

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

### 2.) Bezirksbeiräte einschließlich Jugendräte (ggf. sortiert nach Fraktionen)

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

Nr.	Beirat / Fraktion	Anregung	Behandlung und ggf. Einbindung in den NVEP-Entwurf
<b>Bad Cannstatt Gesamtbezirk</b>			
1	Bad Cannstatt	[Der NVEP wurde in der Bezirksbeiratssitzung nicht mehr aufgerufen, da kein Bedarf mehr hierzu gesehen wurde.]	-
<b>Botnang Gesamtbezirk</b>			
2	Botnang	<b>Buslinie 91 – Taktverbesserung</b> (NVEP S.12, 15 und 46 ff): Es wird begrüßt, dass die Forderung, eine deutliche Verbesserung auf der Buslinie 91 umzusetzen, an mehreren Stellen Aufnahme in den NVEP gefunden hat. Die Notwendigkeit einer Taktverbesserung, aber auch einer häufigeren Verbindung in Fahrtrichtung Vaihingen – zumindest bis zur Universität (neben Studienort auch zentraler Umsteigepunkt zu anderen ÖPNV-Verbindungen in Richtung Filder) – wurde nicht nur im Bezirksbeirat diskutiert. Auch ein Blick in den letzten Bürgerhaushalt zeigt das Fahrgastpotential sowie das Bedürfnis für eine Aufwertung der Buslinie 91. Im Bereich Botnang / Feuerbach / Vaihingen wurde dieser Wunsch wiederholt geäußert.	Die für die Buslinie 91 empfohlenen Angebotsverbesserungen leiten sich aus den Gesichtspunkten Erschließung (Botnang) und Kapazitäten (Feuerbach) ab – hier wird im stadtweiten Vergleich der vordringlichste Handlungsbedarf gesehen. Angesichts der Fülle an Ausbauwünschen ist eine entsprechende Abwägung und Priorisierung notwendig.
3	Botnang	<b>Buslinie 91 – Verlängerung:</b> Der Bezirksbeirat fordert darüber hinaus die <b>Verlängerung der Linie</b> über die zwischenzeitliche Endhaltestelle Forsthaus II hinaus bis zur <b>Haltestelle Universität</b> im Regelbetrieb.	Die Linie 91 fährt aktuell bereits von Mo-Fr ab Betriebsbeginn bis ca. 21.30 Uhr mindestens ab/bis Haltestelle Universität. Die Ausweitung dieser Bedienung auf das Wochenende und den Spätverkehr würde den Einsatz eines zusätzlichen Busses in diesen Zeiten erfordern. Hierfür wird jedoch keine angemessene Nachfrage erwartet. In diesen Verkehrszeiten muss auf die alternativen Umsteigeverbindungen mit Nutzung der Stadtbahn- und S-Bahn-Linien verwiesen werden.
4	Botnang	<b>Busverbindung Botnang – Killesberg („Nord-Bus“):</b> Der Bezirksbeirat begrüßt die Aufnahme der Forderung nach einer Busverbindung Botnang – Killesberg, genannt „Nord-Bus“. Bislang wurde dieser Wunsch, der auch vom Jugendrat kommt, abschlägig beschieden. Begründet wurde dies mit einem geringen Fahrgastaufkommen und ggfs. zu hohen Kosten für die zusätzlichen Fahrzeuge. Da der Bezirksbeirat weder mit der Datenerhebung durch Zählungen der Umsteigebeziehungen von Stadtbahn zur Buslinie 40 (Vogelsang – Kräherwald) bzw. vom Berliner Platz	Die Busverbindung zwischen Botnang und Killesberg war – wie dargestellt – Teil der Wirkungsanalyse des VWI-Gutachtens. Allerdings wurde unter Anwendung des Nachfragemodells festgestellt, dass sich im Vergleich zu anderen Maßnahmen nur sehr bescheidene Fahrgastzuwächse erzielen ließen. Im Maßnahmen-Teil des NVEP (Kapitel 7 neu) ist diese Verbindung daher nicht dargestellt.

		<p>zur Buslinie 43 (Feuersee – Killesberg) noch mit den vorgelegten Zahlenwerten einverstanden war, hat der Bezirksbeirat wiederholt einen Probetrieb oder zumindest eine andere Datenerhebung, z.B. durch eine Befragung gefordert.</p> <p>Nun wurde durch Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin, Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der Universität Stuttgart in einem Gespräch darüber aufgeklärt, dass sich durch einen, wie lange auch immer andauernden Probetrieb die „Leiden“ nur verlängern, weil aus den Zählungen keine eindeutigen Schlüsse gezogen werden können. Auch eine Befragung sieht Prof. Martin skeptisch, weil sich viele Bürger an einer solchen beteiligen würden, selbst wenn sie selten oder nie den „Nord-Bus“ benutzen würden, sondern diesen als „nice to have“ einstufen würden.</p> <p>Es wird jedoch mit Interesse festgestellt, dass im NVEP auf Seite 20 (2.3.1) ausgeführt wird: "Die Bewältigung der weiter steigenden Fahrgastnachfrage setzt Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur voraus. .... Im Rahmen des unter 2.2.2 angesprochenen Gutachtens sind deshalb zahlreiche Angebotsverbesserungen und Netzerweiterungen dahingehend untersucht worden, inwieweit sie geeignet sind, kritische Netzabschnitte zu entlasten und/oder zusätzliches Fahrgastaufkommen zu generieren. ...".</p> <p>Eine der geprüften Optionen war die Busverbindung Botnang – Killesberg. Der Bezirksbeirat unterstützt die Bemühungen für Angebotsverbesserungen und Netzerweiterungen nachdrücklich.</p>	
5	Botnang	<p><b>Stadtbahn Botnang – Bergheim:</b> Eine Stadtbahnvariante Botnang – Bergheim wurde geprüft. Der Bezirksbeirat hört hiervon zum ersten Mal und bittet dringend um nähere Informationen, insbesondere mit Blick auf die Optionen für eine solche Trasse.</p>	Im Zusammenhang mit einem möglichen Stadtbahnausbau im Bereich Weilimdorf/Hausen/Giebel wurde auch die verkehrliche Wirksamkeit einer weiteren Netzverknüpfung zwischen der City und dem Stadtbezirk Weilimdorf geprüft. Angesichts des erheblichen baulichen Aufwands für eine solche Verbindung erscheinen die verkehrlichen Effekte jedoch verhältnismäßig gering. Die Maßnahme wurde daher im NVEP nicht dargestellt.
6	Botnang	<p><b>Botnanger Ortsbus (BOB):</b> Überaus irritiert ist der Bezirksbeirat Botnang hinsichtlich der Ausführungen zum Botnanger Ortsbus (BOB) bzw. zu den Bürger- oder Ortsbussen insgesamt. Ein Ausgangspunkt für die Betrachtungen im NVEP ist die demographische Entwicklung (S. 5, 2.1). Als Stadtbezirk mit den seit Jahren <b>höchsten Zahlen beim Durchschnittsalter</b> der Wohnbevölkerung und seiner besonders für Senioren</p>	Die LH Stuttgart begrüßt das Engagement der Botnanger Mitbürger, die den Botnanger Ortsbus (BOB) ehrenamtlich betreiben.

		schwierigen topografischen Lage hat Botnang darauf u.a. mit dem seit 2010 ehrenamtlich betriebenen BOB reagiert.	
7	Botnang	<p>Die SSB räumte im Jahr 2005 anlässlich eines Berichts im Ausschuss für Umwelt und Technik des Stuttgarter Gemeinderats ein, dass einige <b>Quartiere Botnangs weit mehr als 300 bis 600 m von der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle entfernt</b> sind; dem damaligen Richtwert aus dem Nahverkehrsplan.</p> <p>In Bauernwald-, Nittelwald- und Lindpaintnerstraße sind es teilweise mehr als 1.000 m mit oft steilen Wohnlagen. Nachdem die SSB früh signalisiert hat, Ergänzungslinien nicht selbst übernehmen zu können, wurde der Stadtbezirk selbst aktiv.</p> <p>Erstaunt wird deshalb festgestellt, dass all diese Wohnquartiere - und Botnang insgesamt - zwar keinen Eingang in die Schwachstellenanalyse (Seite 10, 2.2.1) mehr gefunden haben, jedoch gleichzeitig Folgendes zu Botnang ausgeführt wird:</p> <p>"Aufgrund der geringen Ausdehnung des Stadtbezirks ist nahezu die gesamte Besiedlung durch Stadtbahn und Bus erschlossen." (S. 112, 5.8, Bewertung).“ Das ist mit Blick auf die daran anschließenden Ausführungen und den Bericht der SSB im UTA so nicht haltbar. Die Entfernungen zur Infrastruktur und zum ÖPNV betragen vielerorts zwischen 500 und 1.200 Meter. Der Ort hat auch keine "geringe Ausdehnung". Wer z.B. die Beziehung Nittelwald – Kirchhalde/Bauernwald genauer untersucht, wird dies bestätigen.</p>	<p>Die ÖPNV-Erschließung Botnangs wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan betrachtet (siehe Anlage 4.2 des NVPs). Hier war festzustellen, dass weite Teile der Botnanger Siedlungsfläche durch SSB-Bus- oder Stadtbahn-Haltestellen erschlossen sind. Lediglich am nördlichen und westlichen Bebauungsrand existieren Areale, die mehr als 500 m (Bus) bzw. 600 m (Stadtbahn) Luftlinie (Grenzwerte gemäß NVP) von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt liegen. Zweifellos erschwert die Topografie Botnangs den Zugang zum klassischen ÖPNV – dies gilt jedoch für zahlreiche andere Wohngebiete in Stuttgart ebenfalls. Dass der BOB hier in Botnang Mobilität erleichtert, ist aus Sicht der Stadtverwaltung zu begrüßen.</p> <p>Der Begriff „Ausdehnung“ ist relativ. <b>Der Teilsatz „Aufgrund der geringen Ausdehnung des Stadtbezirks“ wird daher im NVEP gestrichen.</b></p>
8	Botnang	<p>Sehr ärgerlich, insbesondere für die ehrenamtlich Tätigen, sind die nachfolgenden Zitate. Sie sind nicht nur nachweislich falsch, sondern verkennen die seit Herbst 2010 erbrachten ehrenamtlichen Leistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>"Das Fahrplanangebot der Buslinie 91 entspricht, was das Angebot am Wochenende angeht, nicht den im NVP geforderten Stuttgarter Standards (sic!). Derzeit bietet der... BOB hier einen partiellen Ausgleich".</b></li> </ul> <p>Zum einen widersprechen sich die Aussagen, zum anderen bietet der BOB wesentlich mehr als einen "partiellen Ausgleich", siehe 4.3.2. Womöglich ist der BOB sogar die positive Ursache dafür, dass Botnang nicht mehr in der Schwachstellenanalyse auftaucht. Allerdings kann der BOB das mangelhafte Angebot an Sonntagen nicht auffangen, da er lediglich von Montag bis Samstag verkehrt.</p>	<p>Die Formulierung im Kap. 7.8 neu lautet: „Die Erschließungsdefizite in Botnang-Nordwest können mit der vorhandenen Buslinie 91 nicht beseitigt werden. Derzeit bietet der ... BOB hier einen partiellen Ausgleich.“ Diese Aussage ist – mit Verweis auf die Route 3 des BOB – korrekt.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>"Der Ortsbus fährt aktuell an Vormittagen im Stundentakt".</b> Diese Aussage ist schlicht falsch und hat bei den Verantwortlichen des BOB – zu Recht – für großen Unmut gesorgt. Es wäre angebracht, wenn die Verfasser sich näher mit dem Ortsbus befasst hätten. Der BOB fährt an 6 Tagen die Woche, davon an 5 Tagen vor - und nachmittags! Die letzte Fahrt beginnt um 17:26 Uhr. Es handelt sich auch mitnichten um einen 'Stundentakt'! Ein Blick in den dem VVS bekannten Fahrplan (der BOB wird in der elektronischen Fahrplanauskunft der VVS geführt!) hätte genügt. Der Ortsbus ist alle 15 Minuten in der Ortsmitte! Er fährt vier Routen im Stundentakt, das ist ein gewaltiger Unterschied, zumal es Straßen und Gebiete gibt, die von verschiedenen Routen angefahren werden.</li> <li>• <b>"Für die Umwandlung dieses Angebots in einen klassischen Linienverkehr wird ... kein ausreichendes Fahrgastpotential gesehen".</b> Niemand hat in Botnang jemals die Forderung gestellt, für diese Wohnbereiche einen Linienverkehr über die SSB einzurichten. Wie dargestellt, hat man hier früh zur Selbsthilfe gegriffen. Seit 2010 hat der BOB rd. 65.000 Fahrgäste befördert, im Jahr 2016 über 12.000 pro Jahr. Er trägt sich ausschließlich über Fahrgeldeinnahmen, gutes Sponsoring und Spenden. So eine Darstellung unter der Überschrift "Bewertung" ist ein Tiefschlag für alle Engagierten, denn sie suggeriert, dass ein Linienverkehr die bessere Lösung wäre. Ein Linienverkehr, den man aber gar nicht einrichten will. Die im weiteren Text erwähnten Vorzüge der „Robo-Taxis“ werden in Botnang seit 2010 bereits durch 'echte Menschen' erbracht: Kein/e BOB-Fahrer/in, der/die nicht bereit wäre, bei den 'letzten Metern' zur Haustüre behilflich zu sein.</li> <li>• Auf Seite 52, 3.5, des NVEPs ist zu lesen, dass - ebenfalls über die Köpfe der Ehrenamtlichen hinweg - darüber nachgedacht wird, <b>den Verbundtarif für solche Ergänzungsverkehre einzuführen.</b> So sehr einheitliche Tarife zu befürworten sind, sollte doch Folgendes beachtet werden: Der BOB finanziert sich zu einem beträchtlichen Anteil über seine Fahrgeldeinnahmen.</li> </ul>	<p><b>Das Fahrplanangebot des BOB ist im NVEP-Entwurf nicht ausführlich genug und damit missverständlich dargestellt; dies wird korrigiert.</b></p> <p>Ein großer Erfolg eines ehrenamtlichen Engagements kann dieses überfordern oder die Leistungsfähigkeit einer ehrenamtlichen Initiative kann alters- oder umzugsbedingt abnehmen. Bei ehrenamtlichen Aktivitäten im Bereich der Daseinsvorsorge steht deshalb längerfristig häufig die Frage einer Umwandlung in ein öffentliches Angebot im Raum. Insoweit ist es erfreulich, wenn sich die Träger des BOB auch für die kommenden Jahre gut gerüstet sehen.</p> <p>Es ist auch nicht beabsichtigt, den gut eingespielten, bürgernahen BOB prioritär durch autonome Shuttle-Verkehre abzulösen. <b>Der Textteil zu den Robo-Taxis wird deshalb gestrichen.</b></p> <p>Als Gesellschafter des VVS stützt die Landeshauptstadt Stuttgart den Grundsatz, dass im Verbundgebiet alle Linienverkehre in den Verbundtarif einbezogen werden sollten. Aufgrund der Vielfalt der Angebote und Trägerschaften bei den Ortsbusverkehren ist es allerdings noch nicht gelungen, hierfür ein universelles Modell für den gesamten VVS zu entwickeln. Eine Tarifintegration des BOB ist deshalb aktuell nicht geplant.</p>
--	--	---	---

		<p>Ohne einen hundertprozentigen Ausgleich wäre die Anerkennung anderer Fahrscheine gleichbedeutend mit dem "Aus" dieses Angebots. Auf die ehrenamtlichen Fahrer und die Ehrenamtlichen im Hintergrund käme ein enormer zusätzlicher Aufwand mit Statistik, Abrechnung etc. zu. Aus anderen Kommunen ist bekannt, dass es bspw. im Bereich der Ermäßigungen (Behinderte) Mindestgrenzen gibt. Werden diese nicht erreicht, erfolgt keine Erstattung. Hier besteht noch großer Klärungsbedarf, der nicht ohne Einbeziehung der Verantwortlichen fortgeführt werden darf. Bevor über die Vorteile eines Einheitstarifs für Stadt und VVS nachgedacht wird, wäre es an der Zeit, dass sich <b>Stadt und VVS</b> über eine <b>Förderung des BOB</b> Gedanken machen. Im Umland werden die Bürgerbusse in aller Regel durch die Kommunen und Landkreise gefördert, das gilt besonders für Investitionen und Fahrzeugbeschaffung. Die Trägervereine kümmern sich weitgehend 'nur' um die ehrenamtlichen Fahrer und teils um den Fahrbetrieb. Es gibt Bundesländer, die die Beschaffung von Bürgerbussen mit ihren Kommunen oder Landkreisen bis zu 100% bezuschussen. Die Vereine selbst erhalten bspw. in NRW laufende Zuschüsse, die mit denen der Kultur- oder Sportförderung vergleichbar sind</p> <p><u>Sachlage in Botnang:</u> Das erste Fahrzeug (Investition rd. 60.000 EUR, zunächst geleast) hat der Botnanger Bürgerverein als Träger selbst finanziert, es gab lediglich eine Anschubfinanzierung in Höhe von 7.000 € durch den Bezirksbeirat. Der Trägerverein erhält keinerlei finanzielle Unterstützung für den laufenden Betrieb. Für sämtliche Kosten, z.B. für die Personenbeförderungsscheine und ärztliche Untersuchungen der Fahrer – also die Grundvoraussetzungen für den Betrieb – hat der Träger in Vorleistung zu gehen. Er kann diese, so lange Mittel bereitstehen, über eine Pauschale beim Land (250 €) in Teilen refinanzieren. Die Landeshauptstadt Stuttgart fördert nicht. Das zweite Fahrzeug - Investition rd. 109.000 EUR - wurde mit 22.500 € durch das Land bezuschusst, gekürzt um eine Bearbeitungsgebühr der L-Bank in Höhe von 337,50 €. Der Bezirksbeirat hat erneut mit 2.000 € aus seinen Verfügungsmitteln unterstützt. Ansonsten hat die Stadt die Beschaffung nicht finanziell unterstützt, auch nicht den Betrieb, sieht man von einer Weihnachts-</p>	<p>Die LH Stuttgart begrüßt die engagierten Bürgerbus-Initiativen in den Stadtteilen. Ein Förderprogramm ist aktuell jedoch nicht vorgesehen.</p>
--	--	---	---

		<p>gabe des Oberbürgermeisters ab. Auf der Suche nach einem Stellplatz wird dem Verein seitens städtischer Ämter zuerst die Frage nach der Miete gestellt. Im Umland gibt es Gemeinden, die „ihrem“ Ortsbus kostenlose Unterstellmöglichkeiten bieten oder sogar neu errichten.</p> <p>Der Bezirksbeirat fordert, dass zuerst die <b>Fördermöglichkeiten</b> solcher Vorzeigeprojekte ehrenamtlicher Natur <b>überdacht</b> werden, bevor Spekulationen über deren Fortbestand oder die Einbeziehung in einen Verbundtarif Eingang in ein offizielles Papier der Landeshauptstadt Stuttgart finden.</p> <p>Der Bezirksbeirat fordert, dass <b>die falschen Passagen zum BOB und zur Erschließung des Stadtbezirks gestrichen bzw. richtiggestellt werden.</b></p>	
<b>Degerloch Gesamtbezirk</b>			
9	Degerloch	Kapazitätserhöhung bei der <b>Fahrradmitnahme in der Zahnradbahn</b>	Im NVEP (Kapitel 6.2.2 neu) ist dargestellt, dass die Kapazität für die Fahrradmitnahme im Zusammenhang mit dem anstehenden altersbedingten Austausch der Zahnradbahn-Fahrzeuge erhöht werden soll.
10	Degerloch	Aufhebung des <b>Fahrradmitnahmeverbotes</b> in den Hauptverkehrszeiten <b>in Stadtbahnen</b>	In Zeiten steigender Fahrgastzahlen und damit einhergehenden höheren Fahrzeugauslastungen können die Sperrzeiten in den Stadtbahnen auch zukünftig nicht entfallen.
11	Degerloch	<b>Beleuchtung und Ausbau des Fußweges an der Nauener Straße im Wald</b> , Richtung Bushaltestelle Hohe Eiche	Wird zur Prüfung an das Tiefbauamt bzw. das Stadtplanungsamt weitergeleitet. Eine ausreichende Ausleuchtung von Fußwegen mit entsprechendem Fußgänger-Aufkommen zur nächstgelegenen Bushaltestelle ist aus Sicherheitsgründen grundsätzlich überaus wichtig.
12	Degerloch	<b>U8: Taktverdichtung</b> außerhalb der Hauptverkehrszeiten und an Sonntagen	Die vorrangig empfohlenen Taktverdichtungen auf der U8 sind in Kapitel 7.9 neu des NVEP bereits dargestellt, für eine darüber hinausgehende Ausweitung erscheint derzeit nicht prioritär.
13	Degerloch	<b>Ortsbus / Citybus für Degerloch</b> mit Erschließung von Degerloch-Ost, Waldau und Tränke	Die Bereiche Tränke und Waldau verfügen bereits heute über eine hervorragende ÖPNV-Anbindung. Für die Erschließung der Reutlinger Straße kommt ggf. ein bedarfsgesteuerter Shuttle-Verkehr in Betracht. Die SSB plant hier für 2018 den Start eines Pilotversuchs. <b>Ein entsprechender Hinweis wird in den NVEP aufgenommen.</b>

14	Degerloch	<b>Verlängerung der Buslinie 70</b>	Vor dem Hintergrund der geplanten Aufwertung der Linie U8 und der verbesserten Anbindung von Plieningen/Birkach an das Stadtbahnnetz erscheint ein weiterer Ausbau der Buslinie 70 nicht vordringlich. Für eine verbesserte ÖV-Erschließung von Degerloch-Ost wird derzeit jedoch ein innovatives Ergänzungsangebot geprüft (s. o.).
15	Degerloch	Verbesserung der <b>Anschlusstaktung der Buslinie 71 an die Zahnradbahn.</b>	Wird zur Prüfung an die SSB weitergeleitet.
16	Degerloch	<b>Bessere Taktung des Hoffeldbusses</b> (Buslinie 70 und 71) in den Spätstunden, alle 20 Minuten.	Eine Andienung des Stadtteils Hoffeld im 15-Minuten-Takt bis ca. 20:30 Uhr und anschließend im 30-Minuten-Takt übertrifft die Vorgaben des Nahverkehrsplans und wird – bezogen auf die Einwohnerzahl Hoffelds – für derzeit ausreichend erachtet.
17	Degerloch	<b>Weiterführung Buslinien 42 und 41</b> vom Erwin-Schöttle-Platz über Waldfriedhof nach <b>Degerloch ZOB.</b>	Zwischen Stuttgart-West, Stuttgart-Süd und Degerloch bestehen mit den Innenstadtbushaltestellen und der Zahnradbahn sehr gute ÖPNV-Verbindungen; die Schaffung einer zusätzlichen Direktverbindung wäre wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.
18	Degerloch	Verbesserung der <b>Gestaltung der Bushaltestelle am Fernsehturm</b>	Die Ausstattung der Bushaltestelle der Linie 70 am Fernsehturm entspricht nicht dem stadttüblichen Standard (Gehweg-Tiefe, kein Wartehäuschen, Barrierefreiheit). Allerdings ist sie auch nur gering frequentiert und für die Erschließung der Waldau von marginaler Bedeutung. Die grundsätzlich wünschenswerte Aufwertung muss deshalb aus gesamtstädtischer Sicht als eher nachrangig eingestuft werden.
<b>Feuerbach Gesamtbezirk (weitere in den NVEP aufzunehmende Maßnahmen-Empfehlungen)</b>			
19	Feuerbach	<b>Direkte S-Bahn-Verbindung zum Flughafen</b>	Der Flughafen ist mit der S-Bahn von Feuerbach aus mit einmaligem, kurzem und barrierefreiem Umsteigen zu erreichen. Eine Direktverbindung würde keine wesentliche Verkürzung der Beförderungszeit erbringen und darüber hinaus die S-Bahn-Taktstruktur im Stadtgebiet empfindlich stören. Aus gesamtstädtischer Sicht überwiegen deshalb die Nachteile. In den NVEP wird deshalb keine entsprechende Empfehlung an die Region Stuttgart als Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs aufgenommen.
20	Feuerbach	Vereinfachung der <b>Tarifzonen</b>	Im VVS werden derzeit verschiedene Modelle einer Tarifzonenreform geprüft und diskutiert. Zur Umsetzung bedarf es jedoch noch verschiedener Gremienbeschlüsse, auch in den Gremien des VVS. Die aus städtischer Sicht zu priorisierenden Handlungsoptionen sind im NVEP bereits dargestellt.
21	Feuerbach	Einführung eines <b>Stadtteiltickets</b> mit <b>Einbeziehung des Ortsbusses</b>	Die Stadt Stuttgart hat 23 Stadtbezirke und 152 Stadtteile. Durch die Einführung von Stadtbezirkstickets/Stadtteiltickets würde das

			Tarifsystem erheblich komplizierter. Dies liefe der Forderung nach Vereinfachung des Tarifsystems zuwider.
22	Feuerbach	<b>Barrierefreie Stadtbahnhaltestelle Föhrich –</b> Bau und Betrieb eines Aufzugs	Siehe Synopse „Bezirksbeiräte“ zum Nahverkehrsplan (Nr. 3): „Die Haltestelle „Föhrich“ ist mittels Rampe barrierefrei erschlossen. Die Neigung der Rampe ist mit 8 % Längsneigung steiler als derzeit bei Neubauten erlaubt (6 %). Da die Haltestelle jedoch älter als 20 Jahre ist, genießt sie Bestandsschutz. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Einbau eines neuen Aufzugs an dieser Stelle ca. 2 Millionen Euro kosten könnte, was aus Sicht der Stadt unverhältnismäßig erscheint.“
23	Feuerbach	Verbesserung der <b>Taktzeiten (täglich 20 Minuten) der Buslinie 91</b>	Mit dem bestehenden 30-Minuten-Takt an Werktagen werden die Anforderungen der künftig gültigen Bedienungskategorie 3 des Nahverkehrsplans bereits erfüllt. Die noch erforderliche Verbesserung an Sonn- und Feiertagen wird im NVEP ebenfalls bereits dargestellt. Punktuelle Kapazitätsengpässe sollen gemäß Kapitel 7.8 neu nach Bedarf durch Verstärkerfahrten aufgefangen werden. Ein ganztägiger 20-Minuten-Takt ist hierfür nicht erforderlich.
24	Feuerbach	<b>Regionalhalt</b> (Panoramabahn) am <b>Bahnhof Feuerbach</b>	Die LH Stuttgart spricht sich in Kapitel 6.1.1 neu (letzter Absatz) für einen Ausbau des S-Bahn-Haltepunkts Feuerbach zum Regionalverkehrshalt aus. Davon könnte – je nach Betriebskonzept – auch eine Bahnlinie auf der Panoramastrecke profitieren.
25	Feuerbach	Ausbau Tangentialbahnlinie der <b>Salamanderbahn</b>	Die Haltung der LH Stuttgart zum Ausbau der Salamanderbahn ist in Kapitel 6.1.3 neu des NVEPs bereits dargestellt. Hierzu gibt es keine neuen Erkenntnisse.
26	Feuerbach	Neben der Schaffung eines CarSharing-Standorts <b>am Bahnhof Feuerbach</b> sollte auch eine <b>Radleihstation</b> eingerichtet werden.	<b>Der Bahnhof Feuerbach wird als zusätzlicher Standort-Vorschlag für ein Leihfahrradsystem in den NVEP aufgenommen.</b>
27	Feuerbach	Verkürzung der <b>Taktzeiten U6 und U13</b> zur Hauptverkehrszeit auf <b>5 Minuten</b>	Eine linienweise Taktverdichtung im Stadtbahn-System ist wegen der mit mehreren Linien belegten Trassen in der City nicht möglich. Zusätzliche Beförderungskapazitäten sollen in den äußeren Stadtbezirken jedoch durch Linienüberlagerungen geschaffen werden, im Fall der Linien U6 und U13 beispielsweise durch die Linie U16. Im City-Bereich sind Kapazitätssteigerungen nur durch längere Züge erreichbar, wie dies im Dezember 2017 im Zuge der Linie U12 erfolgt ist bzw. bez. der Linie U1 im NVEP empfohlen wird.



<b>Hedelfingen Gesamtbezirk</b>			
28	Hedelfingen	Der Bezirksbeirat Hedelfingen spricht sich dafür aus, eine Anfrage an die Stadtverwaltung zu richten, welche <b>Auswirkungen die Einrichtung einer Busspur in der Amstetter Straße auf den ruhenden Verkehr</b> haben würde.	Aus Sicht der LH Stuttgart würde es zur Verflüssigung des Buslinienverkehrs in der Amstetter Straße genügen, die straßenbegleitende Parkierung partiell zu reduzieren. Für die Einrichtung einer Busspur fehlt der hierfür notwendige Platz.
29	Hedelfingen	Der Bezirksbeirat Hedelfingen spricht sich dafür aus, dass die <b>Verlängerung der Buslinie 65</b> bis zum Flughafen/Fernbusbahnhof in den NVEP aufgenommen werden soll. Der Bezirksbeirat Hedelfingen fordert die <b>Verlängerung der Buslinie 65 bis zum Flughafen und die Umgestaltung der Filderauffahrt</b> gemäß den in der Sitzung des Bezirksbeirats am 21.03.2017 vorgestellten Plänen.	Ist im NVEP-Entwurf bereits als Maßnahme „Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen“ dargestellt. Die bereits vorgeplante Umgestaltung der Filderauffahrt wird hierfür als notwendige Vorleistung betrachtet.
<b>Möhringen (Bezirksvorsteherin)</b>			
30	Möhringen BV	Auf S. 120 des NVEP werden <b>Schulen und Schülerzahlen</b> angegeben. Es sind nicht alle Schulen im Stadtbezirk berücksichtigt. Es fehlen noch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Heilbrunnenschule und</li> <li>• die it.schule Stuttgart (Breitwiesenstraße) sowie</li> <li>• die Schulen im Hengstäcker: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ das FES (keine städtische Schule),</li> <li>○ die Bodelschwingschule und</li> <li>○ die Margarete-Steiff-Schule.</li> </ul> </li> </ul>	Die Bearbeiter bedanken sich für den Hinweis. Quelle für die Schul- und Schülerzahlen ist der „Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015“. Dieser enthält bei allen Stadtbezirken leider ausschließlich die allgemeinbildenden staatlichen Schulen Grund-, Gemeinschafts-, Haupt-/Werkreal-, Realschule und Gymnasium. Dass es darüber hinaus weitere Schulen gibt, ist bekannt. Die Darstellung soll primär einen Eindruck über die Größe und der Altersstruktur des jeweiligen Stadtbezirks vermitteln. Es besteht keine Garantie auf Vollständigkeit. <b>Die relativ alten Daten werden jedoch aktualisiert (Stand 31.12.2016).</b>
31	Möhringen BV	Der <b>Besucherbus für das Pflegeheim Bethanien (S. 121)</b> ist ein ehrenamtliches Angebot, das endet, wenn sich dafür kein Ehrenamtlicher für den Betrieb mehr findet. Dies sollte im NVEP deutlicher hervorgehoben werden.	<b>Ein Hinweis darauf, dass der Besucher-Bus ehrenamtlich betrieben wird, wird im NVEP ergänzt.</b>
<b>Möhringen Gesamtbezirk</b>			
32	Möhringen	<b>Verkürzung der Taktzeiten der Buslinie 72</b> auf 10 Minuten	Mit Einführung der Stadtbahnlinie U6 wurde das Taktangebot nachfragegerecht auf einen 20-Minuten-Takt reduziert. Im Rahmen eines auf zwei Jahre befristeten angebotsorientierten Maßnahmenpakets wird seit Dezember 2017 im Ortsbereich Möhringen in den Hauptverkehrszeiten probeweise wieder ein 10-Minuten-Takt gefahren. Je nach Wirkung der Maßnahme wird zum Ende des Probelaufs über einen dauerhaften Fortbestand dieser Maßnahme entschieden.

33	Möhringen	Installation von <b>Express-Bussystemen</b> mit Umsteigemöglichkeiten <b>vom Flughafen/Messe zum Synergiepark</b> sowie weitere Verbesserung der <b>Anbindung für Pendler aus dem Bereich Tübingen/Reutlingen zum Synergiepark</b>	Der Synergiepark ist von Flughafen und Messe aus mit dem ÖPNV über den Verkehrsknoten Vaihingen gegenwärtig bereits gut erreichbar (S-Bahn plus U3/L. 80). Mit der der Verlängerung der U6 bis zum Flughafen wird sich die Situation weiter verbessern, wobei durch eine Verknüpfung der Buslinie 80 mit der Stadtbahn an der Haltestelle „Möhringen Freibad“ (zusammen mit dem P+R-Parkhaus) noch eine zusätzliche Optimierung erfolgen könnte. Eine Expressbuslinie Tübingen – Flughafen wird von der Region Stuttgart erwogen; hier ist jedoch eher an eine Art Vorlaufbetrieb zur künftigen Regionalzugverbindung Tübingen – Filderbahnhof zu denken.
34	Möhringen	Überprüfung/Optimierung der <b>Anschlusssituation des Synergieparks, des Gewerbegebietes STEP und der Universitäten</b> , sowie zwischen dem Gewerbegebiet Fasanenhof und Vaihingen	Für den Synergiepark ist im NVEP der Prüfauftrag für eine weitere ÖPNV-Anbindung aus Richtung Nord-Süd-Straße enthalten. Das Gebiet STEP, die Universität und das Gebiet Fasanenhof-Ost sind mit S- und Stadtbahn sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden.
35	Möhringen	Errichtung von <b>Park &amp; Ride-Parkplätzen</b> an Übergängen der Autobahn, entlang der <b>Nord-Süd-Straße</b>	Eine P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße im Bereich Möhringen Freibad mit einer adäquaten ÖPNV-Anbindung (U6, Busanbindung, ggf. Luftseilbahn) ist als Prüfauftrag im NVEP enthalten (siehe Kapitel 7.12 neu).
36	Möhringen	Schaffung einer <b>direkten Verbindung aus dem Raum Esslingen</b> , ggf. Installation einer Direktverbindung Express-Buslinie über die Filderauffahrt	Mit der Buslinie 122 besteht bereits eine Direktverbindung zwischen Esslingen und dem Flughafen. Untersuchungen zeigen, dass das Straßennetz eine weitere Beschleunigung allenfalls im Minutenbereich erlauben würde. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung der Nord-Süd-Straße wird eine Verlängerung der Buslinie 122 zum Synergiepark für wenig sinnvoll erachtet – zwischen dem Flughafen und dem Gewerbegebiet Wallgraben bieten die vorhandenen und geplanten Schienenverkehre eindeutig die besser kalkulierbaren Fahrzeiten.
37	Möhringen	Einrichtung einer <b>Kurzstreckenzone</b> vom Stadtteil Fasanenhof bis zum Möhringer Bahnhof.	Die Konditionen für VVS-Tarifprodukte sind verbundweit einheitlich – ein Grundprinzip, zu dem sich die LH Stuttgart als VVS-Gesellschafter bekennt. Der Kurzstreckentarif orientiert sich verkehrsmittelabhängig an einer bestimmten Anzahl von zu passierenden Haltestellen (Bus/Stadtbahn: bis zur 3. Haltestelle bzw. Eisenbahnverkehr bis zur nächsten Haltestelle nach dem Einstieg). Sonderregelungen für einzelne Relationen sind auszuschließen.
38	Möhringen	Weitere <b>Integration von Taxen</b> im <b>Nahverkehrsangebot</b>	Erfahrungen andernorts zeigen, dass für eine tarifliche Kombination des klassischen Taxiverkehrs mit dem ÖPNV nur wenig

			Nachfrage besteht. Der Markt für kleinräumige Mobilitätsdienstleistungen befindet sich derzeit allerdings im Umbruch. Es ist deshalb durchaus denkbar, dass der traditionelle ÖPNV längerfristig durch bedarfsgesteuerte Mobilitätsdienstleistungen ergänzt wird. <b>Das Kap. 4.6.2 neu des NVEP wird in diesem Sinne erweitert.</b>
39	Möhringen	Verbesserung der <b>ÖPNV-Versorgung in den Randgebieten</b> (z.B. Märchenviertel, Wohngebiet Kuchen) durch <b>Ortsbusse und Ruftaxen</b>	Die Fußwege zur nächsten Haltestelle sind in manchen Siedlungsrandlagen – gerade für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen – sicherlich beschwerlich. Allerdings ist die direkte Erschließung dieser Gebiete mit Linienbussen oft problematisch, da das Straßennetz für Busse nicht nutzbar ist. Außerdem steht der Aufwand für einen regelmäßigen Busverkehr in solchen Quartieren in einem deutlichen Missverhältnis zur Anzahl der zusätzlich erreichbaren Fahrgäste. Im Rahmen der probeweisen Angebotsverdichtung der Buslinie 72 (s. o.) wird allerdings auch eine verbesserte Anbindung der Märchensiedlung getestet.
40	Möhringen	Verbesserung von weiteren <b>Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern an Haltestellen</b> (z. B. Bonhoefferkirche/Vaihinger Straße)	Die Hinweise werden zur Prüfung der Machbarkeit an das Amt für Stadtplanung und -erneuerung weitergegeben.
41	Möhringen	Gesicherte und überdachte <b>Fahrradabstellplätze, Ladestationen</b> für E-Bikes, <b>Pedelecs</b> am Knotenpunkt <b>Möhringer Bahnhof</b>	
42	Möhringen	<b>Vereinfachung der Fahrplankarte; optimierte Abstimmung</b> der Fahrpläne zwischen der Linie U3 auf der Linien U5, U6, U12 sowie der Buslinie 72 (Ziel: <b>kürzere Wartezeiten</b> )	Die Fahrpläne der Bus- und Stadtbahnlinien wurden so geplant, dass für wichtige Anschlussrelationen nach Möglichkeiten attraktive Umsteigezeiten vorgesehen werden können. Eine Berücksichtigung aller möglichen Anschlussbeziehungen kann aber – insbesondere dort, wo das Netz sehr engmaschig angelegt ist – nicht gelingen. Schließlich gibt es eine Vielzahl von Anschlussbeziehungen, deren Gewährung sich gegenseitig ausschließen. Generell gilt außerdem, dass Anschlüsse zwischen zwei Linien, die alle zehn Minuten oder öfter fahren, eher nachrangig sind. Dort ergeben sich aufgrund der dichten Taktung zwangsläufig keine allzu langen Umsteigezeiten. Wichtiger werden Anschlüsse zu Linien gesehen, die seltener fahren oder die als "Zubringerlinien" einen großen Anteil von Fahrgästen, die auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen, aufweisen.
43	Möhringen	Angebot für ältere oder in der Mobilität eingeschränkte Fahrgäste verbessern, d.h. <b>barrierefreie Haltestellen</b> schnellstmöglich umsetzen	Langfristiges Ziel ist es, alle Haltestellen - sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen - barrierefrei auszubauen.

44	Möhringen	Bei den Buslinien 73, 76, 77 sowie 80 soll <b>das derzeitige Fahrplanangebot beibehalten</b> werden. Dies gilt auch für die Stadtbahnlinien U3, U6, U12.	Bei den genannten Linien sind keine Angebotsrücknahmen beabsichtigt. Mit der vorgeschlagenen Aufstufung des Chausseefelds in die NVP-Bedienungskategorie 3 müsste vielmehr mittelfristig die Buslinie 73 an Sonn- und Feiertagen verdichtet werden.
45	Möhringen	Weitere Verbesserungen des Angebots/Taktangebote der <b>Linie U8 abends und am Wochenende</b>	In Kapitel 7.12 neu des NVEP werden Angebotsverbesserungen bei der Stadtbahnlinie U8 (Mo-Fr Verdichtung Vaihingen – Heumaden, Fahrten am Samstag) empfohlen. Darüber hinausgehende Fahrplanausweitungen erscheinen derzeit nicht prioritär.
46	Möhringen	<b>Elektronische Anzeigetafeln an allen Haltestellen.</b> Auf den <b>Aushangfahrplänen</b> sollte die <b>Zonenanzahl</b> vermerkt werden.	Der Ausweitung von so genannten DFI-Anzeigen wird bereits eine hohe Priorität eingeräumt, weshalb entsprechende Ausbauprogramme laufen. Nach und nach werden weitere Haltestellen entsprechend ausgerüstet. Leider wird es aber aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein, an allen Haltestellen entsprechende Anzeigetafeln aufzustellen. Die zur Erstellung der Aushangfahrpläne eingesetzte Software muss auch Buslinien mit mehreren Linienwegvarianten verarbeiten können. Tarifzonen sind in diesen Fällen kaum darstellbar. Im Sinne eines einheitlichen Layouts wird deshalb generell auf diese Information in den Aushangfahrplänen verzichtet, zumal inzwischen über Smartphones jederzeit Preisauskünfte eingeholt werden können.
47	Möhringen	Bei <b>Störungen</b> zeitnahe und optimalere <b>Informationen der Fahrgäste</b> in Bussen und Bahnen, z. B. durch elektronische Anzeigetafeln	Bei der Störungsinformation ist bereits ein hoher Standard erreicht worden. DB und SSB weisen im Störfall die Fahrgäste an den Haltestellen und in den Fahrzeugen in aller Regel zeitnah sowohl optisch als auch akustisch auf die jeweilige Situation hin. Die Informationen sind zudem über eine Verbundplattform mit Smartphones auch von unterwegs abrufbar oder werden per Push-Meldung direkt an den Kunden gesendet.
<b>Mühlhausen Gesamtbezirk</b>			
48	Mühlhausen	<b>Netzausbau – Verlängerung U2/U19 (Kapitel 3.3.1):</b> Die Verlängerung der U2 oder U19 nach Oeffingen-Schmidlen ist für den Stadtbezirk Mühlhausen sehr wichtig und muss deshalb aus der Einstufung „ist vertieft zu untersuchen“ in die mittelfristige Planung vorgezogen werden. Der Stadtbezirk Mühlhausen ist mit dem ÖPNV Richtung Fellbach-Schmidlen nur mangelhaft erreichbar. Die Reisezeiten sind so unattraktiv, so dass fast ausschließlich auf den Individualverkehr ausgewichen wird. Das bezieht sich auf den Quellverkehr aus Mühlhausen ebenso wie den Durchgangsverkehr,	Da für die Verlängerung der Stadtbahn-Trasse von Neugereut über Oeffingen nach Schmidlen eine aktuelle vertiefende Untersuchung (technische Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit) ebenso wenig vorliegt wie ein Planungsauftrag der Stadt Fellbach, ist diese Maßnahme realistisch unter „Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind“ zu finden. Mit einer Realisierung kann – letztlich unabhängig von der Einstufung – nur mittel- bis langfristig gerechnet werden.

		da eben diese Verbindung fehlt. Analog könnte der Kfz-Verkehr von Fellbach-Schmiden in Richtung Stuttgart zur Entlastung des Stadtbezirks Mühlhausen und der Gesamtstadt reduziert werden. Im Entwurf des NVEP ist diese Stadtbahnverlängerung als „Maßnahme, die vertieft zu untersuchen ist“ ausgewiesen. Diese Eingruppierung entspricht nicht der unserer Priorisierung.	Die SSB prüft derzeit auch eine Verknüpfung der Buslinien 54 und 58. Damit könnte kurzfristig die Verbindung zwischen Neugereut und den Fellbacher Stadtteilen Oeffingen und Schmiden verbessert werden.
49	Mühlhausen	<b>Aufwertung der Salamanderbahn (Kapitel 3.2.3):</b> Der Bezirksbeirat fordert, auf der R11 zwischen Kornwestheim und Untertürkheim einen ganztägigen Betrieb einzurichten. Dazu ist am Haltepunkt Münster ein zweiter Bahnsteig erforderlich, der mit dem lang geforderten Steg zum Zuckerfabrikgelände erschlossen werden kann. Im direkten Einzugsgebiet der R11 liegen sowohl mehrere 10.000 EinwohnerInnen als auch mehrere große Schulen (Bil-Schule im Hallschlag, Daimler-Gymnasium Cannstatt, Wirtemberg-Gymnasium Untertürkheim, etwas entfernt Porsche-Gymnasium Rot und Eschbach-Gymnasium, Freie Kunstschule Stuttgart) und außerdem das Salamander Areal, die Deutsche Rentenversicherung, Staatliche Münze, das Landeskriminalamt, die Mercedes-Benz AG und das Inselbad Untertürkheim. Außerdem bestehen Anschlüsse an S1, S4, S5, S6, U1, U4, U7, U12 (je nach Lage des Haltepunkts), U13, sowie die Buslinien 56, 60, 61, 411, 412 und 414. Da fast alle Haltestellen innerhalb Stuttgarts liegen, hat die Region naturgemäß weniger Interesse an der Bahn; für den Stuttgarter NVP sollte sie aber eine wichtige Rolle spielen. Die Reisezeitgewinne bei Benutzung der R11 sind teilweise enorm (mehr als 60 %), deshalb ist die Linie auch für etwas größere Entfernungen von den Haltepunkten attraktiv. Im jetzigen Zustand, ohne regelmäßigen Takt, mit völlig unattraktiven Haltestellen, teilweise mit unzuverlässiger Bedienung und ohne jede „Werbung“ ist die Linie nur für einige Berufstätige attraktiv, hat aber ein viel größeres Potential. Als Tangentiallinie könnte sie außerdem auch nach Inbetriebnahme von S21 eine wichtige Entlastung bei Störungen im Hauptbahnhof sein.	Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass das Fahrgastaufkommen im heutigen Streckenkorridor eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart keinen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b>
50	Mühlhausen	<b>Anmerkung zum Stadtbahn-Netzausbau (Kapitel 3.3.1, S. 42):</b> Für die <b>Verlängerung nach Remseck</b> sollte offenbleiben, ob die <b>U12 oder die U14</b> aufgeführt werden soll.	Gemeint ist sehr wahrscheinlich eine Stadtbahn-Verlängerung nach <u>Ludwigsburg</u> . Nachdem die Stadtbahnlinie U12 künftig in Doppeltraktion verkehren wird und die Bahnsteige am Remsecker Streckenast hierauf bereits ausgelegt sind, käme für die Weiterführung nach Pattonville nur die Linie U14 in Frage. Zudem ist die Fahrzeitminimierung in Richtung Stuttgart-City über die Trasse in der Löwentorstraße für Fahrgäste aus Remseck

			wichtiger als für Fahrgäste aus Pattonville oder Ludwigsburg-Ost, die ja bereits über Busverkehre an die S-Bahn-Linien 4 und 5 angebunden sind.
51	Mühlhausen	<b>Linientausch U1/U14:</b> Im NVEP sollte diskutiert werden, welche der Linien U1 oder U14 nach Fertigstellung der Haltestelle „Staatsgalerie“ <b>den Hauptbahnhof bedienen</b> soll.	Der Stadtbezirk Mühlhausen ist mit der neuen Stadtbahnlinie U12 schneller als vorher über die Linie U14 an den Hauptbahnhof angebunden. Nach Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs wird zudem auch an der Haltestelle „Staatsgalerie“ der schnelle Umstieg zum Fern- und Regionalzugverkehr möglich sein. Gleichzeitig wird der Regionalzugverkehr aufgrund des Metropol-Express-Netzes deutlich an Bedeutung gewinnen. Diese Faktoren relativieren den Nutzen einer Linienführung über den Arnulf-Klett-Platz, so dass diese Entscheidung ggf. auch nach dann aktuellen betrieblichen Gesichtspunkten getroffen werden kann. Eine Vorfestlegung im NVEP ist deshalb nicht erforderlich.
52	Mühlhausen	<b>Beibehaltung des 4-er Tickets (Kapitel 4.2.3.1):</b> Das 4er-Ticket sollte in absehbarer Zeit noch nicht ersetzt werden. Darüber hinaus sollten auch Einzeltickets und Tageskarten Blanko zum Entwerten im Fahrzeug oder am Bahnsteig erworben werden können. Das 4er-Ticket ist derzeit für Gelegenheitsfahrgäste ohne Smartphone die einzige Möglichkeit, ohne Zeitverlust an den Fahrausweisautomaten ein ÖPNV-Verkehrsmittel zu betreten. Die Fahrzeiten der Omnibusse würden sich nochmals verlängern, wenn mehr Fahrgäste beim Fahrer Fahrscheine lösen müssten. Die Wartezeiten an den Fahrausweisautomaten werden zunehmen, wenn deutlich mehr Einzelfahrscheine verkauft werden müssen.	Die etwaige Abschaffung des 4er-Tickets steht nicht unmittelbar zur Entscheidung an. Der NVEP deckt eine Zeitspanne ab, die über die zeitliche Gültigkeit eines Nahverkehrsplanes (5 Jahre) hinaus reicht. Es wird auch kein zeitlicher Horizont für eine etwaige Abschaffung des 4er-Tickets genannt. Getrieben durch die stetig zunehmende Verbreitung von Smartphones und die Einführung des eTickets eröffnen sich allerdings grundlegend neue Möglichkeiten des Ticketvertriebs. Diese Optionen sind wahrzunehmen, wenn sie für die Fahrgäste wie auch für die Verkehrsunternehmen Nutzen entfalten. Die internationalen Trends zeigen, dass langfristig im ÖPNV keine Papierfahrscheine mehr Verwendung finden werden. Die Formulierung zum 4er-Ticket soll deshalb unverändert erhalten bleiben.
53	Mühlhausen	<b>Kurzstreckenticket (Kapitel 4.2.3.1):</b> Der <b>Geltungsbereich</b> des Kurzstreckentickets muss <b>ausgedehnt</b> werden. Fahrten mit gleichem Start- und Zielpunkt sollten unabhängig vom Verkehrsmittel gleichviel kosten. Umsteigen sollte ermöglicht werden. Bei Fahrausweisautomaten sollte nach Eingabe eines entsprechenden Ziels ein Kurzstreckenfahrchein und nicht der normale Zonenfahrchein ausgegeben werden. Wenn - wie vorgesehen - die beiden Stuttgarter Tarifzonen zusammengelegt werden, werden kürzere Strecken außerhalb des Kurzstreckentickets noch teurer. Der PKW wird auf vielen kurzen Strecken billiger sein als der ÖPNV, erst recht, wenn stur nach Haltestellen-Zahl auch auf umständlichen Buslinien und nicht nach Luftlinienentfernung tarifiert wird.	Das Kurzstrecken Ticket in seiner bisherigen Ausprägung besticht durch einfache Konditionen und hat sich grundsätzlich bewährt. Da seine Nutzbarkeit nicht von Tarifzonen, sondern von der jeweiligen Fahrtroute abhängt, ist eine automatische Ausgabe am Fahrausweisautomaten nicht möglich. In der elektronischen Fahrplanauskunft werden jedoch die Kunden korrekt informiert. Der VVS untersucht zusammen mit seinen Gesellschaftern derzeit unterschiedliche Ansätze zu einer umfassenden Tarifzonenreform. Hierzu zählen z. B. die Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20, der Wegfall der Sektorenaußengrenzen sowie ein

			grundlegen vereinfachtes Tarifzonensystem mit weit weniger Tarifzonen als heute. In diese Überlegungen können auch mögliche Änderungen zur Kurzstreckenregelung eingehen.
54	Mühlhausen	<b>Baugebiet Schafhaus (Kapitel 5.13):</b> Ein mögliches Baugebiet Schafhaus erfordert eine Busanbindung. Dazu ist eine neue Erschließungsstraße notwendig. Die bisher vorgesehene Erschließung über die schlecht ausgebaute Straße Am Weidenbrunnen bringt schon heute viele Probleme, die durch eine Aufsiedlung und erst recht mit einer Buslinie weiter verschärft würden.	Der Hinweis ist korrekt: Der aktuelle Ausbauzustand des Straßenzugs Heidenburgstraße/Weidenbrunnen steht einem attraktiven Linienbusverkehr entgegen. Über die Sinnhaftigkeit einer neuen Erschließungsstraße kann im NVEP jedoch nicht verfügt werden. Die Erschließungsnotwendigkeit für ein Neubaugebiet Schafhaus ist im NVEP (Kapitel 7.13 neu) bereits dargestellt.
55	Mühlhausen	<b>Busfahrstreifen Mönchfeldstraße (Kapitel 5.13):</b> Der vorgeschlagene Busfahrstreifen ist nur schlecht verwirklichtbar. Einfacher und viel kostengünstiger wäre eine klare Bevorrechtigung der Mönchfeldstraße bzw. der Linie 54 auf der Mönchfeldstraße gegenüber der L1100 an der Kauflandkreuzung.	<b>Eine Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs an der „Kauflandkreuzung“ (Mönchfeldstraße / L1100) wäre zu begrüßen. Wird im NVEP ergäntzt.</b>
56	Mühlhausen	<b>Verknüpfung der Buslinien 54 und 58:</b> Die vom Bezirksbeirat lange geforderte Verknüpfung der Linien 54 und 58, die von der SSB inzwischen geplant wird, sollte im NVEP aufgenommen werden. Diese Verknüpfung kann sehr rasch eingeführt werden und als Vorlauf zur geforderten Verlängerung der Stadtbahn dienen. Es werden eventuell Busfahrstreifen im Seeblickweg und in der Schmiedener Straße benötigt. Vermutlich sind die zusätzlichen Betriebskosten extrem gering, da durch den gemeinsamen Fahrplan viele Synergieeffekte auftreten.	<b>Die Verknüpfung der Buslinien 54 und 58 an der Oberen Ziegelei (als Vorlaufbetrieb für eine Stadtbahn-Verlängerung von Neugereut nach Fellbach-Schmidlen) wird im NVEP ergäntzt.</b>
57	Mühlhausen	<b>Gelenkbusse bei der Buslinie 54 (Kapitel 5.13):</b> Bei den wenigen stark ausgelasteten Kursen der Linie 54 sollten bevorzugt Verstärkerfahrten anstatt Gelenkbusse eingesetzt werden. Auch der Einsatz von Buszügen sollte untersucht werden. Die meisten Kurse der Linie 54 sind relativ schwach ausgelastet (außer Schülerverkehr). Wenn auf diesen Kurse Gelenkbusse eingesetzt werden, verbleiben diese meist auch bei schwacher Besetzung auf dieser Linie und belasten die Umwelt unnötig mit Lärm und Abgasemissionen. Bei Buszügen, wie sie z.B. in München eingesetzt werden, können die Busse in der Schwachlastzeit ohne Anhänger fahren.	Sowohl betriebswirtschaftlich als auch ökologisch ist es sinnvoller, große Fahrgastzahlen mit großen Fahrzeugen zu befördern, anstatt dafür mehrere kleinere Fahrzeuge einzusetzen. Da auch auf der Linie 54 das Fahrgastaufkommen mitunter starken Schwankungen unterliegt (unterschiedliches Schulende an unterschiedlichen Wochentagen) und um generell für das auch in den nächsten Jahren zu erwartende kontinuierliche Fahrgastwachstum gerüstet zu sein, wird die SSB ihre bisherige Buseinsatz-Strategie mit einer Mischung aus Solo- und Gelenkbussen beibehalten.
58	Mühlhausen	<b>Leihfahrradsystem in Neugereut (Kapitel 5.13):</b> Auch in Neugereut und (noch besser:) in weiteren Nachbarkommunen sollten Entleihstationen eingerichtet werden. Wegen der guten Bahnverbindungen ist ein Leihfahrrad relativ uninteressant für Fahrten in die Innenstadt. Die Fahrräder sollten zur Feinerschließung dienen. Sie helfen	Es findet derzeit bereits ein Dialog zwischen Stadtbezirk und Stadtverwaltung darüber statt, an welchem Standort in Neugereut eine Fahrrad-Leihstation am geeignetsten eingerichtet werden

		aber z.B. an der Haltestelle Max-Eyth-See wenig, wenn man sie in den Nachbarstadtteilen, -orten (z.B. Neugereut, Fellbach) nicht abgeben kann.	den soll. Durch die vorgesehene Kooperation mit Nachbarkommunen wie beispielsweise Fellbach und, Remseck kann zudem die Nutzbarkeit ausgeweitet werden. Im neuen Leihfahrradsystem RegioRadStuttgart wird darüber hinaus auch ein günstiger Pauschaltarif angeboten werden, so dass ein Mit-nach-Hause-Nehmen und eine Rückgabe des Fahrrads am Folgetag an der Ausleihstelle zu vertretbaren Kosten möglich sein wird. <b>Der Standort Neugereut für das neue Leihfahrradsystem wird im NVEP ergänzt.</b>
59	Mühlhausen	<b>Carsharing-Standort Mühlhausen (Kapitel 5.13):</b> Im NEVP sollte das Ziel aufgenommen werden, Carsharing über das Stadtgebiet hinaus auszudehnen. Gerade bei Fahrten ins Umland können nicht so gute ÖPNV-Verbindungen angeboten werden wie innerhalb des Stadtgebiets. Deshalb wären Carsharing-Angebote in den Nachbarkommunen eine wichtige Ergänzung.	In zahlreichen (meist größeren) Kommunen in der Region Stuttgart bietet das Carsharing-Unternehmen Stadtmobil bereits Leihfahrzeuge an. Ob ein Standort für Carsharing in Frage kommt, hängt jedoch allein davon ab, ob vor Ort genügend Nutzer für einen wirtschaftlichen Betrieb vorhanden sind. Die Entscheidung, wo Carsharing-Fahrzeuge platziert werden, liegt daher allein beim Anbieter. Die LH Stuttgart kann für ihre Gemarkung lediglich Standortvorschläge unterbreiten und ggf. bei der Bereitstellung von Stellplätzen unterstützen.
60	Mühlhausen	<b>Maßnahmen zur Stabilisierung der Betriebsabläufe:</b> Außer den im NEVP ausdrücklich genannten Signalanlagen sind bei der U14 alle <b>Ampelanlagen mit Stadtbahnverkehr</b> in die Untersuchung einzubeziehen. Auch die Signalanlagen an den Fußgängerüberwegen zu den Haltestellen sind zu verbessern. Gerade im Außenbereich mit unkomplizierten Kreuzungen gibt es viele Signalanlagen, die ohne größere Behinderung für den IV leicht zu optimieren wären.	Stadtbahnlinien haben in der LH Stuttgart an Kreuzungen generell Vorrang. An großen Kreuzungen sind Ampel-, Signal- und Vorrangschaltungen jedoch eine hochkomplexe Angelegenheit. Eine meist geringe, subjektiv ggf. dennoch als lang empfundene Wartezeit an solchen Kreuzungen ist daher auch beim Stadtbahn-Betrieb nicht zu vermeiden. Konkrete Optimierungsvorschläge werden jedoch gern zur Prüfung an die SSB und das Tiefbauamt weitergeleitet.
61	Mühlhausen	<b>Haltestellenzugang:</b> An den 80m-Haltestellen <b>Freiberg, Hofen</b> (nur stadteinwärts) und <b>Max-Eyth-See</b> ist zu prüfen, ob ohne Behinderung des IV <b>Zugänge von beiden Seiten</b> möglich sind.	In der Tat empfiehlt der NVEP, den ÖPNV-Nutzern den Zugang zur Haltestelle so einfach wie möglich zu gestalten. Dies schließt eine Abwägung zwischen Aufwand und Nutzen zusätzlicher Zugänge jedoch nicht aus. Die Haltestellen „Max-Eyth-See“ und „Hofen“ befinden sich in Siedlungsrandlage und sind bereits an den Hauptzugangsstellen der südöstlich gelegenen Siedlungsfläche orientiert. Der Mehrwert weiterer Bahnsteigzugänge für die Nutzer hielte sich deshalb in Grenzen. Von einem westlichen Zugang der Haltestelle „Wagrainäcker“ würde im Wesentlichen der Park-and-Ride-Platz profitieren, der allerdings für diesen Zweck nicht sonderlich intensiv genutzt wird. Auch der Mehrwert einer Abkürzung für die



			<p>Fußgänger, die durch die Straße Im Stüble kommen, ist begrenzt. Angesichts der eher überschaubaren Anzahl der davon betroffenen Fahrgäste und der geringen Wegeverkürzung von lediglich rund 100m stehen hier (anders als bei der Haltestelle Mühlhausen) Aufwand und Nutzen in keinem sinnvollen Verhältnis. An der Haltestelle Freiberg würde eine weitere Quermöglichkeit der Mönchfeldstraße in erster Linie den Bewohnern der Adalbert-Stifter-Str. 2-18 dienen. Allerdings müsste dafür zunächst ein Grundstückszugang zur Mönchfeldstraße und dort eine Fußgängerfläche geschaffen werden. Bewohner aus diesem Bereich können allerdings schon die Haltestelle Suttnerstraße mit der Unterführung der Mönchfeldstraße mit geringfügig längerem Fußweg nutzen. Daher steht auch hier der bauliche Aufwand der geforderten zusätzlichen Zugangsmöglichkeit in keinem vertretbaren Verhältnis zum erzielbaren Nutzen.</p>
62	Mühlhausen	<p><b>Dynamische Fahrgastinformation (DFI) I:</b> Nach Möglichkeit sollte bei der dynamischen Fahrgastinformation auch die <b>aktuelle Uhrzeit</b> angezeigt werden.</p>	<p>Die DFI-Bildschirme zeigen die Zeit bis zur Ankunft der gewünschten Linie. Das Vorhandensein einer Uhr erscheint nicht erforderlich, nachdem inzwischen nahezu alle Fahrgäste jederzeit Zugriff auf die aktuelle Uhrzeit (Armbanduhr, Smartphone) haben.</p>
63	Mühlhausen	<p><b>Dynamische Fahrgastinformation (DFI) II:</b> Einrückende und ausrückende Bahnen sollten mit dem endgültigen Fahrtziel auch auf den dynamischen Fahrgastanzeigern ersichtlich sein. Gerade bei unregelmäßigen Fahrten ist die Anzeige am Bahnsteig wichtig. Bei Haltestellen, die nur von einer Linie bedient werden, übersieht der Fahrgast immer wieder, wenn es sich um ein anderes Ziel handelt. Bei den anderen Haltestellen wäre es für die Fahrgäste wichtig, zu sehen, welches endgültige Ziel die Fahrzeuge haben. Die im Internet gezeigten Informationen sollten auch an den DFI-Anzeigern ersichtlich sein.</p>	<p>Planmäßige Ein- und Ausrückfahrten sind im Fahrplandatenbestand erfasst und werden auch auf den DFI-Bildschirmen angezeigt. Im Interesse einer konsistenten, auch für ortsunkundige Fahrgäste begreifbaren Fahrgastinformation werden diese Fahrten aber bestmöglich in die vorhandene und kommunizierte Netzstruktur integriert. Für regelmäßige Nutzer stellt die Kombination von Liniennummer und Endziel erfahrungsgemäß eine insgesamt wahrgenommene Einheit dar, so dass abweichende Endziele aufgrund des ungewohnten visuellen Eindrucks durchaus ins Auge fallen.</p>
64	Mühlhausen	<p><b>Kennzeichnung einrückender Fahrzeuge (siehe auch DFI II):</b> Nach Remseck einrückende Bahnen sollten je nach Einrückstrecke <b>schon beim Start als U12 bzw. U14</b> ausgeschildert werden. Einsteigende Fahrgäste schauen zuerst auf die Liniennummer und übersehen häufig, dass das Fahrziel nicht die normale Endstation der jeweiligen Linie ist.</p>	
65	Mühlhausen	<p><b>Fahrradabstellplätze:</b> An der <b>Haltestelle Mühlhausen</b> sind <b>noch mehr Fahrradabstellplätze</b> zu erstellen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Prüfung der Machbarkeit an das Amt für Stadtplanung und -erneuerung weitergegeben.</p>

66	Mühlhausen	<b>Buslinie 54:</b> Die Linie 54 sollte mindestens zu Schulbeginn und Schulende <b>bis zum Schulzentrum Freiberg verlängert</b> werden, eventuell durch Verstärkerbusse, die den Takt verdichten. Durch die Veränderungen bei den Schulen in Mönchfeld und Freiberg wird diese alte Forderung des Bezirksbeirats noch wichtiger.	Das Schulzentrum Freiberg liegt noch innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der Endhaltestelle der Linie 54 und ist von dort mit vertretbarem Fußweg und Zeitaufwand zu erreichen. Das Schulzentrum ist damit keinesfalls schlechter gestellt als andere , Schulstandorte, zumal eine noch kürzere Anbindung an die Stadtbahnlinie U7 besteht. Für eine Verlängerung der Buslinie wird deshalb keine Notwendigkeit gesehen.
67	Mühlhausen	<b>Trassenfreihaltung U7 Mönchfeld – Mühlhausen:</b> Für die U7 sollte wenigstens eine einspurige Trasse von Mönchfeld nach Mühlhausen freigehalten werde. Falls je eine der beiden Neckarbrücken der U12 und U14 längere Zeit ausfallen sollte, ist die Stadtbahn und vor allem der Betriebshof Remseck völlig vom Netz abgehängt. Wenn man nur den Raum für eine eingleisige Strecke vorhält, die als Ausweichstrecke völlig ausreichend wäre, entspricht diese Trasse einem besseren Geh- und Radweg, so dass die Planung des Bereichs Mönchfeldstraße nicht wirklich beeinträchtigt wird.	Auch eine freigehaltene Trasse hilft im Havariefall nicht weiter, da für die Herstellung der Gleisverbindung mit Genehmigungsverfahren und Bau ein Zeitbedarf von mindestens 2 Jahren zu veranschlagen wäre. Als reines Betriebsgleis wäre die Maßnahme zudem nicht förderfähig. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wäre im Fall einer (ungeplanten) Streckensperrung der Straßentransport von Stadtbahnfahrzeugen daher die günstigere Lösung.
<b>Münster (Bündnis 90/Grüne)</b>			
68	Münster Bündnis 90 /Grüne	Die Fraktion Bündnis 90/Grüne bringt den Vorschlag ein, dass die „ <b>Schusterbahn</b> “ zu einer <b>S-Bahn-Linie</b> werden soll.	Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass das Fahrgastaufkommen im heutigen Streckenkorridor eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart keinen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b>
69	Münster Bündnis 90 / Grüne	Es sollen <b>zwei Leihstationen für Fahrräder</b> ausgewiesen werden (im oberen sowie im unteren Bereich des Stadtbezirks). Frau Polinski weist auf die vom Bezirksbeirat in der Sitzung am 16.03.2016 eingebrachten Orte hin (Freibergstraße und Bahnhof Münster). Beide Standorte sind beim Tiefbauamt und beim Energieversorgungsunternehmen noch in Prüfung. Bei zwei vorliegenden Standorten entscheidet das Energieunternehmen über den günstigeren Standort, falls für Münster nur ein Standort verbleibt.	Der Hinweis auf die bisher fehlende Ausstattung des Stadtbezirks mit Fahrrad-Leihstationen ist berechtigt. <b>Im NVEP wird eine entsprechende Ausbauempfehlung für Münster mit aufgenommen.</b> Wegen der Anbindung an die Stadtbahn und die bessere Anbindung an das Radwegenetz wäre dabei der Standort Freibergstraße zu favorisieren.

<b>Münster (SPD)</b>			
70	Münster SPD	Die SPD-Fraktion bringt den Vorschlag ein, dass analog des Nachtbusverkehrs die <b>Buslinie 56 auch im Tagbetrieb eine Schleife fahren soll</b> , um den unteren Teil des Stadtbezirks an den Busverkehr anzuschließen. Im weiteren Verlauf soll über die Freiberg- und Löwentorstraße wieder ausgefahren werden.	Die Linie 56 bedient in Münster die Haltestellen am Bahnhof und in der Weserstraße. Sie wendet mit einer Blockumfahrung durch die Nagold- und Weserstraße. Die Haltestellen der Linie 56 erschließen in ausreichendem Maße den oberen Teil des Stadtbezirks Münster. Der untere Teil des Stadtbezirks Münster wird durch die Linie U14 mit drei Haltestellen ebenfalls in ausreichendem Maße erschlossen. Die Linie U14 bietet ausreichend Kapazität um die Nachfrage auf diesem Streckenabschnitt zu bedienen. Eine Schleifenfahrt in die unteren Stadtteile über Jagst-, Neckartal- und Freibergstraße ist wirtschaftlich nicht vertretbar, da ohne zusätzliche Erschließungswirkung ein zusätzlicher Umlauf auf der Linie eingesetzt werden müsste. Auch wird die nur in eine Richtung befahrene, lange Schleifenfahrt, im Gegensatz zur kurzen Blockumfahrung am Bahnhof, als unattraktiv angesehen. Eine Führung der Linie 56 ab Bottroper Straße über die Löwentorstraße wird ausgeschlossen, da die Linie 56 die Bedienung des Gebiets Bottroper Straße und Am Römerkastell übernimmt während die Löwentorstraße bereits durch die Linie U12 erschlossen wird.
71	Münster SPD	Im Bereich der zukünftigen <b>Haltestelle Bottroper Straße der U12</b> soll eine <b>Anbindung via Buslinie 56 an den Stadtbezirk Münster erfolgen</b> . Dort besteht die Möglichkeit, eine Bushaltestelle einzurichten.	Siehe Antwort zu Nr. 70. Die Linie 56 bedient die Haltestelle Bottroper Straße mit Umsteigemöglichkeit zur neuen Stadtbahnhaltestelle Bottroper Straße der Linie U12.
72	Münster SPD	Es sollen <b>zusätzliche Standorte für Carsharing-Angebote</b> ausgewiesen werden.	In Münster sind im Bereich Freibergstraße bereits Carsharing-Fahrzeuge stationiert. Damit kann innerhalb von 10 Minuten aus dem ganzen Stadtbezirk auf ein solches Fahrzeug zugegriffen werden. Ob im Stadtbezirk mehr Fahrzeuge, dann sinnvollerweise auch anderen Standorten, auszulasten sind, ist vom Anbieter zu beurteilen. Bei Bedarf ist die Stadtverwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Suche nach weiteren Standorten behilflich.

<b>Obertürkheim Gesamtbezirk</b>			
73	Obertürkheim	Die SSB wird gebeten, die von der <b>Verlängerung der Linie 65</b> besonders betroffenen Stadtbezirke (Plieningen/Birkach, Sillenbuch, Heumaden, Hedelfingen und Obertürkheim) über den Fortschritt ihrer Planung zeitnah zu informieren, nach 2017 mit der Linie 65 das Ziel Flughafen vom Neckartal wieder anzusteuern. Auch der Verband Region Stuttgart (VRS) spricht sich für eine Busanbindung der Stadtteile Plieningen/Hohenheim an den Flughafen aus, hier deshalb besonders, um die Uni-Standorte Tübingen und Hohenheim besser zu verbinden. Der Schnellbus vom Flughafen nach Tübingen existiert weiter. Es wird gefordert, dass <b>die Verbindung unverzüglich – spätestens zum Fahrplanwechsel im Herbst 2017 – wieder aufgenommen wird.</b>	Das Thema einer Busanbindung des Flughafens aus den Neckarvororten wird von der SSB konstruktiv vorangetrieben. Derzeit stehen verkehrstechnische Lösungen im Fokus, um den Betriebsablauf der Buslinie zu verbessern und das Angebot attraktiv und zuverlässig zu gestalten. Soweit das Tiefbauamt die notwendigen Maßnahmen in 2018 realisieren kann, wäre die Betriebsaufnahme im Dezember 2018 denkbar. Sobald sich der Zeitplan konkretisiert hat, kann gerne in den Bezirksbeiräten über den Planungsstand berichtet werden.
<b>Obertürkheim (CDU)</b>			
74	Obertürkheim CDU	Es soll geprüft werden, ob die <b>O-Bus-Linie 101</b> von Obertürkheim <b>nach Untertürkheim verlängert</b> werden kann.	Zwischen Ober- und Untertürkheim existieren aktuell bereits 2 ÖPNV-Linien: Die schnelle S-Bahn-Verbindung (S1) und die fein erschließende SSB-Buslinie 61. Ein Ersatz der Buslinie 61 durch die Linie 101 würde den Einsatz von Gelenkbussen bei gleichzeitiger Taktverdichtung bedeuten. Hierfür wird nachfrageseitig kein Bedarf gesehen.
<b>Obertürkheim (SÖS-LINKE-PIUS)</b>			
75	Obertürkheim SÖS-LINKE-PIUS	Die <b>Anschlüsse zwischen Buslinien 62 (SSB) und 101 (O-Buslinie; SVE)</b> sollten verbessert werden. Insbesondere besteht der Wunsch, dass die in Richtung Esslingen abfahrende Linie 101 auf die Ankunft der aus Uhlbach kommenden Fahrgäste der Linie 62 wartet.	Details der Fahrplangestaltung sind über den NVEP nicht regeln. Die Anregung wird an die SSB weitergegeben.
76	Obertürkheim SÖS-LINKE-PIUS	Die Stadt möge mit dem Verband Region Stuttgart eine Möglichkeit suchen, die <b>Regionalbahnlinie R11 („Salamanderbahn“)</b> Untertürkheim – Kornwestheim ganztägig und auch an den Wochenenden in Betrieb nehmen. Darüber hinaus wird beantragt, die Linie bis Esslingen bzw. bis Ludwigsburg zu verlängern.	Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass das Fahrgastaufkommen im heutigen Streckenkorridor eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart keinen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b>

<b>Ost Gesamtbezirk</b>			
77	Ost	Der Bezirksbeirat Stuttgart- Ost beschließt, dass die <b>dauerhafte Anbindung der Waldebene Ost</b> im NVEP 2017 aufgenommen wird.	Die Busanbindung der Waldebene Ost (L. 64) wurde im März 2017 eingerichtet. Ob ein Dauerbetrieb wirtschaftlich sinnvoll eingerichtet werden kann, soll in einem bis Ende 2018 dauernden Probetrieb geklärt werden. Es ist daher nicht sinnvoll, dies im NVEP festzuschreiben.
<b>Ost CDU</b>			
78	Ost CDU	Die <b>Wagenburgstraße</b> und im weiteren Verlauf die Talstraße bis zur Gaisburger Brücke gehören zu den durch den Verkehr meist frequentierten Straßenabschnitten im Stuttgarter Osten. Der Wunsch nach einem eigenen <b>Busfahrstreifen</b> ist nachvollziehbar, aber nicht hinreichend begründet. Der Busfahrstreifen wäre nur durch den <b>Wegfall der Parkplätze</b> entlang dieser Straßenabschnitte zu realisieren. Es würden deutlich über 100 legale Parkmöglichkeiten der Wagenburgstraße ersatzlos entfallen. Im näheren Umkreis gibt es keinerlei Möglichkeiten für den benötigten Parkraum Ersatz zu schaffen. Die CDU-Fraktion lehnt daher die geplante Maßnahme ab. Stattdessen empfiehlt die CDU den <b>Bau des Ostheimer Tunnels</b> . Der Ostheimer Tunnel wäre das einzig überzeugende Mittel, die Wagenburgstraße von Verkehr zu entlasten und zu einer Verflüssigung des Busverkehrs zu führen.	Die im NVEP dargestellten Problembereiche fußen auf Auswertungen und Beobachtungen der Verkehrsunternehmen. Ziel möglicher Maßnahmen ist die Stabilisierung der Betriebsabläufe im ÖPNV sowie – bei den punktuellen Maßnahmen – die Stärkung der Wahrnehmung des ÖPNV im Straßenraum. Im Fall des Schmalzmarkts ist auch der barrierefreie Ausbau des Busverkehrs berührt. Die von der CDU-Fraktion des Stadtbezirks Ost vorgebrachten Bedenken sind nachvollziehbar und müssen bei der Prüfung der Maßnahmen in den Abwägungsprozess einbezogen werden. Dabei wird dann z. B. auch der Nutzen einzelner Stellplätze gegenüber den Interessen von mehreren Hundert oder Tausend Fahrgästen des ÖPNV zu bewerten sein. Bezüglich der vorgeschlagenen Busfahrstreifen ist aber ergänzend anzumerken, dass häufig für eine Verbesserung der Betriebsabläufe im Bus- oder Bahnverkehr gar keine Eingriffe entlang des gesamten Straßenzugs erforderlich sind, sondern eine abschnittsweise Anpassung der Aufteilung des Straßenraums ausreicht. Grundsätzlich geht die Stadtverwaltung davon aus, dass ein attraktiver und verlässlicher ÖPNV im Interesse der gesamten Bürgerschaft liegt. Schließlich verzeichnet der ÖPNV-Ausbau bei Bürgerumfragen oder im Beteiligungsverfahren zum Bürgerhaushalt regelmäßig hohe Akzeptanz.
79	Ost CDU	<b>Umwidmung der Hackstraße zwischen Schwabenbergstraße und Ostendstraße:</b> Diese Maßnahme tangiert die Überlegungen zur Verkehrsführung von ÖPNV und Individualverkehr im Rahmen des Sanierungsgebiets 29, insbesondere den am Stöckach geplanten Vorhaben. Allein durch die Lage der Haltestellen des ÖPNV genießen die Linien U4 und U9 Vorrang vor dem Individualverkehr. Eine weitere Einschränkung des Individualverkehrs ist nicht hinzunehmen. Im Übrigen könnte die Diskussion über eine solche autofeindliche Maßnahme nur unter Berücksichtigung der diskutierten und geplanten Veränderungen am Stöckach erfolgen. Die CDU empfiehlt daher die Ablehnung dieser Maßnahme und deren vertiefte Untersuchung.	Da es sich bei den im NVEP benannten Knoten und Straßenabschnitten um Impulse für vertiefende Untersuchungen handelt, ist eine Änderung des NVEP nicht notwendig.
80	Ost CDU	<b>Umwidmung der Gablenberger Hauptstraße im Bereich Schmalzmarkt:</b> Der Schmalzmarkt gehört zum Sanierungsgebiet 30. Mit GR Drs. 101/2017 wurde eine Beschlussvorlage zu einem „Nichtoffenen Realisierungswettbewerb Schmalzmarkt mit Ideenteil Gablenberger Hauptstraße“ vorgestellt und der Bezirksbeirat Ost	

		<p>hat dieser Vorlage in seiner Sitzung am 30. Mai zugestimmt. Der UTA beschließt am 27. Juni über die Vorlage. Die SSB und der VVS haben sich bislang an keiner der Veranstaltungen rund um das Thema „Sanierungsgebiet 30 Gablenberg“ beteiligt. Irgendwelche Zielvorstellungen und Wünsche dieser Unternehmen flossen daher auch nicht in die Vorlage GRDs 101/2017 ein. Die Gablenberger Hauptstraße ist zudem eine Vorbehaltstraße und bildet die verkehrliche Hauptschlagader des Stadtteils. Die CDU empfiehlt daher die Ablehnung dieser Maßnahme und deren vertiefte Untersuchung. Stattdessen empfiehlt sie das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs abzuwarten. Die CDU empfiehlt bei allen Überlegungen auch das Interesse der Bürger in ihrer Gesamtheit zu bewerten, und nicht allein das Interesse der Kunden der SSB und des VVS.</p>	
81	Ost CDU	<p><b>Kapitel 6.3 – Weiterentwicklung des VVS-Tarifs, S.153:</b> Den Ersatz des konventionellen 4er Tickets und weiterer Tarifprodukte durch ein elektronisches Ticket (HandyTicket) sieht die CDU kritisch. Sie empfehlen die Einführung eines HandyTickets nur als Zusatzangebot (kein Fahrgast kann zu Verwendung eines Handys gezwungen werden. Die Möglichkeit der konventionellen Zahlung muss daher beibehalten werden).</p>	<p>Die etwaige Abschaffung des 4er-Tickets steht nicht unmittelbar zur Entscheidung an. Der NVEP deckt eine Zeitspanne ab, die über die zeitliche Gültigkeit eines Nahverkehrsplanes (5 Jahre) hinaus reicht. Es wird auch kein zeitlicher Horizont für eine etwaige Abschaffung des 4er-Tickets genannt. Getrieben durch die stetig zunehmende Verbreitung von Smartphones und die Einführung des eTickets eröffnen sich allerdings grundlegend neue Möglichkeiten des Ticketvertriebs. Diese Optionen sind wahrzunehmen, wenn sie für die Fahrgäste wie auch für die Verkehrsunternehmen Nutzen entfalten. Die internationalen Trends zeigen, dass langfristig im ÖPNV keine Papierfahrkarte mehr Verwendung finden werden. Die Formulierung zum 4er-Ticket soll deshalb unverändert erhalten bleiben.</p>
<b>Sillenbuch Gesamtbezirk</b>			
82	Sillenbuch	<p><b>1.1 Zielsetzung</b> An Absatz 3 soll angefügt werden: „Der Nahverkehrsplan darf auch visionär sein.“</p> <p>Zu Absatz 4 : Die Formulierung zu den Terminzielen soll überarbeitet werden. Dem NVEP fehlt jegliche Verbindlichkeit. Es gibt weder einen klar definierten Zeithorizont für die Zielerreichung noch eine rechtliche oder finanzielle Festlegung. Für eine reine „Wunschliste“ jedoch erscheinen Aufwand und Ergebnis kaum gerechtfertigt.</p>	<p>Dass der NVEP auch visionär sein kann, ist in Kapitel 2.1 neu dargestellt: „[Es] können im NVEP auch Planungsansätze [...] dargestellt und behandelt werden, die über den Planungshorizont des NVPs [...] deutlich hinausreichen ...“.</p> <p>Eine realistische zeitliche Perspektive für die Umsetzung der Maßnahmen des NVEP ist in Kapitel 8.6 neu dargestellt: „Perspektivisch geht die LH Stuttgart davon aus, dass rein betriebliche Angebotsverbesserungen bzw. Verstärkungsmaßnahmen im Laufe der kommenden fünf Jahre realisiert werden. Soweit Baumaßnahmen notwendig sind, kann gegenwärtig kein Zeithorizont fixiert werden, da deren Realisierung auch von dem Ausgang</p>

			<p>vertiefender Untersuchungen und der Verfügbarkeit von Fördermitteln von Bund und Land abhängt.“</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen gehen aber deutlich über eine bloße „Wunschliste“ hinaus. Immerhin hat aus der Fülle denkbarer Ausbauoptionen bereits eine Auswahl stattgefunden, die auf Einschätzungen der grundsätzlichen Realisierbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit und der Chancen eines positiven gesamtwirtschaftlichen Nutzens beruhen.</p>
83	Sillenbuch	<p><b>2.1.2 Anforderungen aus umwelt- und gesundheitspolitischen Anforderungen</b></p> <p>An Absatz 4 sollte angehängt werden: „Der motorisierte Individualverkehr im Talkessel ist aufgrund entsprechender Vorgaben des Luftreinhalteplans zu reduzieren.“ An dieser Stelle ist zu ergänzen, dass eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Talkessel nicht zu Lasten der Außenstadtbezirke erfolgen darf.</p> <p>An Absatz 5 sollte angehängt werden: „Angesichts der drängenden Probleme durch den Verkehr in Stuttgart (Lärm, Feinstaub, Schadstoffe, drohende Fahrverbote, Flächenverbrauch, Staus, überfüllte öffentliche Verkehrsmittel, schlechte Radwege u.v.m.) muss der NVEP eine Vision beinhalten, um der notwendigen Verkehrswende auf die Sprünge zu helfen.“</p>	<p>In Kapitel 3.2 neu des NVEP werden die Randbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV dargestellt, zu denen entsprechend der Erfordernisse zur Luftreinhaltung, aber auch im Sinne der Zielsetzung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ auch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gehört. Umsetzung und Steuerung dieser Reduktion sind jedoch kein Thema des NVEP.</p>
84	Sillenbuch	<p><b>2.1.3 (neues Kapitel) Anforderungen aus Umlagerungen im Nahverkehr</b></p> <p>Der ÖPNV muss seine Kapazitäten ausbauen, um die in „Nachhaltig Mobil“ geplante Reduzierung der konventionell angetriebenen Kfz um 20 % aufnehmen zu können.</p>	<p>Die Zielsetzungen der LH Stuttgart zum notwendigen Ausbau der Kapazitäten ist in Kapitel 4.2 neu dargestellt. Die Kapazitätsanforderungen leiten sich dabei aus dem Kapitel 3.4.3 neu ab, in dem Fahrgastzuwächse aus einer angestrebten Reduktion des Kfz-Verkehrs bereits quantifiziert sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen diesem möglichen Nachfrageschub Rechnung. Ein zusätzliches Kapitel ist nicht notwendig.</p>
85	Sillenbuch	<p><b>2.2.1 Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans</b></p> <p>Abgleich der Mindestbedienungshäufigkeiten (Seite 11): Entsprechend der Kategorien aus dem NVP ist dies nicht in allen Bereichen Sillenbuchs erfüllt.</p> <p>Hier fehlt unter „Hohe Auslastung“ die Linie U7 (Seite 12). Es wird u. a. auf die Rückmeldungen der Bezirksbeiräte eingegangen. Hier fehlt unter „Hohe Auslastung“ die Linie U7 – der Bezirksbeirat Sillenbuch hat mehrfach auf die hohe Auslastung dieser Linie</p>	<p><b>Hinweis wird im NVEP (Kapitel 3.4.1 neu) ergänzt.</b></p>

		<p>hingewiesen. Im weiteren Text des NVEP wird auch kurz auf diese Problematik hingewiesen (S. 15). Seite 13 unterer Abschnitt: Bei der Verlagerung von 120 000 PKW-Fahrten auf nur 80 000 Personen als zusätzliches Fahrgastaufkommen, wird davon ausgegangen dass die anderen Personen auf umliegende Straßen ausweichen. Im NVEP darf dies aber nicht als selbstverständlich hingenommen werden. Vielmehr müssen Lösungen gefunden werden, wie das Verkehrsaufkommen auch in den umliegenden Bereichen bewältigt wird.</p>	<p>Vgl. Nr. 83 Umsetzung und Steuerung einer angestrebten IV-Reduktion sind kein Thema des NVEP. Ob und welche Ausweichreaktionen eine Beschränkung des Straßenverkehrs auslöst, hängt vor allem von der Art der Maßnahme ab, mit der dieses Ziel erreicht werden soll (Pfortnerung, City-Maut, Road-Pricing, Geschwindigkeitsbeschränkungen,...). Hierüber kann nicht via NVEP entschieden werden.</p>
86	Sillenbuch	<p><b>2.2.3 Verbindungsqualitäten</b> <b>Bus 66:</b> Die Mindestbedienungshäufigkeit mit einem 30-Minuten-Takt ist in Sillenbuch zu knapp bemessen. Die langen Umsteigezeiten führen zu einer Verlagerung vom öffentlichen Nahverkehr, zu zusätzlichen PKW-Fahrten und machen die derzeitige Buslinie unattraktiv und noch unwirtschaftlicher. Es soll geprüft werden, ob die derzeitige Stadteillinie zu einer Stadtbezirklinie weiterentwickelt werden kann, die auch solche Gebiete bedient, die derzeit keine gute Anbindung an den ÖPNV haben (südliches Sillenbuch, Teile Riedenbergs, Heumaden über der Straße). Zudem sollte untersucht werden inwieweit intermodale Systeme einbezogen werden können. (siehe auch 3.2.1, z. B. autonom verkehrende Kleinbusse). Umsteigemöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln können die Verbindungsqualität enorm erhöhen und steigern indirekt die Attraktivität des ÖPNV</p>	<p>Bei der Erschließungsanalyse im Nahverkehrsplan wurden im Stadtbezirk Sillenbuch keine Siedlungsflächen außerhalb der Einzugsbereiche der vorhandenen Verkehrslinien festgestellt. Für eine Ausweitung des örtlichen Busverkehrs wird deshalb keine Notwendigkeit gesehen. Stadtverwaltung und SSB sind sich der Problematik bewusst, dass mit Orts- und Quartierbussen in der Regel für kurze Fahrstrecken nur unverhältnismäßig große Taktabstände angeboten werden können. Angesichts der überschaubaren Nachfrage sind dichtere Takte für solche Dienste mit klassischen Linienverkehr aber wirtschaftlich nicht darstellbar. Tatsächlich könnte dieses Dilemma mit bedarfsgesteuerten, im Idealfall autonom verkehrenden Shuttle-Diensten überwunden werden. In Kap. 4.6 neu wird darauf hingewiesen.</p>
87	Sillenbuch	<p><b>3.1.2 Verfügbarkeit</b> <b>Nachtbus:</b> Zwar erachten wir eine Ausdehnung des Nachtbusverkehrs auf die Wochentage als sinnvoll. Der Vorschlag greift jedoch unserer Sicht nach zu kurz, da die Nachtbusse das nächtliche Mobilitätsbedürfnis insb. am Wochenende nur unzureichend befriedigen können. Perspektivisch erachten wir es vielmehr für notwendig, einen durchgängigen Betrieb zumindest der zentralen Stadtbahnlinien vorzusehen, wie dies auch in anderen Städten (z. B. Berlin, Düsseldorf, Dresden, Frankfurt (ab Ende 2018), Freiburg, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Mannheim/Heidelberg, München) praktiziert wird.</p>	<p>LH Stuttgart, SSB und VVS schlagen vor, das Nachtangebot zunächst im Busverkehr auszuweiten, um Erkenntnisse über die Nachfrage an den Betriebstagen Montag bis Donnerstag zu gewinnen. Zudem vereinfacht das gleiche Betriebskonzept an allen Wochentagen die Fahrgastinformation. Perspektivisch kann bei steigender Fahrgastnachfrage nicht ausgeschlossen werden, dass es langfristig im Nachtverkehr ein Stadtbahn-Angebot geben wird. Es sei aber darauf hingewiesen, dass nächtliche Instandhaltungsarbeiten an Stadtbahnfahrzeugen und an der Schieneninfrastruktur dann nur noch eingeschränkt möglich sein werden, was mittelfristig zu Qualitätsproblemen führen kann. Das</p>



		<p><b>Fahrradmitnahme (Absatz 5):</b> Im NVEP ist vermerkt „Aufgrund der steigenden Kapazität(sengpässe) werden im NVEP keine Spielräume gesehen um die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder auszuweiten.“ Dieser Satz soll gestrichen und ersetzt werden: „Trotz der steigenden Kapazität sind Spielräume für die Mitnahme von Fahrrädern zu untersuchen.“ Fahrräder sind nicht nur für das Erreichen der Start- oder Zielhaltestelle relevant. Die reine Betrachtung von Fahrradabstellplätzen im NVEP greift zu kurz. Eine echte Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs erfordert ein Konzept für den Ausbau der Fahrradmitnahme in Stadtbahnen. Gerade für die höher gelegenen Stadtteile wäre es denkbar auf der vorhandenen Infrastruktur eine durchgängige Fahrradmitnahme zu ermöglichen (z. B. Umorganisation der U5/15 Killesberg - Filder, so dass eine der Linie nur die Bergstrecken übernimmt.). Damit könnten Fahrradfahrer ganztägig bei den schwierigen Steigungsstrecken unterstützt werden.</p>	<p>Verkehrsmittel Bus ist darüber hinaus auch flexibler (z.B. bei notwendigen oder sinnvollen Linienwegs-Anpassungen).</p> <p>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 illusionär. Eine Untersuchung würde keine anderen Erkenntnisse liefern, daher im NVEP keine Änderung.</p>
88	Sillenbuch	<p><b>3.3.1 Netzausbau (Stadtbahn)</b></p> <p><b>Verdichtung U8:</b> Bei der Linie U8 erachten wir es analog des Verbands Region Stuttgart (siehe Vorlage 227/2017, 39. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 24.07.2017) für sinnvoll, über einen täglichen Betrieb nachzudenken.</p> <p><b>Einschränkung U15:</b> Statt die U15 an der Ruhbank enden zu lassen, ist die durchgängige Führung der Linie nach Heumaden wegen der Schulen im Stuttgarter Osten und zur Entlastung der Linie U7 (siehe 5.17) notwendig, zumal an der Ruhbank keine Anschlussbeziehung zwischen der U7 und der U15 besteht. Gemeinsam mit der Stadt Ostfildern ist eine Verlängerung der Linie U15 in Richtung Kemnat/Scharnhausen zu untersuchen. Die Linienführung nach Kemnat kann den Stadtbezirk von einer großen Anzahl Pendler-PKW's aus dieser Richtung entlasten und sollte auch wieder im RVP Eingang finden.</p>	<p><b>U8:</b> Geplant wird mittelfristig eine Ausweitung auf einen 10min-Takt in der HVZ. Eine Ausweitung auf einen Betrieb an Samstagen ist als spätere Stufe angedacht. Ein Vollausbau der Linie U8 wird langfristig nicht ausgeschlossen. Im Sinne eines möglichst effizienten Einsatzes von Personal- und Fahrzeugressourcen soll aber zunächst an Samstagen die Inanspruchnahme der Linie im Besorgungs- und Freizeitverkehr getestet werden. Immerhin würden bei der angestrebten Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20 die tariflichen Hemmnisse für die Nutzung der Umsteige-Verbindung über die Haltestelle „Bopser“ entfallen, zudem entsteht mit der Verlängerung der U6 zum Flughafen eine weitere Fahrmöglichkeit zwischen dem westlichen und dem östlichen Filderbereich.</p> <p><b>U15:</b> Die SSB geht inzwischen davon aus, dass die Linie U15 auch weiterhin zeitweise bis Heumaden durchgebunden werden wird, obwohl dies bei den bisherigen Planungen nicht unterstellt war. Voraussetzung hierfür ist, dass auf dem Streckenast in Richtung Ostfildern ein Kehren sowohl der Linie U8 als auch der Linie U15 ermöglicht werden kann. Das Gesamtbedienungsangebot auf dem Abschnitt Ruhbank – Heumaden wird insofern</p>

			<p>nicht verringert werden, sondern mit den Zusatzfahrten der U8 (10-min Takt in der HVZ) aufgestockt.</p> <p><b>Verlängerung Kemnat/Scharnhausen:</b> Eine Verlängerung der Linie U15 von Heumaden bis Kemnat ist im Vorfeld der NVEP-Erstellung geprüft worden. Aufgrund der geringen verkehrlichen Effekte kann der Stadt Ostfildern nicht empfohlen werden, sich für eine solche Netzerweiterung einzusetzen.</p>
89	Sillenbuch	<p><b>3.3.2 Fahrzeuge (Stadtbahn)</b></p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass alle Fahrzeuge bereits optimiert sind. Dies ist bezüglich der Fahrradmitnahme fraglich. Hier sollte eine Überplanung stattfinden.</p>	<p>Alle aktuellen und neu zu beschaffenden Fahrzeuge der SSB müssen die Anforderungen aus den Richtlinien EU 2001/85 und UN/ECE R107 erfüllen. Dies ist im Nahverkehrsplan (Kapitel 4.4.1) dargestellt. Diese Richtlinien beschäftigen sich mit der Herstellung der Barrierefreiheit. Von den in diesem Zusammenhang herzustellenden Mehrzweckbereichen in Fahrzeugen profitieren auch Stuttgarter ÖPNV-Fahrgäste, die ihr Fahrrad in Stadtbahnen mitnehmen wollen. Nachdem das Stadtbahnnetz inzwischen weit in das Stuttgarter Umland ausgreift und entsprechend lange Reisezeiten auftreten, wird einem hohen und bequemen Sitzplatzangebot jedoch eine klare Priorität eingeräumt.</p>
90	Sillenbuch	<p><b>3.4.1 Netzausbau (Busverkehr)</b></p> <p><b>Linie 65:</b> Eine beschleunigten Express-Verbindung zum Flughafen (mit guter Verknüpfung zu den Linien X10 und X60) begrüßt der Bezirksbeirat. Wichtig ist, dass die derzeitige Angebotsqualität in den Stadtteilen Heumaden und Riedenberg erhalten bleibt. Wegen „der zu erwartende Überschreitung der maximalen Auslastung“ sollte eine 10-minütige Bedienung für den gesamten Streckenverlauf in Erwägung gezogen werden. Die übergeordnete Verbindung mit eventuellen Busfahrstreifen (evtl. wie auf Seite 50 beschrieben, mit einer Busspur für beide Richtungen) und Nutzung landwirtschaftlichen Wege (zur Umfahrung von Riedenberg) mit sinnvoller Anbindung an die anderen Verkehrsmittel soll untersucht werden. Dabei soll der Bezirksbeirat rechtzeitig eingebunden werden.</p>	<p>Nach der inzwischen fortgeschrittenen Planung wird die Busverbindung zum Flughafen nicht zusätzlich zur Linie 65 eingerichtet, sondern aus dieser heraus entwickelt werden. Für die Stadtteile Heumaden und Riedenberg ergibt sich somit keine Änderung der Bedienungshäufigkeit, auch wird eine Umfahrung von Riedenberg nicht benötigt. Die hohen Auslastungen treten ausschließlich im Stadtteil Heumaden auf, so dass Angebotsverdichtungen sich auf den Abschnitt Obertürkheim Bf. – Heumaden Bockelstraße beschränken können.</p> <p>Eine rechtzeitige Einbindung des Stadtbezirks in die Planungen zu einem Direktbus Obertürkheim – Sillenbuch – Flughafen/Messe wird zugesagt.</p> <p>Mit der Herstellung der Direktverbindung Sillenbuch –Flughafen wird dann auch eine Verknüpfung des Stadtbezirks mit den RELEX-Linien X10 und X60 gegeben sein..</p>

91	Sillenbuch	<p><b>4. Tarif und Vertrieb</b></p> <p>Die Preise im VVS sind zu hoch und schrecken potentielle UmsteigerINNEN ab. Es soll untersucht werden ob Finanzierungsmodelle anderer Städte (Wien, Oslo etc.) in Stuttgart angewendet werden können.</p> <p>Die Einführung eines günstigen Stadtbezirkstickets kann Verkehr in die Innenstadt minimieren und stärkt das wirtschaftliche und kulturelle Leben im Stadtbezirk. Dieses Ticket sollte günstiger sein als das derzeitige Ein-Zonen-Ticket.</p>	<p>Auf Wunsch der LH Stuttgart und anderer VVS-Gesellschafter untersucht der VVS derzeit verschiedene Modelle zu einer Tarifzonenreform, die auch das Fahrpreisgefüge verändern würde. Ganz besonders würde dies für die von der Stadt angestrebte Zusammenfassung der Zonen 10 und 20 gelten. Zu bedenken ist allerdings, dass für den im NVEP beschriebenen ÖPNV-Ausbau auch weiterhin signifikante Kostendeckungsbeiträge aus Fahrgeldeinnahmen benötigt werden.</p> <p>Die Stadt Stuttgart hat 23 Stadtbezirke und 152 Stadtteile. Durch die Einführung von Stadtbezirkstickets/Stadteiltickets würde das Tarifsysteem erheblich komplizierter. Dies liefe der Forderung nach Vereinfachung des Tarifsystems zuwider.</p>
92	Sillenbuch	<p><b>5. Perspektiven für Stadtbezirke</b></p> <p>Es ist generell zu bemängeln, dass bei den Strukturdaten die Schulen in freier Trägerschaft keine Berücksichtigung finden. Vor dem Hintergrund, dass sich eine dieser Schulen im Stadtbezirk Sillenbuch befindet und mehrere im Einzugsbereich des Stadtbezirks liegen, haben diese auch Auswirkungen auf die Nutzung der Verkehrsmittel im Stadtbezirk. Insbesondere auf die Bedeutung der Linie U15 zur Erschließung mehrerer Schulen sei dabei nochmals hingewiesen.</p>	<p>Quelle für die Schul- und Schülerzahlen ist der „Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015“. Dieser enthält – wie dargestellt – bei allen Stadtbezirken ausschließlich die allgemeinbildenden staatlichen Schulen Grund-, Gemeinschafts-, Haupt-/Werkreal-, Realschule und Gymnasium. Dass es darüber hinaus weitere Schulen gibt, ist bekannt. Die Darstellung soll lediglich einen Eindruck für die Größe und der Altersstruktur des jeweiligen Stadtbezirks vermitteln. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Die relativ alten Daten des Entwurfs werden jedoch aktualisiert (Stand 31.12.2016).</p>
93	Sillenbuch	<p><b>5.17 Stadtbezirk Sillenbuch</b></p> <p>Zwar wird an verschiedenen Stellen des NVEP auf die Kapazitätsengpässe im Bereich Ruhbank hingewiesen (u. a. S. 15, Bericht zu den überlasteten Streckenabschnitten im Rahmen der Vorstellung des NVEP in den Bezirksbeiräten), eine wirkliche Lösung dafür wird jedoch nicht präsentiert. Die angedachte (und grundsätzlich begrüßenswerte) Ausweitung des Angebots auf der Linie U8 kann die Kapazitätsengpässe in Richtung Innenstadt nicht lösen. Die Frage, wie die zeitweise voll ausgelastete U7 entlastet werden kann, wird im NVEP nicht beantwortet – vielmehr werden Vorschläge präsentiert, die gerade zu einer noch stärkeren Auslastung der U7 führen werden (Abschaffung der Verlängerung der U15 nach Heumaden, Verlängerung der U7 nach Esslingen). Hier erwartet der Stadtbezirk tragfähige Lösungsvorschläge, wie entweder das Fahrtangebot auf dem südlichen Ast der U7</p>	<p>Entgegen der Vermutung des Bezirksbeirats zeigen die Modellrechnungen, dass mit einer Aufwertung der Linie U8 tatsächlich Nachfragespitzen bei der Linie U7 reduziert werden können. Zudem geht die SSB davon aus, dass die Linie U15 auch weiterhin zeitweise bis Heumaden durchgebunden werden wird, obwohl dies bei den Modellrechnungen nicht unterstellt war. Voraussetzung hierfür ist, dass auf dem Streckenast in Richtung Ostfildern ein Kehren sowohl der Linie U8 als auch der Linie U15 ermöglicht werden kann. Weiterhin ist zu erwarten, dass nach Realisierung der Stadtbahnanbindung von Birkach weniger Fahrgäste den Knoten „Ruhbank“ über die Buslinie 70 anfahren werden. Mit diesen flankierenden Maßnahmen bietet die Linie U7 in der heutigen Betriebskonstellation auch längerfristig ausreichende Beförderungskapazitäten.</p>

		<p>ausgebaut werden kann (Taktverdichter, längere Fahrzeuge, ...) oder eine Entlastung über parallel verlaufende Verbindungen (Etablierung der U15 als alternative Verbindung in Richtung Innenstadt – derzeit wird dies u. a. durch eine unattraktive Fahrplangestaltung verhindert).</p> <p>Hier werden die Handlungsansätze für Sillenbuch benannt. Anhand der Ziele, welche im Kapitel 1.3 benannt werden, haben diese Punkte einen besonders hohen Stellenwert für den Bezirk. Im Gesamttext des NEVP tauchen diese Punkte bereits auf. Sie sind hier nochmals zusammengefasst:</p> <p>Zu Punkt 1: Erhöhung der Beförderungskapazitäten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dichtere Takte (U8)</li> <li>• Netzausbau (U15 /U8)</li> <li>• neue Tangenten (zum Flughafen und nach Esslingen)</li> </ul> <p>Zu Punkt 2: Erhöhung der Attraktivität</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung des ÖPNV Netzes (bessere Taktung, zeitsparende Verbindungen)</li> <li>• Intermodale Vernetzung (Fahrradmitnahme, Busanschluss – evtl. autonom)</li> <li>• Tarifliche Maßnahmen (Preissenkung, günstigeres Stadtticket)</li> </ul>	<p>Die Verlängerung der U7 bis Esslingen würde primär das Verkehrsaufkommen in der Stadt Ostfildern beeinflussen und hätte kaum Auswirkungen auf ihre Auslastung in der Stuttgarter Kernzone.</p>
<b>Sillenbuch CDU</b>			
94	Sillenbuch CDU	<p>Im <b>Punkt 2.1.2 (Anforderungen aus umwelt-/gesundheitspolitischen Zielsetzungen)</b> wird festgestellt: „Der motorisierte Individualverkehr im Talkessel ist aufgrund entsprechender Vorgaben des Luftreinhalteplans zu reduzieren.“ An dieser Stelle ist zu ergänzen, dass eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Talkessel nicht zu Lasten der Außenstadtbezirke erfolgen darf.</p>	<p>In Kapitel 3.2 neu des NVEP werden die Randbedingungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV dargestellt, zu denen entsprechend der Erfordernisse zur Luftreinhaltung, aber auch im Sinne der Zielsetzung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ auch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gehört. Umsetzung und Steuerung dieser Reduktion sind jedoch kein Thema des NVEP. Im NVEP keine Änderung.</p>
95	Sillenbuch CDU	<p>In <b>Punkt 2.2.1 (Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans)</b> wird u. a. auf die Rückmeldungen der Bezirksbeiräte eingegangen. Hier fehlt unter „Hohe Auslastung“ die Linie U7 – der Bezirksbeirat Sillenbuch hat mehrfach auf die hohe Auslastung dieser Linie hingewiesen. Im weiteren Text des NVEP wird auch kurz auf diese Problematik hingewiesen (S. 15).</p>	<p><b>Hinweis wird im NVEP (Kapitel 3.4.1 neu) ergänzt.</b></p>

96	Sillenbuch CDU	<p><b>Punkt 3.1.2 (Verfügbarkeit):</b> Zwar erachtet die CDU eine Ausdehnung des Nachtbusverkehrs auf die Wochentage als sinnvoll. Der Vorschlag greift jedoch unserer Sicht nach zu kurz, da die Nachtbusse das nächtliche Mobilitätsbedürfnis insb. am Wochenende nur unzureichend befriedigen können. Perspektivisch erachtet die CDU es viel mehr für notwendig, einen durchgängigen Betrieb zumindest der zentralen Stadtbahnlinien vorzusehen, wie dies auch in anderen Städten (z. B. Berlin, Düsseldorf, Dresden, Frankfurt (ab Ende 2018), Freiburg, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Mannheim/Heidelberg, München) praktiziert wird.</p>	<p>LH Stuttgart, SSB und VVS schlagen vor, das Nachtangebot zunächst im Busverkehr auszuweiten, um Erkenntnisse über die Nachfrage an den Betriebstagen Montag bis Donnerstag zu gewinnen. Zudem vereinfacht das gleiche Betriebskonzept an allen Wochentagen die Fahrgastinformation. Perspektivisch kann bei steigender Fahrgastnachfrage nicht ausgeschlossen werden, dass es langfristig im Nachtverkehr ein Stadtbahn-Angebot geben wird. Es sei aber darauf hingewiesen, dass nächtliche Instandhaltungsarbeiten an Stadtbahnfahrzeugen und an der Schieneninfrastruktur dann nur noch eingeschränkt möglich sein werden, was mittelfristig zu Qualitätsproblemen führen kann. Das Verkehrsmittel Bus ist darüber hinaus auch flexibler (z.B. bei notwendigen oder sinnvollen Linienweganpassungen).</p>
97	Sillenbuch CDU	<p><b>Punkt 3.3.1 (Stadtbahnverkehr – Netzausbau):</b> Die CDU lehnt eine Beschränkung der Linie U15 auf den Abschnitt Stammheim – Ruhbank ab. Die Durchbindung der Linie ist wegen der Schulen im Stuttgarter Osten und zur Entlastung der Linie U7 (siehe unten) notwendig, zumal an der Ruhbank keine Anschlussbeziehung zwischen der U7 und der U15 besteht. Insgesamt erscheint der Vorschlag, der letztlich auf eine Reduktion der Bedienungshäufigkeit im Abschnitt Ruhbank – Heumaden rausläuft, nicht zielführend.</p>	<p>Siehe Antwort zu Nr. 88, insbesondere: Das Gesamtbedienungsangebot auf dem Abschnitt Ruhbank – Heumaden wird nicht verringert, sondern mit den Zusatzfahrten der U8 (10-min Takt in der HVZ) erhöht.</p>
98	Sillenbuch CDU	<p><b>Punkt 3.4.1 (Busverkehr – Netzausbau):</b> Die Planungen zur Neuordnung im Korridor Obertürkheim – Sillenbuch begrüßt die CDU, bitten jedoch um frühzeitige Einbindung des Bezirksbeirats. Bezüglich der Expressbuslinien (letzter Absatz) ist zu ergänzen, dass die Verknüpfung dieser Linien mit den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln bislang unzureichend gelöst ist (aus Sicht des Stadtbezirks insb. zu den Linien X10 und X60).</p>	<p>Eine rechtzeitige Einbindung des Stadtbezirks in die Planungen zu einem Direktbus Obertürkheim – Sillenbuch – Flughafen/Messe wird zugesagt. Mit der Herstellung der Direktverbindung Sillenbuch –Flughafen wird dann auch eine Verknüpfung des Stadtbezirks mit den RELEX-Linien X10 und X60 gegeben sein.</p>
99	Sillenbuch CDU	<p><b>Punkt 5 (Perspektiven für die Stadtbezirke):</b> Es ist generell zu bemängeln, dass bei den Strukturdaten die Schulen in freier Trägerschaft keine Berücksichtigung finden. Vor dem Hintergrund, dass sich eine dieser Schulen im Stadtbezirk Sillenbuch befindet und mehrere im Einzugsbereich des Stadtbezirks liegen, haben diese auch Auswirkungen auf die Nutzung der Verkehrsmittel im Stadtbezirk. Insbesondere auf die Bedeutung der Linie U15 zur Erschließung mehrerer Schulen sei dabei nochmals hingewiesen.</p>	<p>Quelle für die Schul- und Schülerzahlen ist der „Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015“. Dieser enthält – wie dargestellt – bei allen Stadtbezirken ausschließlich die allgemeinbildenden staatlichen Schulen Grund-, Gemeinschafts-, Haupt-/Werkreal-, Realschule und Gymnasium. Dass es darüber hinaus weitere Schulen gibt, ist bekannt. Die Darstellung soll lediglich einen Eindruck für die Größe und der Altersstruktur des jeweiligen Stadtbezirks vermitteln. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. <b>Die relativ alten Daten des Entwurfs werden jedoch aktualisiert (Stand 31.12.2016).</b></p>

100	Sillenbuch CDU	<p><b>Punkt 5.17 (Stadtbezirk Sillenbuch):</b> Zwar wird an verschiedenen Stellen des NVEP auf die Kapazitätsengpässe im Bereich Ruhbank hingewiesen (u. a. S. 15, Bericht zu den überlasteten Streckenabschnitten im Rahmen der Vorstellung des NVEP in den Bezirksbeiräten), eine wirkliche Lösung dafür wird jedoch nicht präsentiert. Die angedachte (und grundsätzlich begrüßenswerte) Ausweitung des Angebots auf der Linie U8 kann die Kapazitätsengpässe in Richtung Innenstadt nicht lösen. Die Frage, wie die zeitweise voll ausgelastete U7 entlastet werden kann, wird im NVEP nicht beantwortet – vielmehr werden Vorschläge präsentiert, die gerade zu einer noch stärkeren Auslastung der U7 führen werden (Abschaffung der Verlängerung der U15 nach Heumaden, Verlängerung der U7 nach Esslingen). Hier erwartet die CDU tragfähige Lösungsvorschläge, wie entweder das Fahrtangebot auf dem südlichen Ast der U7 ausgebaut werden kann (Taktverdichter, längere Fahrzeuge, ...) oder eine Entlastung über parallel verlaufende Verbindungen (Etablierung der U15 als alternative Verbindung in Richtung Innenstadt – derzeit wird dies u. a. durch eine unattraktive Fahrplangestaltung verhindert).</p>	<p>Entgegen der Vermutung der CDU Sillenbuch zeigen die Modellrechnungen, dass mit einer Aufwertung der Linie U8 tatsächlich Nachfragespitzen bei der Linie U7 reduziert werden können. Zudem geht die SSB davon aus, dass die Linie U15 auch weiterhin zeitweise bis Heumaden durchgebunden werden wird, obwohl dies bei den Modellrechnungen nicht unterstellt war. Voraussetzung hierfür ist, dass auf dem Streckenast in Richtung Ostfildern ein Kehren sowohl der Linie U8 als auch der Linie U15 ermöglicht werden kann. Weiterhin ist zu erwarten, dass nach Realisierung der Stadtbahnanbindung von Birkach weniger Fahrgäste den Knoten „Ruhbank“ über die Buslinie 70 anfahren werden. Mit diesen flankierenden Maßnahmen bietet die Linie U7 in der heutigen Betriebskonstellation auch längerfristig ausreichende Beförderungskapazitäten.</p> <p>Die Verlängerung der U7 bis Esslingen würde primär das Verkehrsaufkommen in der Stadt Ostfildern beeinflussen und hätte kaum Auswirkungen auf ihre Auslastung in der Stuttgarter Kernzone.</p>
<b>Stammheim Gesamtbezirk</b>			
101	Stammheim	<p><b>Linie U15:</b> 1. Verdichtung Taktung im Schülerverkehr Richtung Mönchfeld. Erklärung: Verbesserung der Stadtbahnverbindung nach Mönchfeld ist effektiver als die Verlängerung der Buslinie 412. 2. Keine Streckenführung über den Nordbahnhof</p>	<p>Verstärkerfahrten im Stadtbahnverkehr sind extrem aufwändig und binden wertvolle Fahrzeugkapazitäten. Eine Verlängerung der Buslinie 412 hätte zudem den Charme, dass das Gebiet Zuffenhausen-Nord besser an den ÖPNV angebunden werden könnte. Gleichwohl ist noch nicht im Detail untersucht, ob die Belange des Schülerverkehrs mit einem Busverkehr gleichwertig erfüllt werden könnten. Die aus dem Verkehrsmodell abgeleitete Überlegung ist deshalb auch nur als Prüfauftrag im NVEP enthalten.</p> <p>Der ÖPNV in Stuttgart steht voraussichtlich vor der Herausforderung, in wenigen Jahre deutlich größere Beförderungsleistungen erbringen zu müssen. Dazu werden vorhandenen Betriebsmittel im Sinne eines maximalen Gesamtnutzens optimiert eingesetzt werden müssen. Vorfestlegungen, die eventuell notwendige Spielräume einschränken, erscheinen hier nicht sinnvoll.</p>
102	Stammheim	<p><b>Buslinie 508:</b> 1. Taktverbesserung sowohl in Richtung Möglingen/Ludwigsburg als auch zum S-Bahnhof Zuffenhausen auf 30 Minuten sowie abends und am Wochenende. 2. Fahrten nach 19 Uhr.</p>	<p>Wie im NVEP (Kapitel 7.18 neu) dargestellt, ist aus Sicht der LH Stuttgart das Angebot der Buslinie 508 für diesen kleinen, nordwestlichen Teil des Stadtbezirks Stammheim ausreichend. Auch</p>

			der für die Linie primär zuständige Landkreis Ludwigsburg sieht keine Notwendigkeit, den Fahrplan zu verdichten.
103	Stammheim	<b>Buslinie 99:</b> Taktverbesserung - durchgängiger 20 Minuten-Takt, auch an Wochenenden.	Wie im NVEP (Kapitel 7.18 neu) dargestellt, soll der Fahrplan der Buslinie 99 gemäß der Bedienungskategorie 3 des Nahverkehrsplans verbessert werden. Dies bedeutet an Wochenenden mindestens einen 30-Minuten-Takt tagsüber.
104	Stammheim	<b>Buslinie 412:</b> Taktverbesserung – jeder Bus soll Stammheim anfahren, nicht nur jeder zweite.	Bezüglich einer Angebotsverbesserung auf der Buslinie 412 ist die LH Stuttgart bereits im Gespräch mit der SSB und dem Landkreis Ludwigsburg. Auch hier wird mindestens ein 30-Minuten-Takt tagsüber angestrebt.
105	Stammheim	Verbesserung des <b>Carsharing-Angebots</b>	In Stammheim sind im Bereich Korntaler Straße und Marco-Polo-Weg bereits Carsharing-Fahrzeuge stationiert. Damit kann innerhalb von 10 Minuten aus nahezu dem ganzen Stadtbezirk auf ein solches Fahrzeug zugegriffen werden. Ob im Stadtbezirk mehr Fahrzeuge, dann sinnvollerweise auch anderen Standorten, auszulasten sind, ist vom Anbieter zu beurteilen. Bei Bedarf ist die Stadtverwaltung im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Suche nach weiteren Standorten behilflich.
106	Stammheim	Ausbau der <b>E-Mobilität</b> (eCarsharing, eBike, Ladestellen)	Ein Ausbau der individuellen E-Mobilität wird generell von der LH Stuttgart unterstützt. Zur Darstellung dieses Hinweises bietet der NVEP, der sich schwerpunktmäßig mit dem ÖPNV-Ausbau beschäftigt, jedoch nicht den richtigen Rahmen.
107	Stammheim	<b>Leihfahrradsystem</b> für Stammheim	Ist als vertieft zu untersuchende Maßnahme im NVEP bereits dargestellt.
108	Stammheim	Ausbau <b>Nachtbus / Nachtverkehr</b> täglich.	Ist als Maßnahme im NVEP bereits dargestellt.
109	Stammheim	Verbesserung der <b>Anbindung von Stammheim an Korntal-Münchingen bzw. Kallenberg.</b>	Der ÖPNV kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle möglichen, sondern ausschließlich stark nachgefragte Relationen mit Direktfahrten abdecken. Für eine Direktverbindung zwischen Stammheim und Korntal-Münchingen, die ja zusätzlich zum bestehenden Angebot zu realisieren wäre, erwarten SSB und VVS keine angemessene Auslastung.
110	Stammheim	<b>Anbindung Gewerbegebiet Emerholz / Am Wammesknopf, Jugendfarm und Sportvereine</b> an den ÖPNV.	Die bestehende Anbindung des Gewerbegebiets über die Buslinie 508 entspricht den Anforderungen der Bedienungskategorie 4 des Nahverkehrsplans. Eine Änderung ist hier nicht beabsichtigt. Die Bedienung von peripher gelegenen Freizeitziele ist mit klassischen Linienverkehren nicht zu vertretbaren Kosten leistbar. Ggf. können hier einmal bedarfsgesteuerte Angebote eine Lösung bieten. Solche Angebotsformen sollen zunächst aber in

			größeren Wohngebieten mit topographisch schwieriger Erschließungssituation erprobt werden.
111	Stammheim	<b>Schnellbus nach Ludwigsburg/Bhf:</b> Streckenführung nicht über Löscher.	Die Regelverbindung von Stammheim in Richtung Ludwigsburg verläuft über Kornwestheim mit Umstieg auf die S-Bahn. Auf dieser Route sind auch die kürzesten Fahrzeiten möglich. Aus diesem Grund setzt sich die Stadtverwaltung auch für eine Aufwertung der Buslinie 412 ein. Die Buslinie 508 dient primär dem Zwischenortsverkehr zwischen Stammheim und Möglingen/Ludwigsburg-West. In dieser Funktion ist eine Mitwirkung der Linie an der Feinerschließung in Möglingen nicht beanstanden.
112	Stammheim	<b>Erreichbarkeit des Flughafens mit dem ÖPNV</b> zu frühen / späten Abflugs- und Ankunftszeiten.	In Kapitel 6.1.2 neu ist dargestellt, dass die LH Stuttgart die vom VRS Ende 2018 geplante Schaffung einer Frühanbindung des Flughafens begrüßt. Die frühen Abflüge sollten mit der S-Bahn problemlos erreichbar sein. Hinsichtlich der späten Ankünfte werden nach der inzwischen erfolgten Betriebszeitverlängerung der S-Bahn kaum noch Defizite gesehen. Mit der Fertigstellung der Stadtbahnanbindung des Flughafens kann die LH Stuttgart die Erreichbarkeit des Flughafens aus dem Stadtgebiet zudem künftig auch selbst direkt beeinflussen.
<b>Süd (FDP)</b>			
113	Süd FDP	Sollten die <b>oberirdischen Bahnsteige der Stadtbahnlinien U1 und U14 im Stuttgart-Süd auf 80 Meter verlängert</b> werden, wird die Stadt Stuttgart gebeten, den <b>Bezirksbeirat Stgt-Süd</b> bei der Planung <b>von Anfang an mit einzubeziehen</b> . Die Stadtbahn-Haltestellen befinden sich auf stadtteilprägenden Plätzen wie Bihlplatz und Scheottle-Platz, weshalb bei der Umgestaltung größten Wert auf die optische und nutzerorientierte Gestaltung der neuen Haltestellen Wert gelegt werden muss und dies die frühzeitige Einbindung des Bezirksbeirats zwingend notwendig macht.	Die LH Stuttgart sagt zu, den Bezirksbeirat Süd bei den Planungen der 80-Meter-Bahnsteige an Bihl- und Schoettle-Platz rechtzeitig einzubinden.
<b>Süd (Freie Wähler)</b>			
114	Süd Freie Wähler	<b>Verlängerung der Buslinie 82 vom Waldeck bis zur Sonnenbergklinik:</b> An der Christian-Belser-Straße liegen das Sportgelände des VfL Kaltental (rund 900 Mitglieder) mit Vereinsheim, öffentlicher Gaststätte, Kleinsporthalle, Kunstrasenplatz und Tennisplätzen sowie die Sonnenbergklinik mit Familienberatungs- und Behandlungsstelle nebst Fortbildungsstelle. Beide Institutionen haben seit Langem ein vitales Interesse an einer Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Das Sportgelände im Kohlhau liegt rund 800 Meter	Die im 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen bediente Buslinie 82 wäre für die Bedienung der Sonnenbergklinik völlig überdimensioniert, zudem erscheinen weder die Herstellung einer Wendepalte noch die Schaffung einer schnellen Querungsmöglichkeit der Böblinger Straße trivial. Die zu erwartende geringe Fahrgastnachfrage würde den relativ hohen baulichen und betrieblichen Aufwand nicht rechtfertigen.



		bergauf durch den Wald von der Bahnhaltestelle Waldeck entfernt, die Klinik mit ihrem regen Besuchsverkehr sogar über 1200 Meter entfernt. Eine Wendemöglichkeit für den Bus ließe sich einrichten. Außerdem hätten die Bewohner des unteren Bereichs von Sonnenberg ebenso den Vorteil einer attraktiven Anbindung an das Öffentliche Verkehrsnetz. Zumindest im Zusammenhang mit der Sanierung Kaltental sollte diese Verlängerung vertieft untersucht werden (u.a. Kreuzungsbereich Waldeck).)	Der Zugang zum ÖPNV von den Kaltentaler Höhenlagen aus ist vielfach beschwerlich. Hier besteht die Hoffnung, dass längerfristig mit bedarfsgesteuerten Ergänzungsverkehren eine Erleichterung erzielt werden kann. In eine solche Konzeption sollte dann auch die Sonnenbergklinik einbezogen werden.
<b>Süd (Bündnis 90 – die GRÜNEN)</b>			
115	Süd GRÜNE	<p><b>Alternativen zu 80-m-Bahnsteigen:</b> Im NVEP wird der Ausbau der U1 auf 80-m-Züge vorgeschlagen. Dazu müssen allerdings die Hochbahnsteige deutlich verlängert werden. Dies hat jedoch z.T. schwerwiegende städtebauliche Auswirkungen. Besonders an der Haltestelle „Bihlplatz“ würde eine Verlängerung der ohnehin schon sperrigen Hochbahnsteige eine Beeinträchtigung des schützenswerten Ortsbildes mit sich bringen.</p> <p>Bei aller Unterstützung für die notwendige Kapazitätserweiterung des ÖPNV müssen die städtebaulichen Konsequenzen berücksichtigt werden. Dazu bitten wir die Verwaltung, Alternativlösungen in den NVEP aufzunehmen, die zu gegebener Zeit geprüft werden sollen; dies könnten zum Beispiel sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer dritten Stadtbahnlinie durch Stuttgart Süd</li> <li>• Verzicht auf den Umbau der Bahnsteige <ul style="list-style-type: none"> <li>– mit Öffnung nur eines Zugteils bei Halt oder</li> <li>– mit Öffnung der jeweils hinteren bzw. vorderen Türen der Zugteile</li> </ul> </li> <li>• Einrichtung einer parallellaufenden Entlastungs-Buslinie während des Berufsverkehrs</li> <li>• Verlängerung der U14 nach Vaihingen zumindest in den Hauptverkehrszeiten</li> </ul>	<p>Die LH Stuttgart sagt zu, den Bezirksbeirat Süd bei den Planungen der 80-Meter-Bahnsteige an Bihl- und Schoettle-Platz rechtzeitig einzubinden.</p> <p>Zu den dargestellten Ausbau-Alternativen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Einsatz größerer Transportgefäße ist deutlich wirtschaftlicher als die Einrichtung einer 3. Stadtbahnlinie.</li> <li>• Die Leistungsfähigkeit der Stadtbahnstrecken und Verkehrsknoten im City-Bereich ist vielfach ausgeschöpft, so dass eine zusätzliche Line nicht bis zu den Aufkommensschwerpunkten geführt werden könnte.</li> <li>• Die Öffnung nur einzelner Türen an einer Haltestelle sehen SSB und VVS kritisch. Solche Lösungen sind mit enormem Informationsaufwand verbunden; schlecht informierte oder zu spät reagierende Fahrgäste würden den Betrieb verzögern, was Verspätungen zur Folge hätte.</li> <li>• Parallel verlaufende Entlastungs-Buslinie: Mit der Expressbuslinie X1 zwischen Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt wird die SSB zunächst Erfahrungen sammeln. Ggf. kann dieses Modell dann zu einem späteren Zeitpunkt für weitere Entlastungslinien genutzt werden.</li> <li>• Zwischen Heslach und Vaihingen ist das Fahrgastaufkommen nicht so hoch, dass zusätzliche Fahrzeugkapazitäten zum Einsatz kommen müssten.</li> </ul>
116	Süd GRÜNE	<b>Verlängerung der Buslinie 42 nach Degerloch:</b> Dies würde den Westen mit der S-Bahn über den Süden direkt mit Degerloch und dessen Vielzahl an Stadtbahn- und Buslinien verbinden. Zusätzlich	Zwischen Stuttgart-West, Stuttgart-Süd und Degerloch bestehen mit den Innenstadtbuslinien und der Zahnradbahn sehr gute ÖPNV-Verbindungen; die Schaffung einer zusätzlichen Direktverbindung wäre wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

		würde die Verlängerung eine bessere Anbindung des Eiernestes ermöglichen. Des Weiteren könnte die zusätzliche Einrichtung des all-jährlichen Seilbahnersatzverkehrs entfallen.	
117	Süd GRÜNE	<b>(Pedelec-)Fahrradverleihstationen Kaltental:</b> Der NVEP und die Bestimmungen der Neuvergabe des stadtweiten Fahrradverleihsystems sieht vor, die Anzahl an Verleihstationen auszubauen. Der Bezirk Süd verfügt bereits über einige Verleihstationen, die sich reger Nutzung erfreuen. Der Stadtteil Kaltental liegt an der Haupt-radroute 1 zwischen den Verleihstationen in Vaihingen und am Südheimer Platz, ist allerdings bisher mit keiner Verleihstation ausgestattet. Die in Kaltental immer wieder angemahnte fehlende ÖPNV-Erschließung der beiden „Hügel“ könnte relativ zügig und kostengünstig durch die Einrichtung von 3 Elektro-Fahrradverleihstationen (2x Hügel + 1x Tallage an Stadtbahnhaltestelle) überbrückt werden.	Die <b>Stadtbahn-Haltestelle „Kaltental“</b> wird als <b>zusätzlicher Standort-Vorschlag für das neue Leihfahrradsystem in den NVEP aufgenommen.</b>
118	Süd GRÜNE	<b>Haltestelle Pfaffensee Buslinie 92:</b> Der Antrag des Jugendrates zur Errichtung einer Bushaltestelle Pfaffensee wird unterstützt. Die Einrichtung einer solchen Haltestelle würde eine erhebliche Fahrzeitverkürzung und bessere Erreichbarkeit der Wildparkseen aus dem Stuttgarter Süden bedeuten.	Eine Anbindung der Parkseen besteht bereits mit der Haltestelle Schattengrund. Zwar ist die Fahrzeit dorthin deutlich länger, allein für den Freizeitverkehr wären aber die erheblichen baulichen Maßnahmen zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Schattenring nicht gerechtfertigt. Zur Herstellung von Busbuchten müsste in die Böschungen eingegriffen werden, zudem sind dort aktuell weder straßenbegleitende Gehwege noch adäquate Querungsmöglichkeiten verfügbar. Der einzige Standort mit vergleichsweise guter Anbindung an das Wegenetz wäre außerdem nur wenige Meter von der stadteinwärtigen Haltestelle „Rudolf-Sophien-Stift“ entfernt. Im NVEP keine Änderung.
<b>Süd (Jugendrat) – Sitzung vom 12.7.2017</b>			
119	Jugendrat S-Süd	<b>Zwei Stadtbahnlinien für Kaltental:</b> Kaltental wird sich voraussichtlich stark weiterentwickeln (Attraktivitätssteigerung durch Sanierungsmaßnahmen, zusätzliche Arbeitsplätze in Vaihingen). Ein guter ÖPNV kann wesentlich zu einer positiven Entwicklung des Stadtteils beitragen. Durch Kaltental soll daher eine Stadtbahnlinie über Charlottenplatz und eine weitere Stadtbahnlinie über Hauptbahnhof fahren.	Der Stadtteil Kaltental ist in seinem zentralen Bereich sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Die Beförderungskapazität einer einzigen Stadtbahnlinie reicht derzeit und auch längerfristig aber völlig aus. Ein ggf. einmaliger Umstieg ist bei den relativ kurzen Beförderungszeiten ins Stuttgarter Zentrum zumutbar.
120	Jugendrat S-Süd	<b>Kurzfristiger Einsatz von Doppelzügen auf der Linie U1:</b> Die Bahnen der Linie U1 sind in den Hauptverkehrszeiten an der Kapazitätsgrenze. Für den Einsatz von Doppelzügen plant die SSB die Verlängerung bestehender 40 m langer Bahnsteige auf 80 m. Um	Die Öffnung nur einzelner Türen an einer Haltestelle sehen SSB und VVS kritisch. Solche Lösungen sind mit enormem Informati-

		kurzfristig die Kapazitäten zu erhöhen, könnten Doppelzüge auch bereits jetzt an den 40 m langen Bahnsteigen halten mit Ein- und Ausstieg nur im Bereich des hinteren Segments des vorderen Zugs sowie des vorderen Segments des hinteren Zugs. Voraussetzung wäre, dass ausschließlich Züge eingesetzt werden mit Durchgang zwischen den beiden Segmenten und dass rechtzeitig vor Erreichen der betroffenen Haltestellen entsprechende Lautsprecherdurchsagen auf die Einschränkung hinweisen.	onsaufwand verbunden; schlecht informierte oder zu spät reagierende Fahrgäste würden den Betrieb verzögern, was Verspätungen zur Folge hätte.
121	Jugendrat S-Süd	<b>Ersatzbeschaffung für die Zahnradbahn und Betriebszeitverlängerung:</b> Die Zahnradbahn ist Touristenattraktion und wird bergauf zudem von Radfahrern und den Downhill-Fahrern genutzt. An schönen Tagen kommt es zu Kapazitätsengpässen. Wegen der Lärmentwicklung des Radvorstellwagens (Beeinträchtigung der Anwohner) endet der Betrieb täglich um 21 Uhr, was nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht. Die bestehenden Fahrzeuge sind nach Angabe der SSB oft in Reparatur. Mit der Beschaffung von neuen, leisen und längeren Zahnradbahnen mit Niederflurtechnik und Fahrradtransport in einem Abteil innerhalb der Bahn könnten mehr Kapazitäten geschaffen werden und die Betriebszeit verlängert werden.	Im NVEP (Kapitel 6.2.2 neu) ist dargestellt, dass die Kapazität für die Fahrradmitnahme im Zusammenhang mit dem anstehenden altersbedingten Austausch der Zahnradbahn-Fahrzeuge erhöht werden soll.
122	Jugendrat S-Süd	<b>Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage:</b> Im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots – drei Fahrten ab Schlossplatz (01:20 Uhr, 02:30 Uhr, 03:40 Uhr) – sollen in Stuttgart an allen Wochentagen Nachtbusse fahren. In den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und vor Feiertagen sollen – wie bisher – auch um 02:00 Uhr und um 03:10 Uhr Nachtbusse sowie die Nacht-S-Bahnen fahren. Dieses Angebot würden auch alle Fahrgäste nutzen können, die im Schichtdienst arbeiten und die bisher ihr eigenes Fahrzeug benutzen müssen, um zur Arbeit bzw. nach Hause zu kommen.	Im NVEP ist in Kapitel 6.3.1 neu (u. a.) die Maßnahme „Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage im Umfang des aktuellen Angebots an Donnerstagen“ dargestellt. Das bisherige Wochenend-Angebot (Fr/Sa, Sa/So, vor Feiertagen) wird hierbei nicht in Frage gestellt.
123	Jugendrat S-Süd	<b>Elektronische Fahrgastanzeigen an allen Haltestellen mit Hinweis auf alle Bahnen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gefordert wird die <b>Einrichtung</b> von elektronischen Fahrgastanzeigen an den Stadtbahnhaltestellen, wo diese bisher noch fehlen.</li> <li>• Diese Anzeiger sollen <b>alle Bahnen ankündigen</b>, auch die zusätzlichen Fahrten vom und zum Betriebshof Heselach (z.B. U4, U9, U15).</li> </ul>	Die SSB wird die dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an Haltestellen weiterhin kontinuierlich ausbauen (vgl. Kap. 6.3.3 neu und 8.2 neu). Planmäßige Ein- und Ausrückfahrten sind im Fahrplandatenbestand erfasst und werden auch auf den DFI-Bildschirmen angezeigt. Im Interesse einer konsistenten, auch für ortsunkundige Fahrgäste begreifbaren Fahrgastinformation werden aber nach Möglichkeit die gleichen Endziele verwendet, die auch bei normalen Linienfahrten genutzt werden. Die dynamische Anzeige des Seilbahn-Fahrplans würde eine Präzision

		<ul style="list-style-type: none"> <li>An der Stadtbahnhaltestelle „<b>Südheimer Platz</b>“ sollen auch die <b>Abfahrtszeiten der Seilbahn</b> angezeigt werden (entsprechend der Abfahrtszeiten der Zahnradbahn am Marienplatz).</li> </ul>	vortäuschen, die an dieser Stelle nicht gegeben ist. Der Fahrplan der Seilbahn gibt dem Kunden einen Anhaltswert, wie lang ggf. maximal auf eine Mitfahrt zu warten ist. Bei starkem Fahrgastandrang verkehrt die Seilbahn jedoch öfter, und zwar ggf. außerhalb des Fahrplans, Fahrten ohne Fahrgäste können entfallen. SSB und VVS gehen davon aus, dass Fahrgäste bei der Nutzung dieses historischen Verkehrsmittels auch eine gewisse Flexibilität der Bedienung tolerieren.
124	Jugendrat S-Süd	<b>Buslinie 42 verlängern vom Erwin-Schoettle-Platz über Karl-Kloß-Str. bis nach Degerloch:</b> Die SSB hat eine Verlängerung der Buslinie 42 bis zur Haltestelle „Lerchenrainschule“ aus betriebswirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Eine deutliche Verlängerung bis nach Degerloch würde zusätzliche Fahrgäste bringen und manche Autofahrt auf der Karl-Kloß-Str. überflüssig machen.	Nur wenige Meter vom Erwin-Schöttle-Platz entfernt verbindet die Zahnradbahn das Herz von Stuttgart-Süd, den Marienplatz, mit Degerloch. Der Marienplatz lässt sich zudem mit den Buslinien 41 und 43 aus Stuttgart-West gut erreichen. Für die Schaffung einer zusätzlichen Direktverbindung zwischen Stuttgart-Süd und Degerloch wird deshalb kein Bedarf gesehen.
125	Jugendrat S-Süd	<b>Pedelec-Verleihsystem für Kaltental:</b> Das bekannte topographische Problem in Kaltental ist die Verteilung auf zwei Hügeln mit einer Senke zwischendrin. Mehrere Stationen zum Verleihen von Elektrofahrrädern neben allen drei Kaltentaler Stadtbahnhaltestellen, sowie an wichtigen Stellen auf den Hügeln könnte für die notwendige Mobilität sorgen.	Die <b>Stadtbahn-Haltestelle „Kaltental“ wird als zusätzlicher Standort-Vorschlag für das neue Leihfahrradsystem in den NVEP aufgenommen.</b>
126	Jugendrat S-Süd	<b>Mehr Fahrten der Buslinie 82 zwischen Waldeck und Universität:</b> Es soll zwischen Waldeck und der Universität in Vaihingen auf der Buslinie 82 ein verbessertes Angebot geben.	Das Angebot der Buslinie 82 übertrifft bereits die im Nahverkehrsplan geforderte Bedienungskategorie 3 und reicht für die Bewältigung des Fahrgastaufkommens auf dieser Strecke gut aus.
127	Jugendrat S-Süd	<b>Verbesserter Zugang zur S-Bahn-Station „Österfeld“ aus Richtung Kaltental:</b> Es soll der Zugang zur S-Bahn-Station „Österfeld“ aus Richtung Kaltental attraktiver werden. Am dringendsten wäre eine gute Beleuchtung.	Die Maßnahme ist im NVEP (u.a.) in Kapitel 7.4 neu bereits dargestellt. Der Aspekt der Beleuchtung eines verbesserten Zugangs wird mit berücksichtigt. Im NVEP eine Änderung.
128	Jugendrat S-Süd	<b>Mehr Fahrten auf den Buslinien:</b> Die Busse ergänzen das Stadtbahnnetz. Um längere Wartezeiten beim Umsteigen zu verhindern, sollen auf den Buslinien im Stadtbezirk Stuttgart-Süd je nach Bedarf zusätzliche Fahrten angeboten werden.	Das Wesen des ÖPNV besteht in der Bündelung von Beförderungswünschen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Insoweit sind auch Wartezeiten bis zur Abfahrt elementarer Bestandteil des Systems ÖPNV. Eine nahezu kontinuierliche Beförderung im Sinne eines Rollsteigs kann der ÖPNV aus wirtschaftlichen Gründen nicht leisten, und es würde wegen des enormen Material- und Energieaufwands auch die ökologischen Vorteile des öffentlichen Verkehrs in Frage stellen.
129	Jugendrat S-Süd	<b>Attraktiver ÖPNV auch zu Freizeitzielen: Bushaltestelle „Wildparkseen“ am Schattenring einrichten:</b> Um mehr Leute dazu zu bewegen, auf ein eigenes Auto zu verzichten, ist es auch wichtig,	Eine Anbindung der Parkseen besteht bereits mit der Haltestelle „Schattengrund“. Ein Halt im Verflechtungsbereich des Schatten-

		Freizeitziele gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Der Jugendrat Süd besteht weiterhin auf seiner Forderung nach Einrichtung einer Bushaltestelle „Wildparkseen“ am Schattenring. Entgegen der Argumentation der SSB, die diese Forderung bisher abgelehnt hat, ist ausreichend Platz vorhanden (auf dem Seitenstreifen im Kreisverkehr) und Probleme bei der Verkehrssicherheit lassen sich lösen, indem die Zuführung aus nördlicher Richtung (aus Weilimdorf / Gerlingen bzw. Stuttgart-West und -Nord) zum Kreisverkehr auf eine Fahrspur verengt wird und die Verkehrsströme dadurch übersichtlicher werden.	rings ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht genehmigungsfähig, da z. B. der Busfahrer den aus Richtung Norden zuströmenden Verkehr nicht in ausreichendem Maße einsehen könnte. Zudem wäre in der Außenkurve keine Barrierefreiheit herstellbar. Für einen Stop in der Gegenrichtung müsste zudem in die Waldfläche eingegriffen werden, außerdem fehlt dort eine schnelle Anbindung an das Wegenetz der Wildparkseen. Im NVEP keine Änderung.
<b>Untertürkheim Gesamtbezirk</b>			
130	Untertürkheim	Konkrete Umsetzung <b>Maßnahmen zur Barrierefreiheit</b> , damit die Haltestellen am Untertürkheimer Bahnhof barrierefrei werden.	Mit Ausnahme des Regionalzug-Bahnsteigs sind alle Übergänge zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln barrierefrei ausgestaltet. Nicht barrierefrei ist leider der Bahnhofszugang aus Richtung Ortsmitte, was für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine erhebliche Zugangshürde darstellt. <b>Ein entsprechender Prüfauftrag zur Abhilfe wird im NVEP ergänzt.</b>
131	Untertürkheim	<b>Verbesserung der Abstimmung der An- und Abfahrtszeiten der Buslinien 60 und 61</b> – besonders in den Nebenverkehrszeiten – an den Haltestellen Bahnhof Untertürkheim (Anschlüsse U4, U13, S1), Bahnhof Fellbach (Anschlüsse S2, S3) Fellbach Lutherkirche (Anschluss U1), um lange Wartezeiten zu vermeiden und den ÖPNV dadurch attraktiver zu machen.	Details der Fahrplangestaltung sind über den NVEP nicht regeln. Die Anregung wird an die SSB weitergegeben.
132	Untertürkheim	<b>Ertüchtigung der Haltestellen des VVS</b> (U-Bahnen und S-Bahnen) mit sicheren und überdachten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, da viele RadfahrerInnen Mühe haben, beim Umstieg auf den ÖPNV eine geeignete Abstellmöglichkeit zu finden. Kostenpflichtige Radverleihstationen lösen nicht das Abstellproblem der Radfahrer, die mit eigenem Fahrrad unterwegs sind.	An den meisten S-Bahn- und an vielen Stadtbahn-Haltestellen existiert bereits ein Angebot an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten. Der NVEP sieht aber durchaus noch Handlungsbedarf für das gesicherte Abstellen privater Fahrräder und empfiehlt hierfür Radstationen oder automatisierte Abstellanlagen (Kap. 4.4 neu). <b>Das Thema ist in Kap. 8.2 neu allerdings vergessen worden und wird dort noch ergänzt.</b>
133	Untertürkheim	Erweiterung der Fahrgastinformation auf dem <b>Karl-Benz-Platz</b> – Einrichtung eines <b>DFI-Anzeigers</b> . Der Bezirksbeirat bittet um Auskunft nach dem aktuellen Stand der Finanzierung/Kostenverteilung Stadt und Verband Region Stuttgart.	Regelungen zur Kostentragung bei Einzelmaßnahmen sind kein Thema des NVEP. Der Wunsch des Bezirksbeirats nach aktueller Information wird an das Tiefbauamt und die SSB weitergegeben.
134	Untertürkheim	<b>Einrichtung einer Busverbindung vom Neckartal zum Flughafen</b> (Verlängerung der Buslinie 65 von Plieningen bis zum Flughafen als Ersatz für die gestrichene Buslinie 79 zwischen Plieningen und Flughafen), sodass tagsüber und am Wochenende eine attrak-	Ist im NVEP-Entwurf bereits als Maßnahme „Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen“ dargestellt.

		<p>tive Nahverkehrsalternative auf der Tangentiallinie Neckartal-Flughafen gegeben ist, um die Stammstrecke zu entlasten und den ÖPNV attraktiver zu machen. Der Bezirksbeirat Untertürkheim unterstützt nachdrücklich die Voten aus Obertürkheim, Plieningen, Birkach u.a.</p>	
135	Untertürkheim	<p><b>Verdichtung des Takts der Schusterbahn</b>, so dass tagsüber und am Wochenende eine wirkliche Nahverkehrsalternative auf der Tangentiallinie Plochingen/Esslingen-Kornwestheim/Ludwigsburg gegeben ist, um die Stammstrecke zu entlasten und den ÖPNV attraktiver zu machen.</p>	<p>Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass das Fahrgastaufkommen im heutigen Streckenkorridor eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart keinen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b></p>
136	Untertürkheim (nachträglich eingereichter Punkt aus der Bezirksbeirats-sitzung vom 26.09.2017)	<p>Der Bezirksbeirat bittet um Prüfung, wie mit Kleinbussen eine direkte <b>Busverbindung zwischen Uhlbach und Rotenberg bis zur Egelseer Heide</b> und zurück nach Untertürkheim hergestellt werden kann.</p>	<p>Bei der Konzeption des ÖPNV-Netzes in den Stadtbezirken steht im Sinne der Daseinsvorsorge die Erschließung der Siedlungsflächen und deren Anbindung an das übergeordnete Schienennetz im Vordergrund. Beides ist in den Stadtteilen Rotenberg und Uhlbach gewährleistet. Zusätzliche tangentielle Linienverkehre an den Rändern des Stadtgebiets können dann eingerichtet werden, wenn dort eine ausreichende, regelmäßige Nachfrage zu erwarten ist. Zwischen Uhlbach und Rotenberg wird dieses Potenzial jedoch nicht gesehen, auch im Falle einer Verlängerung bis zur Egelseer Heide nicht. Ggf. könnte diese Relation jedoch ein interessantes Testfeld für ein bedarfsgesteuertes Verkehrsangebot sein.</p>
<b>Vaihingen Gesamtbezirk</b>			
137	Vaihingen	<p><b>Taktung der Buslinie 81</b> nachmittags von 13 bis 15 Uhr zwischen den Haltestellen Hegel-Gymnasium/Pestalozzi-Schule und Lauchau verkürzen (vgl. neue Vormittags-Regelung)</p>	<p>Der NVEP beschäftigt sich mit mittel- bis langfristigen ÖPNV-Angebotsverbesserungsmaßnahmen. Der meist kurzfristig zu organisierende Schülerverkehr kann über den NVEP nicht gesteuert werden.</p>

<b>Wangen Gesamtbezirk</b>			
138	Wangen	<b>Einführung eines Ortsbusses</b> im ½ Stundentakt, der die Jägerhalde über den Rinckenberg und Rewe mit dem Kirchweingberg/Friedhof verbindet.	Die ÖPNV-Erschließung Wangens wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan betrachtet (siehe Anlage 4.2 des NVPs). Wie im NVEP in Kapitel 7.21 neu dargestellt, waren dabei im Stadtbezirk Wangen keine ÖV-Erschließungs- oder -Erreichbarkeitsdefizite festzustellen. Sicherlich kann auch eine bestehende Stadtbahnerschließung nicht alle lokalen Beförderungswünsche, wie z. B. die Fahrt von der Wangener „Halbhöhe“ ins Ortszentrum, erfüllen. Für deren Abdeckung sind allerdings die klassischen Elemente des ÖPNV, Busse und Bahnen, ungeeignet. Möglicherweise kann hier künftig über bedarfsgesteuerte Ergänzungsverkehre eine ökonomisch und ökologisch vertretbare Lösung angeboten werden.
139	Wangen	Der <b>gesamte Stadtbezirk Wangen</b> soll mit einem <b>Kurzstreckentarif</b> (muss 5 Haltestellen umfassen) <b>oder einem Ortstarif</b> befahrbar sein.	Die Konditionen für VVS-Tarifprodukte sind verbundweit einheitlich – ein Grundprinzip, zu dem sich die LH Stuttgart als VVS-Gesellschafter bekennt. Der Kurzstreckentarif orientiert sich verkehrsmittelabhängig an einer bestimmten Anzahl von zu passierenden Haltestellen (Bus/Stadtbahn: bis zur 3. Haltestelle bzw. Eisenbahnverkehr bis zur nächsten Haltestelle nach dem Einstieg). Sonderregelungen für einzelne Relationen oder Gebiete sind auszuschließen.
140	Wangen	<b>Verlängerung der Buslinie 65</b> bis zum Flughafen.	Ist im NVEP-Entwurf bereits als Maßnahme „Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen“ dargestellt.
141	Wangen	Am <b>Wangener Marktplatz</b> wird eine <b>Fahrradstation</b> eingerichtet. Entsprechende Abgabestationen werden über Wangen verteilt.	In Kapitel 7.21 neu wird ein Leihfahrrad-Standort in Wangen vorgeschlagen. Zusätzliche Abgabe-Stationen sind nicht geplant. Im neuen Leihfahrradsystem RegioRadStuttgart wird darüber hinaus auch ein günstiger Pauschaltarif angeboten werden, so dass ein Mit-nach-Hause-Nehmen und eine Rückgabe des Fahrrads am Folgetag an der Ausleihstelle zu vertretbaren Kosten möglich sein wird.
142	Wangen	Die <b>Haltestellen</b> sind für <b>120 m-Züge</b> zu verlängern.	Derzeit sind mit einer Ausnahmegenehmigung maximal 80 m-Züge im allgemeinen Straßenverkehr zulässig. Für 120 m-Züge müssten die Stadtbahnstrecken wohl generell vom Straßenraum abgetrennt werden. Dies ist z. B. in Stuttgart-Ost nur schwer umsetzbar. Hinzu kommt die Frage der Anordnung derart langer Bahnsteige in bebauten Bereichen. Der Einsatz von Stadtbahnzügen in Dreifachtraktion (120 m) ist deshalb eine eher visionäre Option und noch kein Thema für den jetzigen NVEP.

143	Wangen	<b>Verbesserung der Fahrplanabstimmung</b> der Stadtbahnen U9 und U13 mit den Bussen in Hedelfingen/Umsteigewege und -zeiten berücksichtigen.	Die Buslinien bieten i. d. R. Anschlüsse von und zum übergeordneten Verkehrsmittel S-Bahn. Das hat den Nebeneffekt, dass Stadtbahn- und Busanschlüsse teils nicht optimal realisiert werden können. Die Stadtbahnen in Hedelfingen verkehren aber so häufig, dass ein guter Stadtbahn-Bus-Anschluss zu den meisten Verkehrszeiten planbar ist.
144	Wangen	Die Linien <b>U4 und U9</b> sollen <b>zwischen den Haltestellen Stöckach und Wangener/Landhausstraße „versenkt“</b> werden.	Die „Tieferlegung“ einer bestehenden Stadtbahntrasse erzeugt keinen verkehrlichen Nutzen im Sinne des Gesetzgebers und wäre daher nicht als Netzausbau aus Bundes- oder Landesmitteln förderfähig. Angesichts der dringend notwendigen Investitionen in „echte“ Angebotsverbesserungen erscheint es nicht vorstellbar, dass die LH Stuttgart in absehbarer Zeit einen primär städtebaulich motivierten, extrem teuren Streckenumbau vollständig aus Eigenmitteln in Angriff nehmen könnte.
<b>Weilimdorf Gesamtbezirk</b>			
145	Weilimdorf (nachträglich eingereichter Punkt aus der Bezirksbeirats-sitzung vom 25.01.2017)	Der Bezirksbeirat beantragt die Verlängerung aller Haltestellen entlang des Verlaufs der Stadtbahnlinie U6 auf 120 Meter, um die Stadtbahnen der Linie U6 in Dreifach-Traktion fahren lassen zu können.	Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen haben im Teilnetz der Talquerlinien keine signifikanten Kapazitätsengpässe erkennen lassen, so dass ein Ausbau der Linie U6 auf Dreifach-Traktion, der im Übrigen einen aufwändigen Umbau des Streckenabschnitts in der Hohenheimer Straße erfordern würde, zumindest mittelfristig nicht erforderlich erscheint. Im Bereich Feuerbach/Weilimdorf wird zudem künftig eine neue Stadtbahnlinie U16 (Fellbach – Giebel bzw. Weilimdorf Bf.) die Linien U6 und U13 überlagern, so dass auch in diesem Korridor ohne zusätzliche Behängung der vorhandenen Linien ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen werden.
146	Weilimdorf (nachträglich eingereichter Punkt aus der Bezirksbeirats-sitzung vom 25.01.2017)	Die U13 sollte ganztägig in Doppel-Traktion bis zur Endhaltestelle geführt werden.	
<b>Zuffenhausen Gesamtbezirk</b>			
147	Zuffenhausen	Im <b>Stuttgarter Stadtbereich</b> des VVS-Gebietes soll es <b>nur eine Zone</b> geben. So soll sichergestellt werden, dass ein ÖPNV Nutzer, der beispielsweise von Kornwestheim in die Innenstadt fährt, nicht von Kornwestheim mit dem Auto nach Zuffenhausen fährt um dadurch statt 3 Zonen nur eine Zone bezahlen zu müssen.	Die Prüfung eines Einheitstarifs in der LH Stuttgart durch Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20 ist als mögliches Handlungsfeld im Bereich der Tarifstruktur im NVEP bereits enthalten (Kapitel 5.1.3 neu). Dabei sind von den Verbundpartnern auch mögliche Folgewirkungen mit zu bedenken.
148	Zuffenhausen	Es soll eine <b>Tageskarte für Kinder</b> angeboten werden.	Bei Einführung neuer Ticketangebote im VVS sind immer auch die Kriterien „Nachfrage“ und „Tarifübersichtlichkeit“ zu beachten. Eine Nachfrage nach TagesTickets für Kinder ist beim VVS nahezu nicht vorhanden. Oftmals sind Kinder bereits in Besitz eines Scool-Abos (MonatsTicket mit Netzwirkung rund um die Uhr) oder zusammen mit den Eltern unterwegs und nutzen dabei



			meist die vorhandenen GruppenTagesTickets. Bei einer sehr kleinen Nachfrage das Tarifangebot zu erweitern und damit unübersichtlicher zu machen, ist zusammen mit einem unverhältnismäßig hohen vertrieblichen und kommunikativen Aufwand für ein solches Ticket nicht sinnvoll. Daher sind TagesTickets für Kinder in den meisten deutschen Verkehrsverbänden nicht anzutreffen.
149	Zuffenhausen	Das <b>Scool-Abo</b> soll unabhängig vom Wohnort des Schülers <b>für das ganze Netz</b> gelten.	Das Scool-Abo gilt bereits heute ohne zeitliche Einschränkungen im gesamten VVS-Verbundgebiet.
150	Zuffenhausen	Das <b>Studi-Ticket</b> soll <b>auch Auszubildenden</b> zur Verfügung stehen.	Das VVS-StudiTicket kann nicht Auszubildenden angeboten werden, da das StudiTicket auf einer solidarischen Mitfinanzierung aller Studierenden basiert. Seit September 2016 bietet der VVS allerdings ein sehr günstiges Ausbildungs-Abo an, mit dem für 59 Euro pro Monat im gesamten VVS-Verbundgebiet gefahren werden kann.
151	Zuffenhausen	Das <b>autonome Fahren</b> soll auch in der Stadt möglich sein.	Die LH Stuttgart steht dem Thema Autonomes Fahren offen gegenüber; es wird daher in Stuttgart in naher Zukunft sicherlich möglich sein, sich selbst steuernde Fahrzeuge einzusetzen.
152	Zuffenhausen	Auf Seite 144 muss es „ <b>Schoßbühl</b> “ und nicht „Schönbühl“ heißen	<b>Wird in Kapitel 7.23 neu korrigiert.</b>
153	Zuffenhausen	Der Fahrplan der <b>Buslinie 52</b> soll auf Sonn- und Feiertage ausgeweitet werden und das Wohngebiet Roter Stich soll angebunden werden.	Eine Angebotsausweitung auf der Buslinie 52 <b>an</b> Sonn- und Feiertagen ist als mittelfristige Maßnahme im NVEP dargestellt (Kapitel 7.23 neu). Die Linie durchquert bereits heute die Straße Roter Stich (Haltestelle „Hebsacker Straße“). Im NVEP keine Änderung.
154	Zuffenhausen	Es soll langfristig einen <b>Nachtbus nach Zazenhausen</b> geben, da die Kinder des Wohngebietes Hohlgrabenäcker älter werden und zukünftig einen Nachtbus brauchen werden.	Eine Einbindung Zazenhausens in das Nachtbusnetz ist betrieblich problematisch. Mittelfristig reicht ohnehin wegen des relativ geringen Fahrgastpotenzials die im NVEP dargestellte und inzwischen umgesetzte Anbindung mit einem Nachttaxi aus.
155	Zuffenhausen	Es soll geprüft werden, ob <b>ein Schulbusverkehr von Zazenhausen zum Schulcampus Rot und Freiberg</b> eingerichtet werden kann.	Die genannten Relationen sind mit den bestehenden Linien mit einem Umstieg am Kelterplatz in etwa 15 Minuten zu bewältigen. Die Nutzung dieser Verbindungen stellt keine unzumutbare Erschwernis für die Schüler dar. Für einen zusätzlichen Schülerverkehr wird deshalb kein Bedarf gesehen.
156	Zuffenhausen	Um eine Verminderung des Stickoxidausstoßes, insbesondere von Dieselfahrzeugen, zu erreichen, soll eine <b>Reduzierung der Geschwindigkeit auf allen Straßen</b> erfolgen.	Fragen der Verkehrssteuerung des Individualverkehrs sind kein Thema des NVEP. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf allen Straßen hätte partiell jedoch auch eine Verlangsamung des Buslinienverkehrs zur Folge, was seiner Attraktivität abträglich wäre und die Betriebskosten erhöhen würde. Eine solche

			Maßnahme kann deshalb kein generelles Ziel der Nahverkehrsplanung sein.
157	Zuffenhausen	Die Attraktivität des <b>Bahnhofs Zuffenhausen</b> soll verbessert werden.	Diese Anregung müsste konkretisiert werden.
158	Zuffenhausen	Am Bahnhof Zuffenhausen soll eine <b>Fahrradverleihstation</b> eingerichtet werden.	Der In Zuffenhausen ist am Kelterplatz bereits eine Leihstation vorhanden. Aufgrund der fehlenden Verknüpfung von Stadtbahn und S-Bahn in Zuffenhausen erscheint eine weitere Station am S-Bahn-Haltepunkt durchaus sinnvoll. <b>Der Bahnhof Zuffenhausen wird daher als zusätzlicher Standort-Vorschlag für das neue Leihfahrradsystem in den NVEP aufgenommen.</b>
159	Zuffenhausen	Alle <b>Haltestellen</b> sollen <b>barrierefrei</b> sein und die Querung von Straßen um zur Haltestelle zu gelangen soll vereinfacht werden (Beispiel: Haltestelle Hohensteinstraße).	Das Tiefbauamt der LH Stuttgart arbeitet kontinuierlich daran, die Barrierefreiheit an Haltestellen herzustellen. Dies ist im NVP dargestellt. Nachdem der Bahnsteig der Haltestelle „Hohensteinstraße“ bereits von beiden Enden her zugänglich ist, sind weitere Verbesserungen dort kaum möglich.
160	Zuffenhausen	20 % weniger Autoverkehr bis 2025 ist nur zu erreichen durch <b>Straßenrückbau</b> .	Fragen der Verkehrssteuerung des Individualverkehrs sind kein Thema des NVEP. Die zitierte städtische Zielsetzung findet nur als gesetzte Randbedingung für die ÖPNV-Weiterentwicklung in den NVEP Eingang.
161	Zuffenhausen	Es fehlt ein <b>Stadtbahnhalt zwischen Kirchtalstraße und Salzweissenstraße</b> .	Gemäß Nahverkehrsplan gibt es in diesem Bereich kein Erschließungsdefizit. Die komplette Besiedlung liegt innerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen.
162	Zuffenhausen	Das <b>Schienennetz soll besser gepflegt</b> werden.	Diese Anregung müsste konkretisiert werden.
163	Zuffenhausen	Dem NVEP sollen <b>aktualisierte Schülerzahlen</b> zu Grunde gelegt werden.	Quelle für die Schul- und Schülerzahlen im NVEP-Entwurf ist der „Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015“. Die Zahlen werden in der NVEP-Schlussfassung auf den aktuellsten verfügbaren Stand gebracht.
164	Zuffenhausen	<b>P&amp;R</b> : Verbesserung ist dringend nötig, aber verbunden mit Anliegerparken und konsequenter Kontrolle.	Diese Anregung müsste konkretisiert werden. Im Übrigen favorisiert die Stadtverwaltung einen P+R-Ausbau an den Rändern des Stadtgebiets (z. B. in Weilimdorf). Ein Ausbau in Zuffenhausen widerspräche diesem Ansatz.
165	Zuffenhausen	<b>Netzausbau Stadtbahn im Abschnitt Vaihingen – Heumaden</b> , ohne Beschränkung auf die Relation Stammheim – Ruhbank	Die SSB geht davon aus, dass die Linie U15 auch im Fall einer Verdichtung der Linie U8 weiterhin zweitweise bis Heumaden durchgebunden werden wird, sofern das Kehren beider Linien auf diesem Streckenast organisiert werden kann. Im NVEP ist eine mögliche Rücknahme der Linie U15 auch nicht fixiert. Daher sind dort keine Änderungen erforderlich.

166	Zuffenhausen	Aufwertung des <b>Mobilitätspunktes Ohmstraße</b>	Eine Aufwertung des dortigen Haltestellenbereichs im Sinne der Überlegungen zur Schwabstraße oder zum Schmalzmarkt („ÖPNV-Vorrangbereich“) wäre im Grundsatz wünschenswert. Aufgrund der extrem hohen IV-Verkehrsbelastung der Schwieberdinger Straße und der Vielzahl der dort verkehrenden Buslinien sind Busbuchten an dieser Haltestelle bis auf Weiteres jedoch unverzichtbar. Die notwendige Kompaktheit für ein verkehrlich-gestalterisches Merkzeichen kann deshalb an der Haltestelle „Ohmstraße“ gegenwärtig nicht erreicht werden.
<b>Zuffenhausen (CDU)</b>			
167	Zuffenhausen CDU	<p><b>P+R-Konzept Zuffenhausen Bahnhof, Neugestaltung / Erweiterung der PKW-Stellplätze, Anpassung der Zufahrtsstraßen</b>  Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Aufnahme des folgenden Punktes in den Nahverkehrsentwicklungsplan zu prüfen:  Entwicklung und Umsetzung eines attraktiven P+R-Konzepts am Bahnhof Zuffenhausen durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung und ggf. Erweiterung der heute ca. 190 Stellplätze durch ein Parkhaus,</li> <li>• Bedarfsgerechte Anpassung der direkten Zufahrt und der Zufahrtsstraßen im Bereich Zahn-Nopper-Straße, Stammheimer Straße, Am Bahnhof</li> <li>• Attraktive Preisgestaltung. Derzeit liegen die Tarife bei 2,60 EUR pro Tag bzw. 40 EUR pro Monat (bei einer Mindest-Mietdauer von 3 Monaten)</li> <li>• Parkleitsystem an den Einfallstraßen Schwieberdinger-, Ade-, Stammheimer- und Ludwigsburger Straße</li> </ul> <p>Begründung: Der heutige Parkplatz „Am Bahnhof“ bietet nur wenige Behindertenparkplätze, keine Frauenparkplätze, keine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und auch sonst macht der Parkplatz und die Zufahrt keinen einladenden, sicheren Eindruck. Hinweise auf die Parkmöglichkeit an den Einfallstraßen fehlen. Trotzdem ist der Parkplatz an Werktagen häufig voll belegt. Der VVS gibt den Auslastungsgrad zu Spitzenzeiten mit 95% bzw. 100% an, weswegen viele Parkplatzsuchende auf die umliegenden Wohngebiete ausweichen. Aufgrund der günstigen Lage direkt am Bahnhof Zuffenhausen ist hier ein idealer Umsteigepunkt vom Individualverkehr in den ÖPNV. Durch ein attraktives Angebot und ein modernes Parkraummanagement würden die angrenzenden Wohngebiete so-</p>	Das Thema P+R muss im regionalen Zusammenhang gesehen werden, da zahlreiche Pendler von außerhalb der Stadtgrenzen in die LH Stuttgart pendeln und hierfür primär P+R-Plätze in der Region oder am Stuttgarter Stadtrand nutzen. Gemäß ÖPNV-Pakt hat daher der Verband Region Stuttgart beim Thema P+R die konzeptionelle Federführung. Die LH Stuttgart entscheidet daher in Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart, welche P+R-Plätze im Stuttgarter Stadtgebiet sinnvollerweise ausgebaut werden. Grundsätzlich erscheint es jedoch aus Sicht der Stadtverwaltung sinnvoller, die Pendler spätestens an der Stadtgrenze zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Das verkehrlich ohnehin bereits stark belastete Zuffenhausen ist für diese Funktion fast schon zu zentrumsnah. Im NVEP keine Änderung. In der Tat befindet sich der P+R-Platz am Bahnhof Zuffenhausen im Besitz der DB AG und von dieser mittels eines Dienstleisters bewirtschaftet. Die LH Stuttgart hat auf dessen Parktarife und Kapazitätsüberlegungen keinen Einfluss. Was das äußere Erscheinungsbild und die bauliche Neuordnung angeht, unterstützt die LH Stuttgart die gemachten Anregungen. Es wäre begrüßenswert, wenn die Deutsche Bahn ggf. zusammen mit einem Investor und dem Betreiber hier entsprechend initiativ würde.

		<p>wie die Einfallstraßen in Richtung Stuttgart Stadtmitte, insbesondere die Schwieberdinger Straße und die Ludwigsburger Straße, entlastet.</p> <p>[Hinweis: Der derzeit vorhandene Parkplatz „Am Bahnhof“ wird von der Contipark GmbH betrieben, die Fläche selbst ist vermutlich im Besitz der DB AG.]</p>	
<b>Zuffenhausen (SÖS-LINKE-PluS)</b>			
168	Zuffenhausen SÖS-LINKE-PluS	<p><b>Zusätzlicher Haltepunkt an der R11 (Salamanderbahn) in Zazenhausen:</b></p> <p>Der Bezirksbeirat Zuffenhausen bittet unter Zuhilfenahme der derzeitigen und prognostizierten Fahrgastzahlen darum, die Beibehaltung des alten und die Schaffung eines neuen Haltepunkts der R11 auf Höhe des TV Zazenhausen zu prüfen.</p> <p>Begründung: Bei der Bezirksbeiratssitzung am 23.Mai 2017 wurde von der Fraktion SÖS-LINKE-PluS ein Antrag gestellt, in dem eine Verbesserung und Takterhöhung der Bahnlinie Kornwestheim – Untertürkheim, der sogenannten Schusterbahn, gefordert wird.</p> <p>Es folgte ein ergänzender Antrag, in dem die Verlegung der Haltestelle Zazenhausen in Höhe TV Zazenhausen gefordert wurde. Den Anträgen wurde mehrheitlich zugestimmt.</p> <p>Um derzeitige Fahrgäste der Schusterbahn im Wohngebiet Rot/Freiberg und Beschäftigte der LVA Freiberg, die bis auf die Taktung mit der raschen Verbindung sehr zufrieden sind, bei einer Realisierung der Haltepunktverlegung nicht wieder ans Auto zu verlieren, weil die dann erforderliche Wegstrecke zum Haltepunkt in keinem Verhältnis zur Fahrzeitverkürzung mehr stünde, sieht die Fraktion die Prüfung der Beibehaltung des alten und die Schaffung eines neuen Haltepunktes an der R11 auf Höhe des TV Zazenhausen als sinnvoll an. Durch die topographische Besonderheit (Viadukt) wäre die Möglichkeit von 2 dicht aufeinander folgenden Haltepunkten gegeben. Im Einzugsgebiet Zazenhausen mit seinem neuen Wohngebiet hätten dann auch ältere, nicht motorisierte Menschen die Möglichkeit, das Einkaufszentrum Freiberg als Nahversorgung zu nutzen, indem sie eine Haltestelle mit der Schusterbahn fahren.</p>	<p>Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass das Fahrgastaufkommen im heutigen Streckenkorridor eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart keinen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. In einer vertiefenden Untersuchung lässt der VRS aber derzeit prüfen, ob durch eine Verlängerung der R11 über den heutigen Linienweg hinaus ein höherer verkehrlicher Nutzen erzeugt werden kann. <b>Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu).</b> Die Schaffung eines zusätzlichen Haltepunkts wäre dann zu prüfen, wenn sich der VRS tatsächlich zu einen ganztägigen Betrieb der R11 entschließen würde.</p>