der Fall sei. Der Ansatz aus dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung sehe vor, alle Verkehrsträger im Blick zu haben, und abzuwägen, wo an entscheidenden Schlüsselstellen einem Verkehrsträger eine bessere Infrastruktur oder Ausstattung zur Verfügung gestellt werde, damit die Mobilität insgesamt besser funktioniere. In Stuttgart gehe es in den allermeisten Straßenbereichen aufgrund der Tallage eben beengt zu.	<u>VVS</u> : Herr Knölller rät davon ab, das Verkehrsmodell, das im Übrigen auch dem Regionalverkehrsplan zugrunde liege, insgesamt in Frage zu stellen. Für die Aufgabenstellung des NVEP sei nicht so entscheidend, wie hoch das Niveau ist, weil die Maßnahmen relativ zueinander verglichen worden seien. Momentan werde versucht, das Modell zu verbessern, was aber bis zum Jahresende dauern werde, sodass die Zahlen bis zur Beschlussfassung zum NVEP noch nicht vorlägen. <i>Inzwischen sind alle Maßnahmen mit dem verbesserten Modell neu berechnet worden, was sich allerdings auf deren Bewertung kaum ausgewirkt hat. Jedoch sind die Belastungsdaten im ÖPNV jetzt deutlich realitätsnäher.</i>
2	CDU	Aus dem Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung heraus gebe es das klare Signal für die <b>1-Zonen-Tarifregelung für Stuttgart</b> . Der Preis werde auf jeden Fall niedriger sein als das heutige 2-Zonen-Ticket. Attraktiv sei die 1-Zonen-Regelung aber auch wegen der damit verbundenen Einfachheit und Logik. Er könne sich vorstellen, dass der NVEP beim Beschluss im Dezember 2017 noch prägnantere Formulierungen zu diesem gemeinsamen Ziel enthalte.	<u>OB Kuhn</u> : Tarifrfragen und Fragen, wie der Ausbau des ÖPNV gerecht finanziert werde, würden sicherlich noch weiter zur Diskussion anstehen. Die Umsetzung von "Stuttgart - 1 Zone" werde zum 01.01.2018 aus verschiedenen Gründen nicht zu schaffen sein. Wenn der Gemeinderat die Umsetzung zum 01.01.2019 wolle, müssten im Doppelhaushalt die Mittel zur Verfügung gestellt werden unter der Prämisse, dass eine dauerhafte Finanzierung notwendig ist. <u>VVS</u> : Bei Änderungen im Tarifsystm müsse man immer das Ganze im Auge behalten, fährt Herr Hachenberger fort. Noch sei nicht vollständig bekannt, was die Kapazitätsmaßnahmen und die Attraktivitätssteigerungen letztendlich finanziell bedeuteten. Einen Einstieg in eine Tarifreform mit einem günstigen Tagesticket, als Nachfolge des Feinstaubtickets, würde er begrüßen.
<b>Bündnis 90 / GRÜNE (Stadtrat Peterhoff)</b>			
3	GRÜNE	Auch StR Peterhoff (90/GRÜNE) spricht das Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung und die damit verbundenen Ziele und Maßnahmen an, wie die <b>1-Zonen-Tarifregelung in Stuttgart</b> , die <b>P-Bus-Linie</b> zur Überbrückung der Kapazitätsengpässe bei der Stadtbahn und <b>Angebotsverbesserungen bei den Innenstadtbussen</b> . Der Entwurf für den NVEP sei aus Sicht seiner Fraktion schon sehr gelungen. In den	<u>OB Kuhn</u> : Tarifrfragen und Fragen, wie der Ausbau des ÖPNV gerecht finanziert werde, würden sicherlich noch weiter zur Diskussion anstehen. Die Umsetzung von "Stuttgart - 1 Zone" werde zum 01.01.2018 aus verschiedenen Gründen nicht zu schaffen sein. Wenn der Gemeinderat die Umsetzung zum 01.01.2019 wolle, müssten im Doppelhaushalt die Mittel zur Verfügung gestellt werden unter der Prämisse, dass eine dauerhafte Finanzierung notwendig ist.

		nächsten Monaten würden die Beratungen in den Bezirken sicherlich noch zu wertvollen weiteren Vorschlägen führen.	...
4	GRÜNE	Am Ende des Jahres müsse der NVEP auch mit <b>klaren Finanzierungsansagen und konkreten Projekten für die nächsten Jahre</b> gestärkt werden.	Die Maßnahmen/Projekte sind zusammenfassend in Kapitel 8 neu des NVEPs dargestellt. Noch nicht konkretisierte Maßnahmen sind als „Prüf-aufträge“ deklariert. Wie in Kapitel 8.6 neu dargestellt, wird angestrebt, im NVEP dargestellte, rein betriebliche Angebotsverbesserungen bzw. Verstärkungsmaßnahmen im Lauf der kommenden 5 Jahre umzusetzen. Soweit Baumaßnahmen notwendig sind, kann gegenwärtig kein Zeithorizont fixiert werden, da deren Realisierung auch vom Ausgang vertiefender Untersuchungen und der Verfügbarkeit von Fördermitteln von Bund und Land abhängt.
5	GRÜNE	Langfristig könnten Projekte wie das einer <b>Seilbahn in Vaihingen und vom Pragsattel in den Osten</b> zusätzliche Kapazitäten schaffen und einen Straßenausbau verhindern.	<u>OB Kuhn:</u> Das Thema Seilbahn solle ergebnisoffen geprüft werden im Hinblick auf verkehrliche Entlastungseffekte und die Kosten. Wenn es Sinn mache, in Vaihingen oder vom Pragsattel bis zum Ostendplatz eine Seilbahn fahren zu lassen, sei das ernsthaft zu erwägen. Bei der Strecke Pragsattel - Ostendplatz würden vermutlich landschaftsästhetische Aspekte eher eine Rolle spielen. <i>Die Implikationen des Verkehrsmittels Seilbahn sollen in einer Machbarkeitsstudie vertieft beleuchtet werden.</i> <u>VVS:</u> Zum Thema Luftseilbahn weist Herr Hachenberger darauf hin, dass es wenig Erfahrungen gebe. Es sei aber klar, dass man sich angesichts der Entwicklung im Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen in Verbindung mit dem "Eiermann-Gelände" nicht auf das Auto allein verlassen könne. Eine Busanbindung werde parallel zur Luftseilbahn geprüft werden müssen, weil eine Luftseilbahn Punkt zu Punkt verbinde. Der Vorschlag für die Prüfung einer Luftseilbahn vom Pragsattel über die Mittnachtstraße in den Stuttgarter Osten sei vom VWI gekommen, weil es in diesem Bereich Verkehrsbedürfnisse gebe, die bisher nicht genügend oder nur mit zweimaligem Umsteigen befriedigt werden könnten.
<b>SPD (Stadtrat Körner)</b>			
6	SPD	Die SPD will eine echte Tarifreform, von der alle etwas haben, die in Stuttgart mit dem Nahverkehr unterwegs sind, nicht nur an Alarmtagen, sondern das ganze Jahr über. Ein Schritt in diese Richtung sei die <b>Einführung von 1 Tarifzone für Stuttgart zu einem Preis, der sich am 1-Zonen-Ticket orientiert.</b>	<u>OB Kuhn:</u> Tariffragen und Fragen, wie der Ausbau des ÖPNV gerecht finanziert werde, würden sicherlich noch weiter zur Diskussion anstehen. Die Umsetzung von "Stuttgart - 1 Zone" werde zum 01.01.2018 aus verschiedenen Gründen nicht zu schaffen sein. Wenn der Gemeinderat die Umsetzung zum 01.01.2019 wolle, müssten im Doppelhaushalt die Mittel zur Verfügung gestellt werden unter der Prämisse, dass eine dauerhafte Finanzierung notwendig ist. <u>VVS:</u> Bei Änderungen im Tarifsysteem müsse man immer das Ganze im Auge behalten, fährt Herr Hachenberger fort. Noch sei nicht vollständig

			bekannt, was die Kapazitätsmaßnahmen und die Attraktivitätssteigerungen letztendlich finanziell bedeuteten. Einen Einstieg in eine Tarifreform mit einem günstigen Tagesticket, als Nachfolge des Feinstaubtickets, würde er begrüßen.
7	SPD	Nach wie vor kann sich die SPD-Fraktion auch ein <b>365 €-Ticket beim neuen Umweltticket</b> vorstellen.	Ein 365-Euro-Ticket wie in Wien ist zwar eine Möglichkeit, neue Kunden zu gewinnen. Allerdings ist die generelle ÖPNV-Finanzierung in Deutschland im Vergleich zu Österreich eine andere. Daher ist ein vergleichbares Angebot bei uns kaum umzusetzen, zumal auch dann das gesamte Tarifsystem nicht mehr stimmig wäre. <u>Herr Hachenberger</u> : Bei Änderungen im Tarifsystem müsse man immer das Ganze im Auge behalten, fährt Herr Hachenberger fort. Noch sei nicht vollständig bekannt, was die Kapazitätsmaßnahmen und die Attraktivitätssteigerungen letztendlich finanziell bedeuteten. Einen Einstieg in eine Tarifreform mit einem günstigen Tagesticket, als Nachfolge des Feinstaubtickets, würde er begrüßen.
8	SPD	Was die von Herrn Hachenberger erwähnten zwei <b>Seilbahnprojekte</b> angehe, eines in Vaihingen, das andere zwischen Pragsattel, Rosenstein und Ostendplatz, bittet die SPD um nähere Informationen dazu, was Seilbahnen leisten können und was nicht.	<u>OB Kuhn</u> : Das Thema Seilbahn solle ergebnisoffen geprüft werden im Hinblick auf verkehrliche Entlastungseffekte und die Kosten. Wenn es Sinn mache, in Vaihingen oder vom Pragsattel bis zum Ostendplatz eine Seilbahn fahren zu lassen, sei das ernsthaft zu erwägen. Bei der Strecke Pragsattel - Ostendplatz würden vermutlich landschaftsästhetische Aspekte eher eine Rolle spielen. <i>Die Implikationen des Verkehrsmittels Seilbahn sollen in einer Machbarkeitsstudie vertieft beleuchtet werden.</i> <u>VVS</u> : Zum Thema Luftseilbahn weist Herr Hachenberger darauf hin, dass es wenig Erfahrungen gebe. Es sei aber klar, dass man sich angesichts der Entwicklung im Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen in Verbindung mit dem "Eiermann-Gelände" nicht auf das Auto allein verlassen könne. Eine Busanbindung werde parallel zur Luftseilbahn geprüft werden müssen, weil eine Luftseilbahn Punkt zu Punkt verbinde. Der Vorschlag für die Prüfung einer Luftseilbahn vom Pragsattel über die Mitternachtstraße in den Stuttgarter Osten sei vom VWI gekommen, weil es in diesem Bereich Verkehrsbedürfnisse gebe, die bisher nicht genügend oder nur mit zweimaligem Umsteigen befriedigt werden könnten.
9	SPD	Beim Verkehrsszenario habe er den Eindruck, dass der <b>Analysefall 2010 bereits überholt</b> sei. Er bitte um Auskunft darüber, ob bis Dezember eine <b>Aktualisierung</b> stattfinden könne.	<u>VVS</u> : Herr <u>Knöllner</u> rät davon ab, das Verkehrsmodell, das im Übrigen auch dem Regionalverkehrsplan zugrunde liege, insgesamt in Frage zu stellen. Für die Aufgabenstellung des NVEP sei nicht so entscheidend, wie hoch das Niveau ist, weil die Maßnahmen relativ zueinander verglichen worden seien. Momentan werde versucht, das Modell zu verbessern, was aber bis

			zum Jahresende dauern werde, sodass die Zahlen bis zur Beschlussfassung zum NVEP noch nicht vorlägen. <i>Inzwischen sind alle Maßnahmen mit dem verbesserten Modell neu berechnet worden, was sich allerdings auf deren Bewertung kaum ausgewirkt hat. Jedoch sind die Belastungsdaten im ÖPNV jetzt deutlich realitätsnäher.</i>
10	SPD	Die SPD schlägt vor, dass sich Stuttgart, was leider noch nicht geschehen sei, in die <b>Plattform für urbane Mobilität</b> einbringt, an der neben den fünf Herstellern Audi, BMW, Daimler, Porsche und Volkswagen die Zulieferer Bosch, Continental & Scheffler sowie die sieben Städte Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Leipzig, Ludwigsburg und München beteiligt sind.	<u>OB Kuhn</u> : Bei der von der SPD angesprochenen urbanen Plattform zum Thema "autonomes Fahren" werde Stuttgart noch mit einsteigen.
<b>SÖS-LINKE-PluS (Stadtrat Ozasek)</b>			
11	LINKE	Das Prognoseszenario zum Regionalverkehrsplan zeige deutlich, dass der <b>Stuttgart-21-Effekt</b> auf den Modal Split gegen Null tendiere.	<u>OB Kuhn</u> : Das Projekt Stuttgart 21 hat ganz klar Vorteile für die Metropol-Expresszüge, die das Land im Halbstundentakt zu bestellen und zu finanzieren hat. Das Projekt hat auch Schwachstellen für den Nahverkehr. Man habe mit dem Filderbahnhof und dem Regionalbahnhof Vaihingen aber schon begonnen, an ihnen zu arbeiten.
12	LINKE	Es gehe darum, in Stuttgart mehr urbane Qualitäten zu heben, zu sauberer Luft beizutragen und Begegnungsräume zu schaffen. Das gehe aber nur mit der <b>Umverteilung von öffentlichem Raum zugunsten von Fußverkehr und Radverkehr</b> .	Die Erörterung dieser Frage kann nicht im NVEP erfolgen. Der NVEP beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Ausbau des ÖPNV und nur relativ allgemein mit der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.
13	LINKE	Die im NVEP erwähnte Kritik an der Landesregierung, was die <b>Förderung des ÖPNV</b> in den Kommunen angehe, werde von der Fraktionsgemeinschaft geteilt. Die <b>Förderquote</b> für Infrastrukturvorhaben von 75% auf 50% zu senken, sei eine völlig falsche Entscheidung gewesen. Notwendig sei ein dauerhafter Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung, besonders für wachsende Fahrzeugflotten.	Ist – wie beschrieben – in Kapitel 8,5 neu des NVEPs dargestellt. Die LH Stuttgart unterstützt diese Forderung.
14	LINKE	Anerkennend erwähnt die Fraktion, dass im NVEP nun von <b>multimodalen Verknüpfungspunkten und Mobilitätspunkten</b> gesprochen werde, die entsprechend entwickelt werden sollten. Unklar bleibe noch, welche Qualitätsmerkmale es an diesen Mobilitätspunkten geben solle, wie Leihfahrradsystem, Carsharing, Bike-and-Ride, Fahrradservicestation. Dort auch abgeschlossene Radparkanlagen mit automatischen Zugangssystemen zu integrieren, mit einer <b>Freischaltung beispielsweise über die polygoCard</b> , sei hingegen ein sehr guter Vorschlag für wichtige Umsteigepunkte.	Detailfragen zur Abstellung und Entnahme von Nicht-ÖPNV-Verkehrsmitteln an Mobilitätspunkten können im NVEP nicht geklärt werden (s.o.).

15	LINKE	Der Antrag der Fraktionsgemeinschaft für <b>ein durchgängiges werktätliches Nachtbusangebot</b> sei beim Nahverkehrsplan noch abgelehnt worden. Nun tauche es erfreulicherweise im Nahverkehrsentwicklungsplan auf. Stuttgart brauche ein grundlegendes Angebot für alle Bedürfnisse, auch in der Nacht, für Menschen, die Schichtarbeit leisten oder im Service tätig sind.	Der Ausbau des Nachtbusangebots an Wochentagen, ein gewünschter Bahnbetrieb auf der Panoramastrecke und Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind – wie beschrieben – bereits im NVEP dargestellt.
16	LINKE	Positiv sei auch, dass ein klares Bekenntnis erfolgt, die Trasse der <b>Panorama-Bahn</b> zu nutzen und Bahnhaltepunkte, wie z. B. den Westbahnhof, zu reaktivieren und damit wesentliche Teile des Stadtgebiets zu erschließen.	
17	LINKE	Zur <b>Beschleunigung der Busse</b> mit Busfahrstreifen gebe es im NVEP ebenfalls klare Aussagen. Der ÖPNV müsse priorisiert werden, dem MIV Straßenfläche genommen werden. Im NVEP sei nun auch von ÖPNV-Vorrangbereichen die Rede.	
18	LINKE	Beim Thema <b>Barrierefreiheit</b> solle nun verstärkt die vereinfachte Fahrgastinformationstechnik zur Anwendung kommen, auch an Bushaltepunkten. Dies sei eine wichtige Maßnahme für ein Zwei-Sinne-Informationssystem mit einer Audio-Ausgabe der Fahrgastinformation, die in Schweden bereits an jedem Haltepunkt Standard sei.	Das Thema Barrierefreiheit ist ausführlich im bereits beschlossenen Nahverkehrsplan dargestellt. Eine erneute Behandlung im NVEP ist nicht vorgesehen.
19	LINKE	Weiterhin sei zu begrüßen, dass das Thema <b>Luftseilbahn</b> im NVEP auftaucht und vertiefend untersucht werden soll, und dass eine Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Universitätscampus Vaihingen in Erwägung gezogen wird.	<p><u>OB Kuhn</u>: Das Thema Seilbahn solle ergebnisoffen geprüft werden im Hinblick auf verkehrliche Entlastungseffekte und die Kosten. Wenn es Sinn mache, in Vaihingen oder vom Pragsattel bis zum Ostendplatz eine Seilbahn fahren zu lassen, sei das ernsthaft zu erwägen. Bei der Strecke Pragsattel - Ostendplatz würden vermutlich landschaftsästhetische Aspekte eher eine Rolle spielen.</p> <p><i>Die Implikationen des Verkehrsmittels Seilbahn sollen in einer Machbarkeitsstudie vertieft beleuchtet werden.</i></p> <p><u>VVS</u>: Zum Thema Luftseilbahn weist Herr Hachenberger darauf hin, dass es wenig Erfahrungen gebe. Es sei aber klar, dass man sich angesichts der Entwicklung im Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen in Verbindung mit dem "Eiermann-Gelände" nicht auf das Auto allein verlassen könne. Eine Busanbindung werde parallel zur Luftseilbahn geprüft werden müssen, weil eine Luftseilbahn Punkt zu Punkt verbinde. Der Vorschlag für die Prüfung einer Luftseilbahn vom Pragsattel über die Mitternachtstraße in den Stuttgarter Osten sei vom VWI gekommen, weil es in diesem Bereich Verkehrsbedürfnisse gebe, die bisher nicht genügend oder nur mit zweimaligem Umsteigen befriedigt werden könnten.</p>

20	LINKE	Zur <b>Salamander-Bahn</b> , der Schuster-Bahn, sei leider die Position der Verkehrsverwaltung der Region übernommen worden, die die Fraktionsgemeinschaft für fehlerhaft halte. Das Verkehrswissenschaftliche Institut sei in Studien 2010 und 2014 zu sehr positiven Ergebnissen gekommen für einen möglichen S-Bahn-Betrieb auf dieser Trasse. Das sei zwar eine sehr langfristige Maßnahme, doch müsse es möglich sein, dort einen S-Bahn-Vorlaufbetrieb mit Regionalbahn werktäglich im Halbstundentakt zu realisieren mit einer weiteren Erschließung in den Landkreis Ludwigsburg hinein. Hierzu werde ein Änderungsantrag der Fraktionsgemeinschaft eingereicht werden.	Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Regionalplan-Fortschreibung haben gezeigt, dass das Aufkommen der R11 eng begrenzt ist. Der Aufgabenträger Verband Region Stuttgart schließt daraus, dass nicht einmal ein Ausbau des Fahrplanangebots gerechtfertigt ist. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b>
21	LINKE	Darüber hinaus schlage sie die <b>Gleisbettbegrünung bei der Stadtbahn</b> vor, ein <b>Verschattungskonzept für Haltepunkte</b> und <b>öffentliche Trinkstellen</b> an wichtigen Mobilitätspunkten.	Diese Maßnahmen sind sinnvoll und werden aktuell bei der Fortschreibung des Klimaanpassungskonzepts (KLIMAKS) diskutiert. Eine zusätzliche Behandlung im NVEP ist nicht erforderlich.
22	LINKE	Was im NVEP noch fehle sei eine Aussage, welches <b>Ziel</b> man <b>beim Modal Split</b> in der Stadt anstrebe. Eine <b>City-Maut</b> werde zwar erwähnt, nicht aber das Thema <b>Nahverkehrsabgabe</b> . Die Fraktionsgemeinschaft werde einen Antrag stellen für eine Resolution des Gemeinderats an die Landesregierung, die Rechtsgrundlagen hierfür zu schaffen. Diese solidarischen Finanzierungsgrundlagen würden gebraucht, um den ÖPNV-Ausbau stemmen zu können.	Zum Thema <b>City-Maut und Nahverkehrsabgabe</b> führte OB Kuhn bereits aus: Sowohl die Nahverkehrsabgabe als auch die City-Maut seien ein Finanzierungsinstrument für Städte mit lenkendem und regelndem Effekt. Es müsse gründlich erwogen werden, was besser sei. Die City-Maut sei sozusagen die marktwirtschaftlichere Lösung und habe in der Einführung den Nachteil, dass zuvor Bundesrecht verändert werden müsse, während die Nahverkehrsabgabe landesrechtlich möglich sei. Die Nahverkehrsabgabe bedeute letztlich, dass der Eintritt in den Stadtraum bepreist wird, und das, was gezahlt wird, im ÖPNV als Ticket eingesetzt werden kann, eine aus seiner Sicht "charmante Lösung". Die CDU im Land stehe der Nahverkehrsabgabe noch ablehnend gegenüber. Er halte es weiterhin für sinnvoll zu prüfen, ob eine Nahverkehrsabgabe für einen belasteten Verkehrsraum wie in Stuttgart nicht eine gute Alternative wäre.
<b>Freie Wähler (Stadträtin Bodenhöfer-Frey)</b>			
23	FW	Es wird betont, dass beim Thema Verkehr/Nahverkehr die Region mit einbezogen werden muss. Nur wenn es genügend <b>Park + Ride-Anlagen außerhalb Stuttgarts</b> gebe, könne ein Teil des Autoverkehrs reduziert werden. Weiter erkundigt sich die Stadträtin, wie <b>der Zeithorizont bei kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen</b> aussieht und wie die Definition von Innenstadt zu verstehen ist.	Die LH Stuttgart und der Verband Region Stuttgart als Verantwortliche Instanz in Sachen P+R (ÖPNV-Pakt) überlegen gemeinsam, an welchen Stellen das P+R-Angebot ausgebaut werden sollte; im NVEP sind hierzu mangels Zuständigkeit keine Aussagen enthalten. <b>OB Kuhn:</b> Kurzfristige Maßnahmen, so OB Kuhn weiter, betreffen die nächsten ein, zwei Jahre. Mittelfristige Maßnahmen gehen darüber hinaus, während langfristige erst in 20 bis 30 Jahren zur Umsetzung kommen. Auch die langfristigen Maßnahmen im ÖPNV müssen heute schon angedacht werden.

AfD (Stadtrat Brett)		
24	AfD	<p>Für die AfD kann es nicht das Ziel sein, eine autofreie Innenstadt zu haben. Es müsse ein <b>Nebeneinander von Individualverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr</b> geben. Als Autostadt dürfe Stuttgart keine Politik gegen Autofahrer machen, zum Beispiel, indem man den Individualverkehr zugunsten der Radfahrer einschränke. Allerdings sei es sinnvoll, weniger Autos in der Innenstadt zu haben. Dafür müsse der ÖPNV ausgebaut und der SSB auch in den Haushaltsplanberatungen deutlich mehr Geld zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich sei das <b>Park-and-Ride-Angebot in der Region</b> auszuweiten. OB Kuhn solle seinen Einfluss beim Land hinsichtlich der <b>Förderung von neuen Schienenfahrzeugen</b> geltend machen.</p>
		<p>Den ÖPNV betreffend stimmt die LH Stuttgart mit den Hinweisen überein. Grundsätzlich geht es um eine Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbund; der ÖPNV bildet diesbezüglich das Rückgrat. Ohne Einschränkung des MIV wird dies jedoch nicht zu realisieren sein. Der NVEP als Planwerk steht für den Willen der Stadt, den ÖPNV auszubauen und zu stärken. Die LH Stuttgart und der Verband Region Stuttgart als Verantwortliche Instanz in Sachen P+R (ÖPNV-Pakt) überlegen gemeinsam, an welchen Stellen das P+R-Angebot ausgebaut werden sollte; im NVEP sind hierzu mangels Zuständigkeit keine Aussagen enthalten. Die LH Stuttgart fordert in Kapitel 8.5 neu des NVEPs den dauerhaften Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung, insbesondere für wachsende Flotten.</p>

<b>FDP (Stadtrat Konz)</b>			
25	FDP	<p>Auch die FDP spricht sich für einen Ausbau des ÖPNV aus, verbunden mit einer Attraktivitätssteigerung durch höhere Taktung. Eine "Sabotage des Individualverkehrs" durch <b>Busspuren</b> mache den ÖPNV aber nicht automatisch attraktiv. Eine autofreie Innenstadt sei keine erstrebenswerte Maßnahme. Diese werde mit <b>City-Maut oder Nahverkehrsabgabe</b> zu einem "Asyl für Reiche".</p>	<p>Zum Thema <u>City-Maut und Nahverkehrsabgabe</u> führte <u>OB Kuhn</u> bereits aus: Sowohl die Nahverkehrsabgabe als auch die City-Maut seien ein Finanzierungsinstrument für Städte mit lenkendem und regelndem Effekt. Es müsse gründlich erwogen werden, was besser sei. Die City-Maut sei sozusagen die marktwirtschaftlichere Lösung und habe in der Einführung den Nachteil, dass zuvor Bundesrecht verändert werden müsse, während die Nahverkehrsabgabe landesrechtlich möglich sei. Die Nahverkehrsabgabe bedeute letztlich, dass der Eintritt in den Stadtraum bepreist wird, und das, was gezahlt wird, im ÖPNV als Ticket eingesetzt werden kann, eine aus seiner Sicht "charmante Lösung". Die CDU im Land stehe der Nahverkehrsabgabe noch ablehnend gegenüber. Er halte es weiterhin für sinnvoll zu prüfen, ob eine Nahverkehrsabgabe für einen belasteten Verkehrsraum wie in Stuttgart nicht eine gute Alternative wäre.</p>
<b>STd (Stadtrat Dr. Schertlen)</b>			
26	STd	<p>Im Ballungsraum Stuttgart mit seiner hohen wirtschaftlichen Attraktivität und etwa 2,5 Mio. Einwohnern fänden täglich viele hunderttausend Bewegungsereignisse statt. Damit müsse die Frage beantwortet werden, mit welchen Verkehrsmitteln Mobilität stattfinden solle. Im Bericht des VVS zu den Perspektiven im ÖPNV fehle ihm eine Art <b>Werkstattbericht zu neuartigen Verkehrsträgern</b>, wie bspw. Miet-Elektroroller als Bindeglied IV und ÖPNV sowie <b>Aussagen zur Schuster-Bahn von Esslingen nach Ludwigsburg</b> und zur <b>Gäubahn von Feuerbach nach Vaihingen</b>. Bei einer Perspektive bis 2025 erwarte er eigentlich auch, dass auf das Thema "<b>Autonome Busse</b>" eingegangen werde.</p>	<p>Der NVEP befasst sich vorrangig mit dem ÖPNV, daher kann nicht im Detail auf alle möglichen Anschlussverkehrsmittel (z.B. Miet-Elektroroller) eingegangen werden, auch wenn diese Teil des Umweltverbunds sind.</p> <p>Die Ziele der LH Stuttgart hinsichtlich Salamander- und Panoramabahn sind in Kapitel 6.1.3 neu des NVEPs bereits dargestellt.</p>
27	STd	<p>Im NVEP vermisse er Ansätze für einen <b>schienengebundenen Ringverkehr</b>. Die Metropol-Expressbusse seien ein guter Anfang, könnten aber nicht so attraktiv sein wie ein Schienenverkehr, der um Stuttgart herumführe.</p>	<p>Schienen-Tangentialverbindungen, sie sie derzeit mit den RELEX-Buslinien angeboten werden, könnten allenfalls außerhalb der Gemarkung Stuttgarts und in regionaler Verantwortung ihre verkehrliche Wirkung entfalten. Dieses Thema ist daher nicht im NVEP zu diskutieren.</p>
28	STd	<p>Leider seien, bezogen auf die Stadtbahn, keine Aussagen zu <b>fahrerlosen Bahnen und zu einem 24-Stunden-Betrieb</b> enthalten.</p>	<p>Aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen sind fahrerlose (Stadt-) Bahnen aktuell kein Thema für die LH Stuttgart.</p> <p>Ein 24-Stunden-Betrieb würden die permanent notwendigen Instandhaltungsarbeiten an Fahrzeugen und Infrastruktur unmöglich machen, was am Tag mittel- bis langfristig Betriebsstörungen durch Defekte zur Folge hätte. Auch rechtfertigt aktuell das nächtliche Fahrgastaufkommen unter der Woche einen 24-Stunden-Betrieb nicht.</p>



29	STd	Die Kapazitätsengpässe in den <b>Stadtbahnen</b> zu den Stoßzeiten zeigen, dass andere <b>Fahrzeuge</b> gebraucht würden mit <b>deutlich mehr Türen und Haltegriffen sowie Klappsitzen in den Türbereichen</b> .	Die LH Stuttgart und die SSB teilen diese Ansicht nicht; in den Stuttgarter Stadtbahnen ist das Verhältnis von Steh- zu Sitzplätzen bereits optimiert. Kapazitätsengpässen wird auch künftig mit Kapazitätsausweitungen (Doppel- anstatt Einfachtraktion, Gelenk- anstatt Standardbussen) oder mit Fahrplanverbesserungen zu begegnen sein.
30	STd	Auch könne er sich vorstellen, für die Verbindung aus den Außenbezirken den Einsatz von <b>Expressstadtbahnen</b> zu prüfen, die nur an wesentlichen Haltestellen halten.	Die Einführung von Express-Stadtbahnen hätte wegen dann notwendiger Überholvorgänge („normale“ Stadtbahnen werden von Express-Stadtbahnen überholt) zur Folge, dass die Schienen-Infrastruktur (Ausweichstellen) deutlich ausgeweitet werden müsste. Der Nutzen wird gegenüber den zu erwartenden Investitionen/Kosten als gering eingeschätzt.
31	STd	Notwendig sei auch eine <b>Tarifreform</b> , die durch günstige Preise einen Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV bilde.	<u>OB Kuhn</u> : Tariffragen und Fragen, wie der Ausbau des ÖPNV gerecht finanziert werde, würden sicherlich noch weiter zur Diskussion anstehen. Die Umsetzung von "Stuttgart - 1 Zone" werde zum 01.01.2018 aus verschiedenen Gründen nicht zu schaffen sein. Wenn der Gemeinderat die Umsetzung zum 01.01.2019 wolle, müssten im Doppelhaushalt die Mittel zur Verfügung gestellt werden unter der Prämisse, dass eine dauerhafte Finanzierung notwendig ist.
32	STd	Parallel zur Seilbahn bitte er unter dem Aspekt der Transportgeschwindigkeit auch eine <b>Mono-Rail</b> zu prüfen.	Dieser Vorschlag müsste für eine geeignete und verkehrlich sinnvolle Verbindung konkretisiert werden.
33	STd	Dass OB Kuhn das <b>autonome Fahren</b> angesprochen habe, lasse ihn hoffen, dass die Folgen und die Auswirkungen des autonomen Fahrens demnächst im Ausschuss dargestellt, bewertet und diskutiert werden könnten.	Die LH Stuttgart und der VVS sehen große Chancen in der Entwicklung autonom verkehrender Fahrzeuge. Dies ist in Kapitel 4.6.3 neu (Autonomes Fahren) des NVEP dargestellt. Sofern autonom fahrende, individualisierte Dienstleistungsangebote das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder für den ÖPNV eine Konkurrenz darstellen, halten die LH Stuttgart und der VVS jedoch restriktive Maßnahmen (z.B. in Form einer Lizenzierung oder zahlenmäßigen Beschränkung) für angebracht.