

## Anregungen und Hinweise zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Stuttgart

### 1.) Bezirksbeiräte

Nr.	Stadtbezirk	Anregung	Behandlung und ggf. Einbindung in den NVP-Entwurf
<b>Bezirksbeirat Bad Cannstatt (Stellungnahmen CDU, Bündnis 90 / Grüne und SPD siehe separate Synopse)</b>			
0	Bad Cannstatt	Im Stadtbezirk Bad Cannstatt wurden die Anregungen nach Fraktionen abgegeben. Daher sind die Anregungen zum NVP in Synopse 2 (Fraktionen der Bezirksbeiräte) dargestellt.	-
<b>Bezirksbeirat Botnang</b>			
1	Botnang	Der Bezirksbeirat Botnang begrüßt die Aufnahme des seit 5 Jahren bewährten Ortsbusbetriebs "BOB - Botnanger Ortsbus" in Trägerschaft des Botnanger Bürgervereins ARGE e.V. in den Nahverkehrsplan als "besonderes Verkehrsangebot" (Ziffer 2.2.4). Der "BOB" ist wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Netzes. Der Bezirksbeirat verbindet damit die Erwartung, dass dies nach den bislang vorliegenden Auskünften der Verwaltung für etwaige Anträge in der Zukunft (Bezuschussung für Fahrzeuge und Trägervereine, Fortbildung der Fahrer, Kosten des Betriebs, wie bspw. Personenbeförderungsscheine, etc.) hilfreich ist. Es wird darum gebeten, darauf zu achten, dass die Ehrenamtlichkeit des Betriebs noch Erwähnung findet. Der BOB unterstützt aus Sicht des Bezirksbeirats auch den Aktionsplan "Nachhaltig mobil in Stuttgart" (Ziffer 1.4.4), was u.a. durch die Auszeichnungen beim Umweltpreis der Stadt sowie mit dem Preis für Nachhaltigkeit der Bürgerstiftung Stuttgart belegt wird.	Die Stadt begrüßt das ehrenamtliche Engagement Botnanger Bürger beim Betrieb des Botnanger Bürgerbusses. <b>Im Text (Kapitel 2.2.4) wird die Ehrenamtlichkeit explizit dargestellt („Im Stadtbezirk Botnang verkehrt der <u>ehrenamtlich betriebene</u> Botnanger Ortsbus (BOB) ...“).</b>
<b>Bezirksbeirat Degerloch</b>			
2	Degerloch	Der Bezirksbeirat Degerloch stimmt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) der Landeshauptstadt Stuttgart zu.	Im NVP sind keine Änderungen oder Ergänzungen erforderlich.
<b>Bezirksbeirat Feuerbach</b>			
3	Feuerbach	<b>Barrierefreier Zugang am Feuerbacher Balkon (Stadtbahnhaltestelle „Föhrich“):</b> Im Hinblick auf die zunehmende Zahl älterer und auch bewegungseingeschränkter Mitbürger sowie wegen der topographischen Gegebenheiten der Stadtbahnstation „Föhrich“ muss der Umbau bzw. der Einbau eines Aufzugs als Mindesterschließungsstandard unbedingt und umgehend vorgezogen werden. Als zeitlich konkretisierte Maßnahme wird dies bis 2017 zur Herstellung der umfassenden Barrierefreiheit der stark frequentierten Haltestelle	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.

		gefordert. Die Bereitstellung eines Zuschuss von 200.000 Euro zur Realisierung ist aktuell durch das Siedlungswerk möglich.	
4	Feuerbach	<b>P+R Parkplätze fußläufig zum Bahnhof Feuerbach:</b> Die intermodale/multimodale Verknüpfung der Verkehrsmittel muss am Feuerbacher Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt attraktiver und flexibler gestaltet werden.	Die Schaffung eines P+R-Platzes am Bahnhof Feuerbach ist deshalb nicht möglich, weil keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist der Bahnhof Feuerbach sehr gut in das ÖPNV-Netz eingebunden, so dass die S-Bahn problemlos auch mit Bus oder Stadtbahn erreicht werden kann.
5	Feuerbach	Es wird eine <b>Anbindung des Ortsbusses an den VVS</b> gewünscht, sowohl bezüglich der Fahrzeiten wie auch des Tarifs.	Der Ortsbus Feuerbach kann eine mit anderen Bereichen vergleichbare ÖV-Erschließung nicht gewährleisten. Für ein umfassendes Angebot (ganztägiges Angebot, Stadtbahn-Anbindung, VVS-Tarif) ist jedoch wegen der geringen Größe der defizitären Erschließungsbereiche keine wirtschaftliche Basis zu erkennen.
6	Feuerbach	Die <b>Taktung der Stadtbahnlinien U13/U6/U15/U7</b> soll <b>besser abgestimmt</b> werden, damit an der Haltestelle „Pragsattel“ ein zeitnahe Umstieg erfolgen kann.	Die Fahrpläne der 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.
7	Feuerbach	Der <b>10-Minuten-Takt</b> soll <b>bis 21.30 Uhr</b> verlängert werden.	Im Dezember 2014 wurde der 10-Minuten-Takt am Abend um eine Stunde von 19:30 Uhr auf 20:30 Uhr verlängert und damit an die gewachsene Nachfrage in der abendlichen Hauptverkehrszeit angepasst. Vor dem Hintergrund des damit verbundenen betrieblichen Mehraufwands ist gegenwärtig eine weitere Verlängerung des 10-Minuten-Takts bis 21:30 Uhr möglicherweise wünschenswert, aber aus Kostengründen nicht machbar.
<b>Bezirksbeirat Hedelfingen</b>			
8	Hedelfingen	In den Nahverkehrsplan ist eine umsteigefreie Verbindung auf dem Linienweg der Buslinie 65 bis Flughafen/Messe aufzunehmen.	Stuttgart-Plieningen verfügt mit der Buslinie 122 bereits über eine Direktverbindung zum Flughafen, zusätzlich kann dieser auch über Filderstadt-Bernhausen mit einmaligem Umstieg erreicht werden. Der Testlauf mit der Buslinie 79 als zusätzliche

			<p>Verbindung im Anschluss an die Linie 65 hat gezeigt, dass damit kaum weitere Fahrgäste gewonnen werden können. Die Linie 79 wird deshalb im Mai 2016 wieder eingestellt.</p> <p>Die Stadtverwaltung ist der Auffassung, dass dieser Misserfolg weniger in der Umsteigenotwendigkeit an der Haltestelle „Plieninger Garbe“, sondern vielmehr in der sehr langen Fahrzeit der Linie 65 zu suchen ist. Eine Verlängerung der Linie 65 zum Flughafen dürfte daher kaum andere Resultate als die Linie 79 erzielen und wird deshalb nicht befürwortet.</p> <p><b>Die Verbindung Neckartal – Flughafen könnte allerdings in den Nahverkehrsentwicklungsplan Eingang finden, da sich dieser auch mit der Weiterentwicklung des Busverkehrs beschäftigen und möglicherweise auch eine Neukonzeption des Busangebots in diesem Korridor vorschlagen wird.</b></p>
<b>Bezirksbeirat Mitte</b>			
9	Mitte	Der Bezirksbeirat nimmt vom Bericht zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) zur Kenntnis	Im NVP sind keine Änderungen oder Ergänzungen erforderlich.
<b>Bezirksbeirat Möhringen</b>			
10	Möhringen	Die Taktzeiten der Buslinie 72 sollen auf einen 10-Minuten-Takt verkürzt werden.	Bevor die Stadtbahnlinie U6 zum Fasanenhof verlängert wurde, diente die Linie 72 der Erschließung des Wohn- und Gewerbegebiets Fasanenhof mit mehreren tausend Einwohnern. Diese Funktion hat die Linie durch die Stadtbahnlinie U6 weitestgehend eingebüßt. Die Buslinie 72 wird aber weiterhin benötigt. Insbesondere um etwas weiter von der Stadtbahn entfernte Wohnlagen von Möhringen und Fasanenhof anzubinden und eine umsteigefreie Direktverbindung vom Fasanenhof ins Ortszentrum von Möhringen herzustellen, ist diese Linie unverzichtbar. Dadurch, dass aber die meisten Fahrgäste, die früher die Linie 72 genutzt haben, mittlerweile die alle zehn Minuten verkehrenden Stadtbahnen der Linie U6 nutzen, wurde das Angebot der Linie 72 vor dem Grundsatz einer effektiven Verwendung öffentlicher Gelder reduziert. Eine Taktverkürzung ist daher nicht vorgesehen.
11	Möhringen	Ein Express-Bussystem mit Umsteigemöglichkeiten vom Flughafen/Messe zum Synergiepark soll installiert sowie die Anbindung für Pendler aus dem Bereich Tübingen/Reutlingen zum Synergiepark weiter verbessert werden.	Der Synergiepark ist vom Flughafen/Messe aus mit dem ÖPNV über den Verkehrsknoten Vaihingen gegenwärtig bereits gut erreichbar (S-Bahn plus U3/L. 80). Mit Schaffung einer Stadtbahn-Anbindung des Wallgrabens und der Verlängerung der U6 bis zum Flughafen wird sich die Situation weiter verbessern.

			Eine Expressbuslinie Tübingen – Flughafen wird von der Region Stuttgart erwogen, wobei hier eher an eine Art Vorlaufbetrieb zur künftigen Regionalzugverbindung Tübingen – Filderbahnhof zu denken ist.
12	Möhringen	Die Anschlusssituation des Synergieparks soll überprüft bzw. optimiert werden.	Mit der U12-Verlängerung nach Dürrlewang erhält der Synergiepark eine weitere leistungsfähige ÖPNV-Anbindung.
13	Möhringen	Eine direkte Verbindung aus dem Raum Esslingen sollte geschaffen werden (ggf. mit einer direkten Expressbusverbindung über die Filderauffahrt).	Mit der Buslinie 122 besteht bereits eine recht schnelle Verbindung 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.
14	Möhringen	Vom Stadtteil Fasanenhof bis zum Möhringer Bahnhof sollte eine Kurzstreckenzone geschaffen.	Tarifliche Planungen werden im Nahverkehrsplan nicht dargestellt. Mit einer Distanz von über 2 km hätte auf dieser Relation aber auch nach früherer Regelung kein Kurzstreckenticket gegolten.
15	Möhringen	In das Nahverkehrsangebot sollen weitere Taxen integriert werden.	Dieser Vorschlag müsste konkretisiert werden. Aktuell wird kein spezifizierter Bedarf gesehen.
16	Möhringen	Die ÖPNV-Versorgung in den Randgebieten (z. B. Märchenviertel, Wohngebiet Kuchen) soll verbessert werden.	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. In Stadtbezirk sind keine weiteren ÖPNV-Angebote geplant.
17	Möhringen	Weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen (z. B. Bonhoefferkirche/Vaihinger Straße) sollen geschaffen werden.	Die Hinweise werden zur Prüfung der Machbarkeit an das Amt für Stadtplanung und -erneuerung weitergegeben. Im NVP keine Änderung.
18	Möhringen	Am Knotenpunkt Möhringer Bahnhof sollen gesicherte und überdachte Fahrradabstellplätze sowie Ladestationen für E-Bikes/ Pedelecs geschaffen werden.	
19	Möhringen	Die Fahrplankarte sollen vereinfacht werden. Die Fahrpläne zwischen der Linie U3 und den Linien U5, U6, U12 sowie der Buslinie 72 (Ziel: kürzere Wartezeiten) sollen optimiert abgestimmt werden.	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.
20	Möhringen	Das Angebot für ältere oder in der Mobilität eingeschränkte Fahrgäste sollen verbessert werden, d. h. barrierefreie Haltestellen sollen schnellstmöglich umgesetzt werden.	Langfristiges Ziel ist es, alle Haltestellen - sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen - barrierefrei auszubauen.
21	Möhringen	Bei den Buslinien 73, 76, 77 und 80 soll das derzeitige Fahrplanangebot beibehalten werden. Dies gilt auch für die Stadtbahnlinien U3, U6, U12.	Für die Fahrpläne der genannten Linien sind aktuell keine Änderungen zu erwarten, sofern sie nicht in Kapitel 6 (Ausbau des ÖPNV-Angebots) dargestellt sind.
22	Möhringen	Das Angebots/der Takt der Linie U8 soll abends und am Wochenende verbessert werden.	Eine Aufwertung der Linie U8 wird derzeit auch hinsichtlich der Finanzierbarkeit geprüft. Eine verbindliche Vorgabe soll aber in den Nahverkehrsplan nicht aufgenommen werden.
23	Möhringen	Elektronische Anzeigetafeln sollen an allen Haltestellen geschaffen 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.
24	Möhringen	Auf den Aushangfahrplänen sollte die Zonenanzahl vermerkt werden.	Das Layout der Aushangfahrpläne ist verbundweit standardisiert. Dabei wurde entschieden, die Verkehrsinformation von der Tarifinformation klar zu trennen, da die Darstellbarkeit bei Linien mit mehreren Linienwegen nicht gegeben und der Nutzen für den Fahrgast wegen der häufigen Umsteigefahrten eher begrenzt ist. Mit der zunehmenden Verbreitung von Smartphones nimmt die Bedeutung der stationären Tarifinformation zudem weiter ab.
25	Möhringen	Bei Störungen sollen die Fahrgäste in Bussen und Bahnen zeitnah und optimaler informiert werden, 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. Da

			sich dieses System aber noch in einer Testphase befindet, soll noch keine verbindliche Vorgabe in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.
<b>Bezirksbeirat Mühlhausen (Stellungnahmen CDU und SPD siehe separate Synopse)</b>			
26	Mühlhausen	<b>Fahrradmitnahme</b> Fahrradmitnahme in Omnibussen – bisher fand kein Versuch statt. Versuch auf Linie 54 abends denkbar.	Auch in schwächer besetzten Kursen sind Konflikte zwischen Fahrrädern und Kinderwägen/Rollstühlen/Rollatoren zu erwarten. Außerdem verlängert das Ein- und Ausladen von Fahrrädern den Haltestellenaufenthalt, die Mitnahme von verschmutzten Fahrrädern wird von anderen Fahrgästen kritisch gesehen. Insofern wird sich der Service Fahrradmitnahme in der Landeshauptstadt Stuttgart allenfalls auf ausgewählten Linien bzw. zu eingegrenzten Zeiten umsetzen lassen. Ob die Linie 54 hier einbezogen werden kann, ist derzeit noch offen. Stadt und SSB sammeln momentan Erfahrungen mit einem speziellen Angebot auf der Linie 92.
27	Mühlhausen	<b>Einsatz Kleinbusse</b> Einsatz von Kleinbussen auf Linien, die zu bestimmten Zeiten weniger frequentiert sind – bisher keine Versuche. Einsatz von Kleinbussen sollte getestet werden.	Der Austausch der Beförderungsgefäße je nach Verkehrszeit hätte nahezu eine Verdoppelung des erforderlichen Fahrzeugparks zur Folge, hinzu kämen zusätzliche Ein- und Ausrückfahrten. Ökonomisch wäre dies nicht zu rechtfertigen, ökologisch zumindest zweifelhaft.
28	Mühlhausen	<b>Erreichbarkeit Haltestellen</b> Reduzierung der Konvoibildung bei den Stadtbahnen. Konvoibildung auf der Hauptstrecke Staatsgalerie – Hauptbahnhof – Berliner Platz (Linien 9 und 14) reduzieren, da sonst Anschlüsse nicht optimal erreicht werden und einzelne Bahnen überfüllt sind.	Aufgrund der mehrfachen Überlagerung von Linien können die Fahrtlagen nicht auf allen Streckenabschnitten ideal entzerrt werden. Die Alternative wäre eine reduzierte Komplexität des Netzes mit größeren Umsteigezwängen. Da hierunter die Attraktivität des Stadtbahnverkehrs stärker leiden würde als unter abschnittweisen asymmetrischen Zugfolgen, kann dies nicht befürwortet werden.
29	Mühlhausen	<b>Schafhaus</b> Baugebiet Schafhaus: Sollte das Gebiet bebaut werden, ist die Anbindung an den ÖPNV nicht in ausreichendem Maß gegeben. Aktuell keine weitere Beplanung des Gebiets Schafhaus absehbar.	Zur ÖPNV-Anbindung des ehemals geplanten Wohngebiets Schafhaus gab es bereits Planungen (Verlängerung der Buslinie 401), die ggf. wieder aufgenommen werden können. <b>Wird im NVEP dargestellt.</b>
30	Mühlhausen	<b>Verbindung nach Kornwestheim</b> Vorschlag der Fa. Knisel, die Linie 401 bis nach Kornwestheim zu verlängern. Vorschlag sollte beibehalten werden.	Ohne eine Aufsiedlung des Gebiets Schafhaus wird für eine Verlängerung der Linie 401 kein ausreichendes Nachfragepotenzial gesehen. Zudem steht der aktuelle Ausbauzustand des Straßenzugs Heidenburgstraße/Weidenbrunnen einem überörtlichen Busverkehr entgegen.
31	Mühlhausen	<b>Anschlussicherheit</b> Anschlussicherheit: Bei hohem Verkehrsaufkommen seien die Anschlüsse von der Linie 54 auf die U2 und U14 nicht gewährleistet.	Bei der SSB wird seit vielen Jahren ein System zur Anschlussicherheit eingesetzt. Damit werden täglich knapp 1.000 An-

		Busse, die abends nur im Halbstundentakt fahren, sollten auf die Bahn warten. Ansonsten müssen Fahrgäste eine halbe Stunde auf den nächsten Bus warten.	schlüsse insbesondere in Zeiten mit geringer Taktichte überwacht, Die Quote der dabei realisierten Anschlüsse liegt konstant bei ca. 97%. Allerdings sind einer Anschlussüberwachung auch Grenzen gesetzt, da die Wartezeit eines Busses nicht beliebig verlängert werden kann. Das System wird von der SSB permanent weiterentwickelt und an sich ändernde Randbedingungen angepasst.
32	Mühlhausen	<b>Busbeschleunigung</b> Eine Busbeschleunigung in der Hauptverkehrszeit ist auf den Linien 54 und 401 problematisch, da an der „Kauflandkreuzung“ an Werktagen grundsätzlich starke Staugefahr besteht. Priorisierung der Ampelschaltung zugunsten der Fahrtrichtung Aldingen aufgeben und den internen Verkehr innerhalb des Stadtbezirks begünstigen.	Mit dem Nahverkehrsplan kann verkehrstechnischen Problemen an einzelnen Knoten nicht abgeholfen werden. Der Hinweis wird zur Prüfung an das städtische Tiefbauamt weitergegeben. <b>Der Nahverkehrsentwicklungsplan wird sich dem Thema ÖPNV-Betrieb in einer generellen Perspektive widmen.</b>
33	Mühlhausen	<b>Verlängerung U12</b> Verlängerung der U12 bis nach LB-Pattonville – Überlegungen der SSB. Überlegungen sollten weiterverfolgt werden.	Die vorgeschlagene Maßnahme wird derzeit gutachterlich untersucht. Die Realisierung der Stadtbahnverbindung wäre jedoch eine Angebotsverbesserung, die überwiegend den Bewohnern des Landkreises Ludwigsburg nutzt. Daher liegt die Projektverantwortlichkeit beim Landkreis Ludwigsburg.
34	Mühlhausen	<b>Überlastung U2</b> Überlastung der Linie U2 zu den Hauptverkehrszeiten. Solange der Einsatz von längeren Zügen nicht möglich ist, sollte über eine Verdichtung der Taktung nachgedacht werden.	Die Linie U2 wird schon heute durch einzelne Kurzfahrten Neugereut – Stöckach verstärkt. Wegen der hohen Streckenauslastung im Abschnitt Stöckach – Stadtmitte ist eine generelle Taktverdichtung nicht möglich.
35	Mühlhausen	<b>Verbindung Mühlhausen – Zuffenhausen</b> Buslinie 401 nach Zuffenhausen ist zu den Stoßzeiten überfüllt. Evtl. zu den Hauptverkehrszeiten mehr Busse einsetzen.	Die Linie 401 wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verdichtet und verkehrt seitdem in den Hauptverkehrszeiten zwischen Zazenhausen Steigle und Zuffenhausen in einem 10-Minuten-Takt. Die damit vorgenommene Kapazitätsausweitung erscheint derzeit ausreichend.
<b>Bezirksbeirat Münster</b>			
36	Münster	Der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Stand September 2015) der Landeshauptstadt Stuttgart wird zugestimmt.	-
37	Münster	<b>An der Stadtbahnhaltestelle „Elbestraße“ sollte eine Call-a-Bike-Station eingerichtet werden.</b>	<b>Intermodale Verknüpfungen werden im NVEP behandelt und dargestellt.</b>
38	Münster	<b>Einrichtung einer Nachtbuslinie von den Außenbezirken in die Innenstadt bzw. von Stadtbezirk zu Stadtbezirk:</b> Einmal pro Nacht sollen auch von den Außenbezirken Nachtbusse in die Innenstadt fahren sollten. Nicht nur von der Innenstadt in die Außenbezirke. Begründung: Die Route der Linie N5 ist: Schlossplatz - Gaisburg - Bad	Das Nachtverkehrsangebot ist auf die Bedienung der größten Nachfrageströme ausgerichtet, die nachts zweifellos von der City bzw. einigen zentrumsnahen „Hotspots“ in Richtung der äußeren Stadtbezirke verlaufen. Das Bedienungskonzept mit Ringlinien erlaubt dabei eine gute Flächenabdeckung mit noch

		Cannstatt - Neugereut – Freiberg - Im Raiser - Burgholzof - Nordbahnhof - Schlossplatz und die Route der Linie N4 ist: Schlossplatz - Bad Cannstatt - Münster - Im Raiser - Zuffenhausen - Stammheim - Schlossplatz. Es sollte geprüft werden, ob es möglich ist, einen Bus in der Nacht (genaue Uhrzeit/Wochentag muss erörtert werden) in die andere Richtung fahren zu lassen, um nicht nur aus der Stadt hinaus zukommen, sondern auch innerhalb der Wochenend- und Nachtzeiten schnell von Mühlhausen nach Neugereut oder von Stammheim/Zuffenhausen nach Münster zu kommen und nicht die wesentlich längeren Routen, einmal durch die Stadt zu nehmen.	vertretbarem Betriebsaufwand. Fahrtwünsche zwischen äußeren Stadtbezirken bedingen dabei zwangsläufig einen Umstieg an der zentralen Abfahrtsstelle, sofern Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle nicht von derselben Linie bedient werden. Auch eine zeitweise Umkehrung der Fahrtrichtung der Ringlinien würde daran nichts ändern. Diese Umkehrung würde zudem das Angebot hinsichtlich Fahrzeiten und Haltestellenlagen deutlich unübersichtlicher machen und die Kundenkommunikation erschweren. Der Nutzen für einzelne wenige Fahrgäste würde diese Nachteile nicht aufwiegen.
<b>Bezirksbeirat Nord</b>			
39	Nord	<b>Gäubahnstrecke</b> für den ÖPNV sichern.	<b>Inwieweit die innerstädtische Gäubahnstrecke einen signifikanten Beitrag zur ÖPNV-Erschließung der Landeshauptstadt leisten kann, soll im NVEP beleuchtet werden.</b>
40	Nord	Bedienung der U-Bahn-Station <b>Killesberg</b> wieder alle <b>10 Minuten</b> .	Im Jahr 2013 wurde die Stadtbahnstrecke vom Eckartshaldenweg zum Killesberg auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt. Das nach der Aufgabe des Messegeländes reduzierte Fahrgastaufkommen kann damit problemlos bedient werden, zumal der Killesberg auch von 2 Buslinien im 10-Minuten-Takt angefahren wird. Bei einer Taktverdichtung der Stadtbahnlinie U5 müssten die Zusatzkurse mangels Kehrmöglichkeit bis mindestens bis Degerloch Albstraße geführt werden, was eine erhebliche Ausweitung des Betriebsaufwands wäre, ohne dass diese Zusatzleistungen auf der dicht befahrenen Talquerstrecke Eckartshaldenweg – Degerloch tatsächlich benötigt würden. In den Nahverkehrsplan wird deshalb keine weitere Vorgabe bezüglich der Bedienung des Killesbergs aufgenommen. <b>Inwieweit ein Stadtbahnausbau im Filderbereich die Option eröffnet, zusätzliche Stadtbahnfahrten durch die Innenstadt zum Killesberg zu führen, wird ggf. im Nahverkehrsentwicklungsplan dargestellt werden.</b>
41	Nord	<b>Beibehaltung der U-Bahn-Strecke durch die Friedhofstraße</b> auch nach Eröffnung der neuen Strecke der U 12 über den Budapester Platz/Führung einer zweiten Linie durch die Nordbahnhofstraße.	Um die neu entstehenden Stadtquartiere Europaviertel und Rosensteinviertel an den ÖPNV der Landeshauptstadt Stuttgart anzuschließen, wird für die Stadtbahn-Linie U12 derzeit eine neue Strecke über die Haltestelle Budapester Platz gebaut. Diese neue Haltestelle - ca. 370 Meter Luftlinie von der Haltestelle Pragfriedhof entfernt - soll die bestehende Haltestelle Pragfriedhof ersetzen. Auch wenn für die Anwohner bzw. Anlieger der Haltestelle Pragfriedhof dadurch längere Fußwege zur

			nächsten Stadtbahnhaltestelle entstehen, wird diese Verlegung für vertretbar gehalten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass vergleichsweise wenige Menschen im direkten Umfeld der Haltestelle Pragfriedhof wohnen und der Pragfriedhof selbst auch von der Station Eckartshaldenweg erreicht werden kann. Zudem ist zu bedenken, dass die Haltestelle Pragfriedhof nur für die Länge von 40-Meter-Zügen ausgelegt ist, auf der Stadtbahnlinie U12 aber ab dem Jahr 2016 80-Meter-Züge zum Einsatz kommen werden.
42	Nord	Nachrüstung eines <b>Aufzugs am S-Bahnhof Nordbahnhof</b> am Eingang Nordbahnhofstraße.	Die barrierefreie Zugänglichkeit von S-Bahn-Stationen fällt primär in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart und kann über den städtischen Nahverkehrsplan nicht geregelt werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist aber gerne bereit, die Region bei einer Verbesserung der Umsteigesituation am Verkehrsknoten Nordbahnhof zu unterstützen.
43	Nord	Bessere Anbindung der Linien des <b>Stuttgarter Nordens</b> durch eine <b>Taktverdichtung und Taktverlängerung</b> .	Dieser Vorschlag müsste konkretisiert werden. Aktuell sieht die Stadtverwaltung keine besondere Benachteiligung des Stadtbezirks Nord bei den Fahrplanknoten der dort verkehrenden Linien.
44	Nord	<b>Bessere Anbindung des Killesbergfreibads und des Wohngebiets Friedrich-Ebert-Straße/Schönblick</b> an den Öffentlichen Nahverkehr.	Die Erschließung wurde bereits im 2. NVP geprüft und bewertet. Das damalige Prüfungsergebnis („Eine Bedienung mit vorhandenen Linien ist nicht möglich; ein ergänzender Linienverkehr wäre sehr unwirtschaftlich“) ist immer noch aktuell.
45	Nord	Freie Fahrt für Kindergärten und Schulen.	Detailfragen des Verbundtarifs sind kein Thema des Nahverkehrsplans.
46	Nord	Nutzung der Fernbahnöhre des Pragtunnels als Radweg Nordbahnhof-Feuerbach.	Im NVP können allenfalls den ÖPNV tangierende Themen behandelt werden. Radwegeplanungen wären z. B. im Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) zu bewerten.
47	Nord	Einführung eines Mehrfachtickets für Kurzstrecken.	Detailfragen des Verbundtarifs sind kein Thema des Nahverkehrsplans.

<b>Bezirksbeirat Obertürkheim/Uhlbach (Stellungnahme SÖS Linke PluS siehe separate Synopse)</b>			
48	Obertürkheim	Verlängerung der <b>Buslinie 65</b> nach Uhlbach und Flughafen/Messe	<p>Von Obertürkheim kann der Flughafen heute mit der S-Bahn erreicht werden. Der Testlauf mit der Buslinie 79 als zusätzliche Verbindung im Anschluss an die Linie 65 hat gezeigt, dass damit kaum weitere Fahrgäste gewonnen werden können. Die Linie 79 wird deshalb im Mai 2016 wieder eingestellt.</p> <p>Die Stadtverwaltung ist der Auffassung, dass dieser Misserfolg weniger in der Umsteigenotwendigkeit an der Haltestelle „Plienigen Garbe“, sondern vielmehr in der sehr langen Fahrzeit der Linie 65 zu suchen ist. Eine Verlängerung der Linie 65 zum Flughafen dürfte daher kaum andere Resultate als die Linie 79 erzielen und wird deshalb nicht befürwortet.</p> <p>Der Stadtteil Uhlbach ist mit der L. 62 an die S-Bahn in/aus Richtung Stuttgart angebunden. Die meisten Uhlbacher Fahrgäste nutzen diese Verkehrsrelation. Der Erhalt der Buslinie 62 wird daher (und auch wegen der geringen Verspätungsanfälligkeit einer kürzeren Linie) höhere Priorität eingeräumt.</p>
49	Obertürkheim	Prüfung einer neuen Buslinie zwischen Rotenberg - Uhlbach – Esslingen - Rüdern	<p>Das Wesen des ÖPNV besteht in der Bündelung von Verkehrsströmen – nur dann lassen sich größere Beförderungsgefäße und Taktverkehre ökonomisch und ökologisch rechtfertigen. Das Liniennetz richtet sich deshalb primär an den Korridoren mit der stärksten Verkehrsnachfrage aus. Für Nebenrelationen können daher oftmals leider nur umwegige Verbindungen angeboten werden. Dies trifft auch auf die Verbindung der genannten Stuttgarter und Esslinger Stadtteile zu. Angesichts ihrer geringen Einwohnerzahlen wird kein ausreichendes Nachfragepotenzial für eine ganztägig verkehrende „Höhenlinie“ zusätzlich zur bereits vorhandenen Basiserschließung gesehen.</p>
50	Obertürkheim	Vertaktung der <b>Buslinie 61</b> zwischen Untertürkheim und Obertürkheim mit den Fahrzeiten der Stadtbahn-Linie U4	<p>Die Linie 61 ist am Bahnhof Untertürkheim bereits optimal an die Stadtbahnlinie U4 angebunden. Sowohl aus Richtung Rotenberg zur U4 als auch von der U4 in Richtung Obertürkheim bestehen günstige Umsteigezeiten von 5 und 7 Minuten. In der Gegenrichtung aus Richtung Obertürkheim zur U4 als auch von der U4 in Richtung Rotenberg gilt derselbe Zustand entsprechend.</p>
51	Obertürkheim	Einrichtung einer <b>neuen Buslinie</b> zwischen Rotenberg und Uhlbach	<p>Das Wesen des ÖPNV besteht in der Bündelung von Verkehrsströmen – nur dann lassen sich größere Beförderungsgefäße und Taktverkehre ökonomisch und ökologisch rechtfertigen. Das Liniennetz richtet sich deshalb primär an den Korridoren</p>

			mit der stärksten Verkehrsnachfrage aus. Für Nebenrelationen können daher oftmals leider nur umwegige Verbindungen angeboten werden. Dies trifft auch auf die Verbindung der genannten Stuttgarter und Esslinger Stadtteile zu. Angesichts ihrer geringen Einwohnerzahlen wird kein ausreichendes Nachfragepotenzial für eine ganztägig verkehrende „Höhenlinie“ zusätzlich zur bereits vorhandenen Basiserschließung gesehen.
52	Obertürkheim	<b>Ampelanlage Augsburgs Straße/In den Stegwiesen:</b> Vorrangschaltung für Busse der Städtischen Verkehrsbetriebe Esslingen (SVE)	Die Betrachtung der Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsknoten geht weit über den möglichen Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans oder auch eines Nahverkehrsentwicklungsplans hinaus und kann hier nicht aufgegriffen werden. Die Anregung wird an das städtische Tiefbauamt weitergegeben.
53	Obertürkheim	Der Vorsitzende ergänzt, dass es zum Antrag der SPD-Bezirksbeiratsfraktion vom 01.03.2015 auf Einführung des <b>Kurzstreckentarifs für die Busstrecke Obertürkheim Bahnhof - Uhlbach</b> noch keine Stellungnahme gibt.	Die Stadt wird die Tarifabteilung des VVS um eine Stellungnahmen bitten. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass auf der genannten Strecke 5 statt maximal 3 Bushaltestellen liegen und im VVS-Tarif aus Präzedenzgründen keine punktuellen Ausnahmeregelungen vorgesehen sind.
54	Obertürkheim	Bei <b>Herstellung einer barrierefreien Bushaltestelle „Asang“</b> sollte der dort vom Bezirksbeirat vorgeschlagene, aber von der Stadtverwaltung abgelehnte Fußgängerüberweg im Sinne der Anlage 4.5 des Nahverkehrsplans (gesicherte Überwege im Haltestellenbereich) eingerichtet werden, um die Barrierefreiheit auch im Hinblick auf einen bedarfsgerechten Zugang optimal zu ermöglichen.	Die Haltestelle „Asang“ ist nicht auf der Liste der vorrangig barrierefrei umzugestaltenden Bushaltestellen, so dass der Umbau erst mittelfristig zu erwarten ist. Die Umbauplanung wird entsprechend der Gepflogenheiten dann auch dem Bezirksbeirat vorgestellt werden. Die Schaffung eines Fußgängerüberweg kann dabei nochmals geprüft werden.
55	Obertürkheim	Zudem bittet der Bezirksbeirat im Hinblick auf die demographische Entwicklung um baldmöglichste <b>Herstellung der Barrierefreiheit an sämtlichen Bushaltestellen im Stadtbezirk</b> und einen umfassenden Einsatz von Niederflurbussen in allernächster Zukunft.	Langfristiges Ziel der Stadt ist es, alle Bushaltestellen – sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen – barrierefrei umzugestalten. Aus finanziellen Gründen ist dies jedoch nur schrittweise möglich. Daher werden jene Haltestellen vorrangig umgebaut, wo der Umbau besonderen Nutzen entfaltet. Die Entscheidungskriterien sind in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellt.
<b>Bezirksbeirat Ost</b>			
56	Ost	Die <b>Taktzeiten für die Busse 40 und 42</b> müssen in den Hauptverkehrszeiten noch weiter verdichtet.	Die Linie 40 fährt Mo-Fr aktuell tagsüber bereits im 10-Minuten-Takt, die Linie 42 Mo-Fr an Schultagen teilweise im 6-Minuten-Takt. Eine weitere Taktverdichtung erscheint gegenwärtig nicht notwendig.
57	Ost	Das <b>Kurzstreckenticket soll ausgeweitet</b> werden, z. B. Orientierung an der alten 2-Kilometer-Grenze in der Innenstadtzone.	Detailfragen des Verbundtarifs sind kein Thema des Nahverkehrsplans.

58	Ost	Es soll geprüft werden, ob das <b>Vorrecht der Busse an Ampeln</b> neben dem <b>Ausbau von Busspuren</b> noch weiter ausgeweitet werden kann.	Ist bereits im NVP (Kapitel 6.3.3) dargestellt.
59	Ost	Eine bessere Vernetzung der Mobilität soll angestrebt werden, z. B. an Haltestellen <b>mehr Fahrradstationen</b> (Fahrradabstellplätze und DB-Fahrradstationen) oder <b>Car-Sharing</b> .	<b>Das Thema „intermodale Verknüpfung“ wird im NVEP behandelt.</b>
60	Ost	<b>Strategien zur Vernetzung</b> sollten ausgebaut bzw. verbessert werden.	Stadt und VVS arbeiten kontinuierlich an der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. <b>Das Thema „intermodale Verknüpfung“ wird darüber hinaus auch im NVEP behandelt.</b>
61	Ost	<b>Bessere Orientierungshilfen für nicht-deutschsprachige Gäste.</b>	Der VVS arbeitet an mehrsprachigen Informationsmedien. Aktuell werden die englischsprachigen Seiten der VVS-Homepage aktualisiert. Darüber hinaus ist für Flüchtlinge ein mehrsprachiger Informationsflyer für die ÖPNV-Nutzung kurz vor der Fertigstellung (u. a. in arabischer Sprache).
62	Ost	<b>Erschließung der Waldebene Ost</b> durch eine Busverbindung, entweder durch eine Verlängerung der bestehenden Linie 45 oder der Linie 64 vom Frauenkopf oder einer Seilbahn, nicht nur an Wochenenden.	Eine ÖPNV-Erschließung der Waldebene Ost wurde 2003 im Rahmen eines Verkehrsversuchs bereits erprobt. Daraus resultierte ein Fahrgastaufkommen von 25 bis 30 Personen am Tag. Vor diesem Hintergrund kann eine vollwertige Anbindung dieses Gebiets nicht empfohlen werden. Denkbar wäre aber, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr eine Buserschließung einzurichten. Bei einer Einschränkung der Verkehrsanbindung auf die voraussichtlich nachfragestärksten Tage und der Nutzung von Betriebspausen der Buslinie 64 könnten die Kosten sehr deutlich reduziert werden. Vor einer Umsetzung wäre aber noch die Eignung der dortigen Straßeninfrastruktur für die Befahrung mit einem Kleinbus – insbesondere was die Wendemöglichkeit angeht – zu prüfen bzw. herzustellen. In den aktuellen Nahverkehrsplan wird deshalb noch keine entsprechende Vorgabe an das Verkehrsunternehmen aufgenommen.
<b>Bezirksbeirat Plieningen/Birkach (Stellungnahmen CDU und SÖS Linke PluS siehe separate Synopse)</b>			
63	Plieningen-Birkach	Die Bezirksbeiräte Plieningen und Birkach stimmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stuttgart zu.	-

<b>Bezirksbeirat Sillenbuch</b>			
64	Sillenbuch	Bei den Bedienhäufigkeiten (Kapitel 5.2.3) ist die <b>Linie 65</b> in Riedenberg in der <b>Kategorie 2</b> zu berücksichtigen. Der Bus erfüllt auch hier die Aufgabe der Basiserschließung gemäß dem Konzept der Bedienhäufigkeiten (Kapitel 4.3.3).	Die Einzugsbereiche der Stadtbahnlinien U7 und U8 decken die Basiserschließung von Riedenberg in einem Teilbereich mit ab. Daher wird die Linie 65 in diesem Teilabschnitt der Kategorie 3 zugeordnet.
65	Sillenbuch	Der weitere Verlauf der <b>Linie 65 nach Plieningen</b> ist derzeit bei den Bedienhäufigkeiten nicht berücksichtigt. Er ist aus Sicht des Bezirksbeirats zumindest in der Kategorie 3 zu berücksichtigen, sofern nicht die ganze Linie der Kategorie 2 zugeschlagen wird. Die Durchbindung nach Plieningen dient gemäß dem Konzept der Bedienhäufigkeiten (Kapitel 4.3.3) der Anbindung der Universität Hohenheim und der U3 in Plieningen. Zumindest die Darstellung in Anlage 4.4 deutet darauf hin, dass die Linie 65 in Riedenberg in der Liste der Bedienhäufigkeiten (Kapitel 5.2.3) vergessen wurde.	Die originäre Erschließungsfunktion in Birkach wurde den Radiallinien 70/74/76 und nicht der Tangentiallinie 65 zugeordnet, weshalb deren Linienabschnitt in Birkach und Plieningen in Tabelle 5.1 nicht erwähnt wird. Da die Übererfüllung der Mindestanforderungen aber gleichwohl üblich und auch erwünscht ist, spricht dies nicht gegen die Beibehaltung der Durchbindung der Linie 65 bis zur Garbe.
66	Sillenbuch	Die von den Bezirksbeiräten der Fildern <b>geforderte Anbindung an den Flughafen</b> ist im Nahverkehrsplan festzuschreiben.	Von Sillenbuch kann der Flughafen heute mit der Stadtbahn und Umstieg auf die Buslinie 122 erreicht werden. Der Testlauf mit der Buslinie 79 als zusätzliche Verbindung im Anschluss an die Linie 65 hat gezeigt, dass damit kaum weitere Fahrgäste gewonnen werden können. Die Linie 79 wird deshalb im Mai 2016 wieder eingestellt. Die Stadtverwaltung ist der Auffassung, dass dieser Misserfolg weniger in der Umsteigenotwendigkeit an der Haltestelle „Plieningen Garbe“, sondern vielmehr in der sehr langen Fahrzeit der Linie 65 zu suchen ist. Eine Verlängerung der Linie 65 zum Flughafen dürfte daher kaum andere Resultate als die Linie 79 erzielen und wird deshalb nicht befürwortet. <b>Die Verbindung Neckartal – Flughafen könnte allerdings in den Nahverkehrsentwicklungsplan Eingang finden, da sich dieser auch mit der Weiterentwicklung des Busverkehrs beschäftigen und möglicherweise auch eine Neukonzeption des Busangebots in diesem Korridor vorschlagen wird.</b>
67	Sillenbuch	Die <b>Haltestelle „Bockelstraße“</b> ist in die Liste der prioritär <b>barrierefrei</b> auszubauenden SSB-Bushaltestellen (Anlage 4.6) aufzunehmen. Sie erfüllt eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen dem Bus- und dem Stadtbahnverkehr. Barrierefreiheit ist nur dann erreicht, wenn auch ein barrierefreier Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln möglich ist.	Der Hinweis ist grundsätzlich richtig. Allerdings gibt es im Stuttgarter Stadtgebiet viele mit einer Stadtbahnhaltestelle verknüpfte Bushaltestellen. Ausschlaggebend für die Priorisierung beim barrierefreien Ausbau waren die in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellten Kriterien. Im Übrigen kann auch an der bereits umgebauten Haltestelle „Schemppstraße“ zwischen Bus

68	Sillenbuch	Aus gleichem Grund erscheint aus Sicht des Bezirksbeirats auch eine Aufnahme der <b>Haltestelle „Heumaden“</b> sinnvoll, auch wenn diese „nur“ von Bussen der END-Linie 131 bedient werden.	und Stadtbahn umgestiegen werden. Ebenso an der Haltestelle „Ruit“.
69	Sillenbuch	Im Übersichtsplan zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen (Anlage 4.7) ist die <b>Haltestelle „Augustinum“</b> im Status „ <b>Umbau nicht möglich</b> “. Dies ist aus Sicht des Bezirksbeirats zeitnah zu prüfen. Auf Grund der direkten Lage an einem großen Altenwohnheim ist hier ein zeitnaher barrierefreier Ausbau geboten, wie auch in Anlage 4.6 vorgesehen.	<b>Ist in Anlage 4.7 falsch dargestellt (wird korrigiert).</b> Der Umbau der Bushaltestelle „Augustinum“ ist in den kommenden 5 Jahren vorgesehen.
70	Sillenbuch	Die in der morgendlichen Hauptverkehrszeit <b>stark ausgelastete U7</b> sollte entlastet werden.	Wird der SSB zur Kenntnis gegeben. Die Hinweise können nicht im Rahmen des NVPs bearbeitet werden.
71	Sillenbuch	Eine Verdichtung oder <b>Kapazitätsausweitung der U8</b> in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, da diese dort bereits jetzt überlastet ist.	
72	Sillenbuch	Eine <b>Ausweitung der Betriebszeiten der U8</b> auf die Abendstunden und das Wochenende.	Eine Aufwertung der Linie U8 wird derzeit auch hinsichtlich der Finanzierbarkeit geprüft. Eine verbindliche Vorgabe soll aber in den Nahverkehrsplan nicht aufgenommen werden.
73	Sillenbuch	Eine <b>Verbesserung des Angebots der Linie U15 auf dem Abschnitt Ruhbank – Heumaden</b> . Dazu gehört insbesondere der Verzicht auf eine Angebotsreduzierung in den Schulferien und somit die Einführung eines ganzjährig verlässlichen Fahrplans. Perspektivisch ist eine Vollbedienung des Abschnitts wünschenswert, um damit eine Verbesserung der Anbindung des Stadtbezirks zu erreichen und die Linie U7 zu entlasten.	Das Fahrplanangebot der Stadtbahnlinie U15 – wie aller SSB-Linien – wurde auf Grundlage des vorhandenen Fahrgastaufkommens dimensioniert. SSB und Stadt sind sich bewusst, dass das Angebot immer wieder an die sich verändernde Fahrgastnachfrage angepasst werden muss. Aktuell sehen SSB und VVS jedoch keine Veranlassung, den genannten Streckenabschnitt häufiger zu bedienen.
74	Sillenbuch	In den Zeiten, in denen die <b>U15</b> nur bis Ruhbank verkehrt, sind die derzeit inakzeptablen <b>Anschlussbeziehungen an der Ruhbank</b> zu verbessern.	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. Bei den Linien U7 und U15 kommt erschwerend hinzu, dass diese im Stadtgebiet für lange Zeit denselben Streckenabschnitt befahren. Eine Verbesserung an der Ruhbank hätte zu Folge, dass beide Linien zwischen Innenstadt und Zuffenhausen in sehr dichtem Abstand fahren. Das würde deutlich mehr Nachteile mit sich bringen als die heute zugegebenermaßen ungünstige Umsteigesituation an der Ruhbank.
75	Sillenbuch	Eine <b>Verdichtung des Angebots in Riedenberg auf einen 10-Minuten-Takt</b> . Dies könnte durch eine Verlängerung der Zwischentakte	Das Fahrplanangebot der Linie 65 wurde auf Grundlage des vorhandenen Fahrgastaufkommens dimensioniert. SSB und

		der Linie 65 von Heumaden bis Riedenberg oder Plieningen erfolgen.	Stadt sind sich bewusst, dass das Angebot immer wieder an die sich verändernde Fahrgastnachfrage angepasst werden muss. Entsprechend gilt ab 17.05. im morgendlichen Berufsverkehr in Riedenberg kurzzeitig ein 10-Minuten-Takt.
76	Sillenbuch	Eine <b>Vereinheitlichung</b> der Abfahrtszeiten der <b>Linie 65 in der Schul- sowie der Ferienzeit.</b>	Die teilweise vom Taktraster abweichenden Fahrten der L. 65 sind den Schulanfangs- und Schulendzeiten geschuldet. Die Irritation der Fahrgäste durch die zwischen Schul- und Ferienzeiten wechselnden Abfahrtszeiten ist jedoch nachvollziehbar. Die Vorgabe von Abfahrtszeiten übersteigt jedoch die Regelungstiefe des Nahverkehrsplans. Die Anregung wird deshalb unmittelbar an die SSB weitergeleitet.
77	Sillenbuch	Eine <b>Verbesserung</b> der oft sehr schlechten Anschlussbeziehungen der <b>Linien 65 und 66</b> von und zur <b>Linie U7 in Sillenbuch und Heumaden</b>	Die L. 65 bedient in ihrem Verlauf mehrere Knotenpunkte. Eine Berücksichtigung aller möglichen Anschlussbeziehungen kann dabei nicht gelingen. Beim angebotenen 10-Minuten-Takt der Stadtbahn bewegen sich die Umsteigezeiten jedoch in sehr engen und zumutbaren Grenzen. Zwischen den Linien 66 und U7 bestehen bereits günstige Anschlussbeziehungen, die auch weiterhin beibehalten werden.
<b>Bezirksbeirat Stammheim</b>			
78	Stammheim	<b>U15</b> soll auch in den Schulferien bis Heumaden fahren.	Der reguläre Endpunkt der Linie U15 ist die Haltestelle „Ruhbank“. Die Linie wird lediglich aus Kapazitätsgründen während des Schulbetriebs mit einzelnen Fahrten bis Heumaden verlängert, was im Charakter durchaus den Stadtbahn-Verstärkerfahrten auf den Linien U2 (Bad Cannstatt) und U15 (Stammheim) entspricht. Entfällt die abzudeckende Nachfragespitze, sind auch die Verstärkerleistungen nicht erforderlich.
79	Stammheim	<b>Buslinie 412</b> nach Kornwestheim soll erweitert werden (zumindest auch am Wochenende). Dies ist eine Forderung auch der Jugendratsprojektgruppe aus dem Jahr 2014.	Die Linie 412 ist der Bedienungskategorie 4 zugeordnet. Sie erschließt aber sowohl in der Stadt Kornwestheim als auch im Stadtbezirk Stammheim primär gewerbliche Flächen und benötigt deshalb im Spät- und Wochenendverkehr nicht zwingend ein Angebot. Die Vorgabe der Mindestbedienung soll deshalb nicht ausgeweitet werden.
80	Stammheim	Die <b>Taktung der Buslinie 401</b> soll an die Abfahrtszeiten der U15 in Richtung Stammheim angepasst werden (an Haltestelle Rathaus Zuffenhausen teilweise Wartezeiten bis zu 20 Minuten).	Die Linie 401 ist am Bahnhof Zuffenhausen mit den S-Bahn-Linien sowie in Mühlhausen mit der Stadtbahnlinie U14 verknüpft. Weitere Anschlüsse können fahrplantechnisch nicht aufgenommen werden.
81	Stammheim	Ungünstige <b>Umsteigesituation an der Haltestelle Pragsattel</b> von <b>der U15 auf die U13</b> . Die U13 fährt laut Fahrplan vor der U15 ein. Häufig muss die U15 jedoch warten. Es wäre wünschenswert, die	Die Fahrpläne der Stadtbahnlinien wurden so geplant, dass für wichtige Anschlussrelationen nach Möglichkeiten attraktive Um-

		U15 fährt vor der U13, womit auch ein Umsteigen von der U15 in die U13 möglich wäre.	steigezeiten 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. Schließlich ergeben sich hierbei 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.
82	Stammheim	Weiterführung des Nachtbusses der <b>Linie N4 bis zur JVA.</b>	Die Umlaufzeit der N4 lässt aus Gründen der Zuverlässigkeit und Betriebsstabilität keine Verlängerung durch eine Linienerweiterung mehr zu.
83	Stammheim	<b>Ausbau der Taktung der Buslinie 508 aus Richtung Möglingen:</b> Es wurde festgestellt, dass sehr viele Pendler ihre KfZ im Bereich der Endhaltestelle und im Bereich des Marco-Polo-Weg abstellen, um dann mit der Stadtbahn weiter zu fahren. Eine bessere Taktung könnte hier helfen, KfZ-Verkehr aus Stammheim fern zu halten.	Die Linie ist der Bedienungskategorie 4 zugeordnet, was hinsichtlich ihrer Funktion als auch im Hinblick auf die aktuelle Nachfrage als ausreichend erachtet wird. Eine Aufstockung des Betriebsaufwands, um wenige Pendler zum Umstieg auf den Bus zu veranlassen, erscheint nicht vertretbar. Fahrgäste aus Möglingen mit Zielen in Stuttgart haben mit der häufig bedienten Busverbindung nach Ludwigsburg ohnehin die deutlich attraktivere Verbindung.
84	Stammheim	Ausbau der <b>barrierefreien Bushaltestellen.</b>	Die Planungen hierzu sind im NVP in Kapitel 4.5 dargestellt.
<b>Bezirksbeirat Süd</b>			
85	Süd	<b>Zonengrenzen in Kaltental:</b> Kaltental soll in einem breiten Grenzbereich der Zonen 10 und 20 liegen, so dass man mit einer Einzonenkarte aus den Zonen 10 und 20 nach Kaltental fahren kann und umgekehrt. Die Fahrt von Kaltental in die Stadtmitte oder auch nur nach Heschlach kostet zwei Zonen, was für manche Fahrgäste die Fahrt mit dem Auto nahelegt. Wäre dies in einer Zone, könnten bestimmt noch mehr Fahrgäste zum Umsteigen auf die Bahn motiviert werden. Solche ausgeweiteten Zonengrenzen gibt es z. B. um den Fernsehturm und um den Pragsattel.	Tarifliche Planungen werden im Nahverkehrsplan nicht dargestellt.
86	Süd	Fahrgastinformationen zum Übergang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern (S-Bahn/SSB): Bei <b>S-Bahn-Störungen</b> stehen immer wieder (z. B. in Vaihingen-Bahnhof) Fahrgäste aus der Stadtbahn ohne Informationen über die Störung.	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 Si-

			<p>tuation hin. Die Informationen sind zudem über eine Verbundplattform mit Smartphones auch von unterwegs abrufbar. Da sich dieses System aber noch in einer Testphase befindet, soll noch keine verbindliche Vorgabe in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.</p>
87	Süd	<p><b>Weiterführung der U14</b> bis nach Vaihingen zumindest in den Hauptverkehrszeiten: Nicht zuletzt durch häufige S-Bahn-Ausfälle haben die Stadtbahnverbindungen nach Vaihingen eine große Bedeutung für den Weg vom Hauptbahnhof und vom Stadtzentrum nach Vaihingen bekommen. Die Bahnen sind auch hinter Vogelrain noch sehr voll in den Hauptverkehrszeiten, weshalb es nahe liegt, den Verkehr der Linie U14 in den Hauptverkehrszeiten bis nach Vaihingen zu führen.</p>	<p>Die Auslastung der U1 zwischen Heslach und Vaihingen wird regelmäßig ausgewertet, die Grenzwerte nach VDV werden bisher deutlich unterschritten. Daher wird aktuell keine Notwendigkeit gesehen, diesen Abschnitt mit zwei Linien zu bedienen und eine kostenintensive Verlängerung der U14 umzusetzen.</p>
88	Süd	<p>Wenn Nr. 87 nicht möglich ist =&gt; <b>Längere Züge in den Hauptverkehrszeiten</b>: Kann Nr. 87 nicht wirtschaftlich umgesetzt werden, könnten längere Züge eine Lösung bieten. Es sollte eine mit dem Bezirksbeirat abgestimmte, stadtplanerisch verträgliche Gestaltung von Bahnsteigverlängerungen geprüft werden. Es könnten aber auch Lösungen entwickelt werden, wie mit kurzen Bahnsteigen umgegangen werden kann. Z.B. werden kurze Bahnsteige nur von den ersten beiden Waggons angefahren, vor langen Bahnsteigen kommt ein Hinweis im Zug, dass man in die ersten Waggons umsteigen muss.</p>	<p>Eine Ertüchtigung der U1 auf 80m-Züge wird seitens der SSB bereits untersucht. Allerdings ist dies insbesondere aufgrund der Platzverhältnisse am Schillerplatz in Vaihingen nur bis Heslach Vogelrain möglich. Eine Bedienung von kurzen Bahnsteigen mit 80m-Zügen, die ein vorheriges Umsteigen innerhalb des Zuges oder „Durchfahren“ erfordern, wird seitens der SSB als nicht praktikabel betrachtet.</p>
89	Süd	<p><b>Bessere Verteilung des Takts der U1 und U14</b>: Dass die Bahnen der Linie U1 und U14 so kurz hintereinander fahren ist sehr ungünstig, da so der erste Zug oft überfüllt ist, und man nach der zweiten Bahn wieder 8 Minuten warten muss. So wird die gute Situation, dass zwei Linien parallel fahren, nicht optimal ausgenutzt. Während der Umbauphase der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie kann dies evtl. besser berücksichtigt werden als jetzt, da bei Fahrten nur bis zum Hauptbahnhof nicht die Nadelöhr-Situation an der Haltestelle Staatsgalerie berücksichtigt werden muss. Mit der Fertigstellung der Stadtbahnhaltestelle Staatsgalerie soll das Ziel für den Süden im Blick bleiben.</p>	<p>Aufgrund der mehrfachen Überlagerung von Linien können die Fahrlagen nicht auf allen Streckenabschnitten ideal entzerrt werden. Die Alternative wäre eine reduzierte Komplexität des Netzes mit größeren Umsteigezwängen. Da hierunter die Attraktivität des Stadtbahnverkehrs stärker leiden würde als unter abschnittweisen asymmetrischen Zugfolgen, kann dies nicht befürwortet werden.</p>
90	Süd	<p><b>Direktverbindung zum Hbf</b>: Während des Umbaus der Haltestelle Staatsgalerie muss immer eine umsteigefreie Verbindung von Stuttgart-Süd zum Hauptbahnhof bestehen. Der Hauptbahnhof ist ein wichtiges Fahrtziel im ÖPNV, sei es im täglichen Pendelverkehr oder für weitere Reisen. Ein zusätzlicher Umstieg ist hier sehr mühsam (z.</p>	<p>Die Umleitungen und Netzänderungen im Zuge der Baumaßnahme Staatsgalerie stellen einen temporären Zustand dar, während der NVP das reguläre Verkehrsangebot behandelt. Unabhängig davon ist nach derzeitigem Planungsstand während der Baumaßnahmen immer eine Direktverbindung von S-Süd zum Hauptbahnhof vorhanden.</p>

		B. mit Gepäck) und kostet weitere Zeit. Jetzt besteht eine solche umsteigefreie Beziehung, und eine Verschlechterung während der Umbauphase 2 ist nicht akzeptabel.	
91	Süd	<b>Depotfahrten in Fahrgast-Info:</b> Die außerfahrplanmäßigen Bahnen, die ins Depot Vogelrain fahren oder von dort kommen, sollen auf den Anzeigetafeln an den Bahnsteigen angezeigt und in die Online-Auskünfte (vvs.de; VVS-App) integriert werden. Durch diese Maßnahmen werden viele Linienverbindungen sichtbar, die man so nicht erwartet. Z.B. Linien von Untertürkheim direkt nach Heselach in der Nacht. Auch dies könnte zur häufigeren Nutzung der Bahnen motivieren.	Regelmäßige Ein- und Ausrückfahrten sind bereits in den veröffentlichten Fahrplänen enthalten.
92	Süd	<b>Verlegung der Zahnradbahn-Haltestelle „Liststraße“ talabwärts:</b> Die derzeitige Haltestelle an der Steigung ist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nur schwer erreichbar.	Die Lage der Haltestelle liegt oberhalb der Kreuzungsweiche zum Zahnradbahn-Betriebshof und ist daher technisch nur äußerst kompliziert talabwärts zu verlegen. Im Zusammenhang mit den mittelfristig neu zu beschaffenen Zahnradbahn-Fahrzeugen muss die Frage des barrierefreien Zugangs zur Zahnradbahn jedoch ohnehin neu erörtert werden.
93	Süd	<b>Fahrtzeit der Zahnradbahn sollen abends verlängert werden:</b> Die Zahnradbahn ist eine wichtige und schnelle Verbindung aus dem Tal nach Degerloch. Es ist nicht einzusehen, dass die Verbindung aus Lärmgründen nur bis 21 Uhr fährt. Eine Verlängerung bis 23 Uhr ist durchaus zumutbar.	Da die die Zahnradbahn im Abendverkehr ablösenden Taxifahrten, insbesondere freitags und samstags, äußerst stark nachgefragt werden, wird derzeit (u. a.) geprüft, ob die Zahnradbahn abends länger betrieben werden kann.
94	Süd	<b>Gleisbegrünung:</b> Bei Umbauten der nicht in der Straße geführten Gleisanlagen soll die Gleisbegrünung umgesetzt werden. Der Bezirksbeirat hat sich schon mehrmals mit aller Deutlichkeit für die Begrünung der Stadtbahngleise ausgesprochen.	Umwelt- und Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Bestandteil des NVPs und können daher auch nicht im NVP nicht erörtert werden. Es wird auf das VEK oder andere Fachpläne (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan) verwiesen.
95	Süd	<b>Lärmschutz:</b> An Stellen mit besonderen Lärmbelastigungen durch die Stadtbahn sollen lärmindernde Maßnahmen durchgeführt werden. Besondere Lärm- und Vibrationsbelastigungen durch die Stadtbahn gibt es an der Polizeisiedlung. Hier könnte durch eine etwas langsamere Fahrt schon viel erreicht werden.	
96	Süd	<b>Hinweis auf Seilbahn an Haltestelle „Südheimer Platz“:</b> Eine bessere Beschilderung zur Seilbahn würde deren Attraktivität erhöhen.	Die Anregung wird zur Prüfung an das Amt für Stadtplanung und -erneuerung weitergeleitet.
97	Süd	<b>Verlegung der Stadtbahngleise zwischen Vogelrain und Waldeck zur Nesenbachseite:</b> Mit Schreiben vom 4. Februar 2003 hat OB Dr. Schuster einem der dortigen Bewohner mitgeteilt, dass die Verlegung der Gleisanlage zur Nesenbachseite der langfristigen Zielplanung der Stadt entspricht. Vom Tiefbauamt liegt ein detaillierter Plan für den Rückbau der Böblinger Straße und der Gleisanlage aus	<b>Die dargestellte Maßnahme wird wegen ihres langfristigen Charakters im NVEP dargestellt.</b>

		dem Jahr 2004 vor. Der Bezirksbeirat hat am 26.02.2008 einstimmig beschlossen, er halte an der langfristigen Zielsetzung fest, dass die Böblinger Straße inkl. einer Gleisverlegung zurückgebaut werden soll.	
98	Süd	<b>Verdichtung des Busnetzes:</b> Es sollen Konzepte entwickelt werden, wie auch abgelegene Wohngebiete ohne weite Wege an Haltestellen angebunden werden können; im Süden vor allem bei schwer zu erreichenden, steilen Lagen wie in Kaltental, oder den anderen Hanglagen in Heslach sowie Hasenberg und Bopser. Gerade die Topographie in Stuttgart-Süd mit steilen Hanglagen erfordert es, dass nicht einfach die normalen Entfernungen zu den Haltestellen für die Beurteilung der Situation herangezogen werden wie sonst im NVP, weil die Strecken hier sehr viel mühsamer sind. Hierbei sind die verschiedensten Konzepte denkbar: Z.B. mit kleinen flexiblen Shuttlebussen, die quer zu den Bus- und Stadtbahnlinien fahren und alle Fahrgäste einsammeln. Dies gilt vorrangig für Kaltental. (Es gibt bereits Zubringerbusse in anderen Stadtteilen; vgl. NVP Kapitel 2.2.4) Vorstellbar sind auch Kombinationen mit Ruftaxis (auch perspektivisch als fahrerlose Elektro-Shuttles denkbar) oder im Sinne von barrierefreien Verbindungen Aufzüge/Schrägaufzüge bei sehr steilen Hanglagen wie in Kaltental oder am Bopser.	Der Hinweis ist korrekt. Gleichwohl stellt sich die Frage, wie mit den bei einer verschärften Betrachtung identifizierten Erschließungsdefiziten umzugehen wäre. Häufig erlaubt es das vorhandene Wegenetz nicht, den ÖPNV noch näher an die Nutzer heranzubringen. Die teilweise hypothetisch vorstellbare Einrichtung von Kleinbus- oder Taxiliniere wäre – stadtweit gesehen – sehr kostenträchtig, ohne dass sich das Fahrgastaufkommen im ÖPNV signifikant erhöhen würde. Mangels vertretbarer Abhilfemöglichkeit wird deshalb von einer entsprechenden, deutlich aufwändigeren Erschließungsanalyse abgesehen.
99	Süd	<b>Höhere Taktzahl:</b> Erhöhung der Taktzahl für alle Buslinien im Süden auf den 10-Min.-Takt bis 20:30 Uhr und ab 20:30 Uhr auf den 15-Min.-Takt. Im NVP S. 26 ff. (Kapitel 4.3.3) ist bereits jetzt für alle Innenstadtbusse der 10-Min.-Takt bis 20:30 Uhr als Norm festgehalten. Dies muss jetzt auch für die Busse im Süden umgesetzt werden, wo bei den Linien 43 und 41 ab 19:00 Uhr ein 15-Min.-Takt, und bereits ab 21:00 Uhr nur noch ein 30-Min.-Takt gefahren wird. Ein längerer als ein 15-minütiger Takt ist nicht akzeptabel und als ÖPNV unattraktiv.	Aufgrund der Nachfragesituation und der Vergleichbarkeit mit anderen Stadtbezirken ist eine Taktverdichtung nicht zwingend notwendig. Die Vorgaben im Nahverkehrsplan werden deshalb beibehalten.
100	Süd	Die <b>Linie 41</b> soll bis zum Betriebsschluss bis zur Endstation Lerchenrainschule fahren. Ohne diese Verlängerung hat das Gebiet bei der Lerchenrainschule am Abend keine akzeptable ÖPNV-Versorgung.	Der frühere Betriebsschluss der Linie 41 im Vergleich zu anderen Innenstadtlinien begründet sich in Ihrer Funktion als Ergänzungslinie und der damit einhergehenden geringen Fahrgastnachfrage am Abend. Sämtliche Haltestellen der Linie 41 sind mit alternativen Linien und zumutbaren Fußwegen zu erreichen. Eine Verlängerung der Betriebszeit der Linie 41 wird daher nicht weiterverfolgt.
101	Süd	<b>Linie 43:</b> Eine Führung über den Hauptbahnhof soll geprüft werden. Anbindung des Lehenviertels an den Hauptbahnhof.	Aufgrund der vielfältigen unproblematischen Umsteigemöglichkeiten zwischen der Buslinie 43 und häufig verkehrenden

			Schienenverkehrsmitteln, die zum Hauptbahnhof fahren, ist eine Anpassung des Innenstadtbusnetzes nicht erforderlich.
102	Süd	<b>Pünktlichkeit:</b> Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, dass die <b>Busse</b> pünktlicher fahren, z.B. durch längere Pufferzeiten an den End- und Startpunkten. Die Benutzerfreundlichkeit der Busse ist stark eingeschränkt, wenn diese sehr oft zu spät sind. Z.B. die Linie 43 ist in den Hauptzeiten fast immer zu spät. Hier müssen Maßnahmen ergriffen werden, damit die Busse nicht im Stau der Autos stecken bleiben. Länger Pufferzeiten an den Endhaltestellen können hier auch helfen, da es oft Verzögerungen gibt, weil die Busse schon von der vorherigen Fahrt so verspätet sind, dass sie bereits bei der Rückfahrt zu spät starten.	Die Busse der SSB geben vergleichsweise wenig Anlass zu Beanstandungen. Die größten Störeinflüsse gehen zweifellos vom Individualverkehr aus, der den Busverkehr zeitweise behindert. In Kap. 6.3.3 des Nahverkehrsplans wird deshalb ein Ausbau der ÖPNV-Bevorrechtigung gefordert. Größere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit erscheinen nicht erforderlich.
103	Süd	<b>Vorrang für Busse:</b> Auf allen Routen im Süden soll geprüft werden, wo Busse häufig im Verkehr stecken bleiben und wie an diesen Stellen ein Vorrang für Busse erreicht werden kann. Das muss besonders beim Verkehrskonzept für den Marienplatz berücksichtigt werden. Für die Attraktivität der Busse ist es höchst relevant, dass sie schnell und fahrplanmäßig fahren. Aber immer wieder stehen die Busse im Süden im Autostau. Es bedarf hier besserer Verkehrsregelungen, die ein zügiges Durchkommen der Busse ermöglichen. Der Bezirksbeirat Süd hat bereits ein Verkehrskonzept für den Marienplatz gefordert. Hierbei kann dieser Aspekt einbezogen werden. Neurgalische Punkte sind aber auch die Hohenstaufen- und die Filderstraße.	Die Fortführung der Busbeschleunigung, d.h. die Einrichtung weiterer Busspuren und die Fortführung der Ampelbevorrechtigung, wird auch von der Landeshauptstadt als sinnvoll eingestuft. Dies ist in Kap. 6.3.3 des Nahverkehrsplans auch zu dargestellt. <b>Darüber hinaus sollen auch im NVEP Maßnahmen zur betrieblichen Optimierung des Stadtbahn- und Busverkehrs geprüft und bewertet werden.</b>
104	Süd	<b>Überdachte Haltestellen:</b> Haltestellen sollen alle eine überdachte Sitzgelegenheit in der Nähe des Einstiegs haben. Das Warten auf den Bus ist immer lästig. Wenn man zudem bei den Bushaltestellen keinen Schutz vor Regen findet, ist dies noch schlechter. Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind zudem darauf angewiesen, sich beim Warten setzen zu können. Die Bushaltestellen sollten dementsprechend umgebaut werden, wo das städtebaulich möglich ist, damit das Warten so wenig unangenehm wie möglich ist.	Wie vom Bezirksbeirat Süd gefordert, werden von der SSB überall dort, wo es städtebaulich möglich ist, an Haltestellen Wartehäuschen gebaut.
105	Süd	<b>Barrierefreiheit:</b> Alle Bushaltestellen im Süden müssen barrierefrei ausgebaut werden. Bushaltestellen, die barrierefrei ausgebaut sind, müssen von den Bussen richtig angefahren werden können. Autos oder andere Hindernisse, die Bushaltestellen blockieren, müssen konsequent geahndet werden. Allen Menschen, besonders diejenigen mit Mobilitätseinschränkungen, muss es möglich sein, Busse problemlos zu nutzen. Daher bedarf es barrierefreier Bushaltestellen,	Langfristiges Ziel der Stadt ist es, alle Bushaltestellen – sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen – barrierefrei umzugestalten. Aus finanziellen Gründen ist dies jedoch nur schrittweise möglich. Daher werden jene Haltestellen vorrangig umgebaut, wo der Umbau besonderen Nutzen entfaltet. Die Entscheidungskriterien sind in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellt.

		die ein einfaches Aus- und Einsteigen ermöglichen. Können barrierefreie Haltestellen nicht richtig angefahren werden, werden hohe Bordsteinkanten zu noch größeren Barrieren. Falsch abgestellte Autos sind oft ein großes Hindernis. Dies muss konsequent abgeschafft werden.	
106	Süd	<b>Querverbindungen:</b> Die SSB soll prüfen, ob die Verlängerung von bestehenden Linien oder neue Linien bis zur Stadtbahnhaltestelle Sonnenberg oder Degerloch von ausreichend Fahrgästen als schnelle Querverbindung genutzt würde. Die S- und Stadtbahnlinien sind in abseits der Stadtmitte eher sternförmig angeordnet. Daher ist man bei Fahrten quer zu den Hauptachsen oft sehr lange unterwegs, z.B. von Heselach nach Möhringen. Hier könnten Busse helfen, die Querverbindungen abdecken. Eine Möglichkeit wäre die Verlängerung der Linie 42 nach Degerloch/Sonnenberg. Dies wäre eine direkte Anbindung von West und Süd nach Degerloch und Möhringen.	Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat die Aufgabe, die Relationen mit den stärksten Nachfrageströmen mit direkten Verbindungen zu bedienen. Diese starken Ströme sind i. d. R. radial auf das Stadtzentrum ausgerichtet. Tangentiale Verbindungen werden eher weniger nachgefragt. Die vorgeschlagenen Linienänderungen werden daher nicht weiterverfolgt.
107	Süd	<b>Bus 92 - Errichtung einer Haltestelle „Bärenseen“:</b> Eine extra Haltestelle würde die ÖPNV-Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes verbessern.	Es wäre denkbar, an der Wildparkstraße auf Höhe des Parkplatzes Schwarzwildpark eine zusätzliche Haltestelle in beiden Fahrrichtungen einzurichten. Allerdings wäre dies mit erheblichem baulichen und finanziellen Aufwand verbunden. So müssten zunächst Aufenthaltsflächen befestigt und die Beleuchtung erweitert bzw. zusätzlich installiert werden. Am aufwändigsten wäre es jedoch, die fehlenden Beschleunigungsstreifen nachzurüsten, um ein sicheres Ausfahren der Busse zu gewährleisten. Die Stadt Stuttgart steht hinsichtlich der geforderten vollständigen Barrierefreiheit aller Bushaltestellen bis 2022 diesbezüglich vor großen finanziellen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund wird es daher schwer vermittelbar sein, für eine neue zusätzliche Haltestelle, die lediglich dem Freizeitverkehr dient, größere Summen zu investieren. Eine gute Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes ist bereits heute über die Haltestellen Metzgerhau und Forsthaus I gewährleistet.
108	Süd	Die <b>Gäubahn-Strecke</b> muss auf jeden Fall <b>erhalten</b> werden. Es ist dabei zu prüfen, wie ein oder mehrere Halte möglich sind, die von Heselach oder Kaltental aus nutzbar sind. Der Stuttgarter Süden hat keine S-Bahn-Anbindung und ist allein auf die Stadtbahnen angewiesen. Die Nutzung der Gäubahn-Strecke würde auch eine S-Bahnlinie ermöglichen, mit der man schnell zu Zielen jenseits von Vaihingen und dem Hauptbahnhof gelangt. Hierzu gibt es bereits Vorschläge.	Aus Sicht der Stadt Stuttgart ist der Erhalt der Panoramabahn (Gäubahn innerhalb des Stuttgarter Stadtgebietes) denkbar. Die Nachnutzung ist aus Sicht der Stadt als Umleitungsstrecke - insbesondere bei Störungen im S-Bahn-Tunnel - eine Option. Außerdem könnte der Weiterbetrieb dieser Strecke in Zusammenhang mit der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte eine Perspektive für einen regelmäßigen Zugverkehr zwischen den Räumen Stuttgart-Vaihingen und -Feuerbach sein. Um die

			<p>Strecke aber auch künftig als Umleitungsstrecke nutzen zu können, sollte sie auch weiterhin für den Regional- und/oder S-Bahn-Verkehr genutzt werden - eine Integration der Strecke ins Stadtbahnnetz würde künftig Umleitungen im S-Bahn-Verkehr ausschließen. Aufgabenträger für den S-Bahn- und Regionalzugverkehr sind jedoch der Verband Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg.</p> <p><b>Bei der Erarbeitung längerfristiger Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV in Stuttgart, die im Nahverkehrsentwicklungsplan dargestellt werden sollen, wird die Gäubahn aber sicherlich zu berücksichtigen sein.</b></p>
109	Süd	<p>Der <b>Zugang der S-Bahn-Haltestelle Österfeld</b> soll so gestaltet werden, dass er <b>von Kaltental aus gut erreichbar</b> ist – im Idealfall barrierefrei. Von Kaltental aus ist diese S-Bahn-Haltestelle theoretisch einigermaßen nah per Fuß zu erreichen über den Brandenkopfweg. Der Zugang ist aber sehr steil und schwierig. Hätte man hier einen besseren Zugang, könnte die S-Bahn von Kaltental aus besser erreicht werden.</p>	<p><b>Die Herstellung der Erreichbarkeit der S-Bahn-Station „Österfeld“ für Fahrgäste aus Kaltental wird als mögliche Zukunftsoption im Nahverkehrsentwicklungsplan dargestellt und bewertet.</b></p>
110	Süd	<p><b>Park and Ride:</b> An allen Einfahrwegen in den Süden sollen Park-and-Ride-Möglichkeiten bestehen. Bei neuen oder bestehenden Park-and-Ride-Parkhäusern oder -Parkplätzen müssen mehr Anreize zur Nutzung geschaffen werden. Viele Autos, die durch den Süden fahren, kommen aus dem Umland und haben die Innenstadt zum Ziel (Verkehr von Vaihingen durch Kaltental/Heslach; oder von Degerloch nach Karl-Kloß-Str. oder Neue Weinsteige). Ausreichend Park-and-Ride-Plätze könnten das Umsteigen auf den ÖPNV erleichtern. Dies ist noch nicht überall gegeben. Deshalb müssen weitere Stellplatzmöglichkeiten erschlossen werden.</p>	<p>VVS und Verband Region Stuttgart (VRS) kümmern sich aktuell darum, das P+R-Angebot zukunftsfähig zu machen. Die Gesamtverantwortung obliegt gemäß ÖPNV-Pakt dem VRS.</p>
111	Süd	<p><b>Carsharing</b> soll stärker in den ÖPNV integriert werden durch Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen in der Nähe von Haltestellen. Carsharing-Stellplätze müssen fußläufig zu ÖPNV Haltestellen gut erreichbar sein. Dies ist oft nicht der Fall. Deshalb ist es wichtig, genügend Carsharing-Stellplätze zu erschließen, die in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen liegen. Hierzu könnten z.B. Parkplätze umgewidmet werden, analog zu den Car2go-Parkplätzen.</p>	<p>Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert.</p>
112	Süd	<p><b>Fahrradabstellplätze</b> an Haltestellen sollen erweitert werden. Ein angemessener Anteil der Abstellplätze soll als Ladestationen für Elektroräder ausgestattet sein. Das Fahrrad wird zunehmend attrakti-</p>	<p>Aspekte der intermodalen Verknüpfung sind in diesem Verfahren nicht von Bedeutung. <b>Voraussichtlich wird sich der Nahverkehrsentwicklungsplan mit der Thematik beschäftigen.</b></p>

		ver, schnell zu einer Stadtbahn-Haltestelle zu gelangen. Die bestehenden Abstellbügel sind aber oft alle belegt. Der Erfolg der Elektro-Fahrräder soll durch öffentliche Ladestationen unterstützt werden.	
113	Süd	Vor allem am <b>Marienplatz</b> sollen die Vorschläge Nr. 111 und Nr. 112 umgesetzt werden, als <b>zentrale ÖPNV Drehscheibe für den Süden</b> . Dies ist beim Verkehrskonzept Marienplatz zu berücksichtigen. Der Marienplatz ist mit Stadtbahn, Bussen, Zacke ein wichtiger Kreuzungspunkt des ÖPNV. Gerade hier müssen die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sein, um die ÖPNV-Nutzung optimal zu gewährleisten.	
114	Süd	Die <b>Kapazitäten für die Mitnahme von Kinderwagen, Fahrrädern usw. in den Stadtbahnen</b> sollen ausgebaut werden. Gerade ein Bezirk wie Stuttgart-Süd mit vielen Verkehrswegen, die die Hänge hoch führen, ist eine Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen, Fahrräder, großes Gepäck usw. in den Stadtbahnen sehr wichtig. In den Bahnen sind die Kapazitäten aber oft voll ausgeschöpft. Abhilfe könnte hier eine andere Gestaltung der Wagons in Zukunft bringen, z.B. mit Multifunktionsflächen, bei denen die Sitze hochgestellt werden können. Damit stehen in den Mitnahme-Sperrzeiten genug Platz für andere Fahrgäste zur Verfügung, und außerhalb der Sperrzeiten gibt es dennoch Platz für Kinderwagen, Fahrräder usw..	Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen die Anforderungen der Richtlinien EU2001/85 und UN/ECE R107 erfüllen (siehe Kapitel 4.4.1).
115	Süd	Wenn neue <b>Waggons für die Zahnradbahn</b> angeschafft werden, soll die <b>Kapazität für Fahrradmitnahme und Mitnahme von Kinderwagen und großem Gepäck deutlich erweitert</b> und der Zugang zum Wagen <b>barrierefrei</b> werden. Bei der Zahnradbahn kommt noch der barrierefreie Zugang hinzu, der zur Zeit nicht gegeben ist.	Die geltenden Anforderungen an Fahrzeuge, Bahnsteige und Zugänge in puncto Barrierefreiheit sind bekannt und werden bei der Bestellung neuer Zahnradbahnen sowie bei der Anpassung der Haltestellen berücksichtigt.
<b>Bezirksbeirat Untertürkheim</b>			
116	Untertürkheim	Der Bezirksbeirat beantragt die <b>bessere Anbindung der Buslinien 60/61 an die Stadtbahnen am Karl-Benz-Platz</b> durch die Anpassung des Fahrplans und durch das kundenfreundlichere Verhalten der Busfahrer.	Die L. 60 bedient in ihrem Verlauf mehrere Knotenpunkte. Eine Berücksichtigung aller möglichen Anschlussbeziehungen kann dabei nicht gelingen. Beim angebotenen 10-Minuten-Takt der Stadtbahn bewegen sich die Umsteigezeiten jedoch in sehr engen und zumutbaren Grenzen. Die Linie 61 ist am Bahnhof Untertürkheim bereits optimal an die Stadtbahnlinie U4 angebunden. Sowohl aus Richtung Rotenberg zur U4 als auch von der U4 in Richtung Obertürkheim bestehen günstige Umsteigezeiten von 5 und 7 Minuten. In der Gegenrichtung aus Richtung Obertürkheim zur U4 als auch von der U4 in Richtung Rotenberg gilt derselbe Zustand entsprechend.

117	Untertürkheim	Der Bezirksbeirat stimmt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu.	-
<b>Bezirksbeirat Vaihingen (Stellungnahme SÖS Linke PluS siehe separate Synopse)</b>			
118	Vaihingen	Der Bezirksbeirat stimmt dem Nahverkehrsplan zu.	-
<b>Bezirksbeirat Wangen (Stellungnahme FW siehe separate Synopse)</b>			
119	Wangen	Der Bezirksbeirat stimmt dem Nahverkehrsplan zu.	-
<b>Bezirksbeirat Weilimdorf (Stellungnahmen Grüne, FW und SPD siehe separate Synopse)</b>			
120	Weilimdorf	Die Vorsitzende fasst zusammen, dass die Punkte der Fraktionen (siehe separate Synopse), sollten sie nicht in den NVP einfließen, zum NVEP gleichlautend erneut gestellt werden.	Sollte dies sinnvoll sein, so ist dies in der separaten Synopse („2. Bezirksbeiräte – Fraktionen“) dargestellt.
<b>Bezirksbeirat West</b>			
121	West	<b>Taktverbesserung der Linie 92</b> zur besseren Anbindung der Reinsburgstraße inklusive Spätverkehr.	Der Bereich Reinsburgstraße ist mit der S-Bahn und den Buslinien 41, 42, 43 und 44 bereits ausreichend erschlossen. Im Sinne einer Mindestvorgabe wird deshalb ein Ausbau der Linie 92 im Nahverkehrsplan nicht vorgegeben.
122	West	<b>Taktverdichtung der Buslinien 40, 43 und 44 im Spätverkehr.</b>	Aufgrund der Nachfragesituation und der Vergleichbarkeit mit anderen Stadtbezirken ist eine Taktverdichtung nicht zwingend notwendig. Die Vorgaben im Nahverkehrsplan werden deshalb beibehalten.
123	West	<b>Erschließung des Gewerbegebiets Hinterer Vogelsang</b> durch ÖPNV.	Das Gewerbegebiet Hinterer Vogelsang ist mit den Buslinien 44, 50 und 92 (Haltestelle „Westbahnhof“) an das ÖPNV-Netz angebunden. Eine weitergehende Erschließung ist nicht geplant.
124	West	<b>Umbau der Haltestelle „Arndt-/Spittastraße“</b> mit jeweils einem zweiten Zugang (analog „Schloss-/Johannesstraße“).	Die Stadtbahn-Haltestelle „Arndt-/Spittastraße“ ist vom Kreuzungsbereich Arndt-/Spitta-/Bebelstraße aus erreichbar, was aus Fahrgastsicht (größtes Potenzial) am sinnvollsten ist. Die Schaffung eines zweiten Zugangs auf der Westseite erscheint nicht prioritär, zumal bereits an der Fritz-Reuter-Straße Zugang zur Haltestelle „Vogelsang“ besteht.
125	West	<b>Hochborde und Blindenleitlinien</b> an allen Bushaltestellen.	Langfristiges Ziel der Stadt ist es, alle Bushaltestellen – sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen – barrierefrei umzugestalten. Aus finanziellen Gründen ist dies jedoch nur schrittweise möglich. Daher werden jene Haltestellen vorrangig umgebaut, wo der Umbau besonderen Nutzen entfaltet. Die Entscheidungskriterien sind in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellt.

126	West	Abschnittsweise <b>Verlängerung der Busspuren</b> in der Rotebühlstraße.	Ist in Kapitel 6.3.3 des NVPs bereits dargestellt.
127	West	Schrittweise <b>Ausstattung aller Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation.</b>	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 Anzeigetafeln aufzustellen.
128	West	Langfristig: <b>Nutzung der Gäubahn-Linie für den ÖPNV</b> (S-Bahn oder Stadtbahn) mit Haltestellen im Westen.	<b>Inwieweit die innerstädtische Gäubahnstrecke einen signifikanten Beitrag zur ÖPNV-Erschließung der Landeshauptstadt leisten kann, soll im NVEP beleuchtet werden.</b>
129	West	<b>Verlängerung der Betriebszeiten von Bussen und Bahnen</b> zu den S-Bahnhaltestellen mit Anschluss zum Flughafen und Hauptbahnhof.	Dieser Vorschlag müsste konkretisiert werden. Aktuell sieht die Stadtverwaltung keine besondere Benachteiligung des Stadtbezirks West bei den Betriebszeiten der dort verkehrenden Linien.
130	West	Festschreibung des <b>6-bis-7-Minuten-Taktes der Buslinie 42</b>	Die Linie 42 fährt Mo-Fr aktuell aus Kapazitätsgründen an Schultagen teilweise im 6-Minuten-Takt. Eine Angebotsausdünnung ist nicht geplant. Sollten die Kapazitäten jedoch durch größere Transportgefäße bereitgestellt werden können, wäre auch eine Rückkehr zum 10-Minuten-Takt denkbar. Im Nahverkehrsplan soll deshalb keine Verschärfung der Vorgaben erfolgen.
131	West	<b>Buslinie 92</b> soll regelmäßig die <b>Haltestelle Solitude</b> anfahren.	Dass am Wochenende jede zweite Fahrt am Forsthaus endet, hängt mit dem Pilot-Projekt des RadTourers zusammen. Damit wird es Fahrgästen ermöglicht, ihr Fahrrad aus der Stadt bis ins Naherholungsgebiet zu befördern. Eine Verlängerung der Rad-Tourer-Fahrten bis zur Solitude ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich.
<b>Bezirksbeirat Zuffenhausen</b>			
132	Zuffenhausen	<b>Angebote für Einpendler im ÖPNV verbessern:</b> Erhöhung der Taktung von S6/S60 bzw. abends länger den höheren Takt beibehalten.	Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs ist der Verband Region Stuttgart. Dieser hat zuletzt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 den nachmittäglichen HVZ-Takt ausgedehnt. Eine weitere Taktverdichtung im S-Bahn-Netz ist aktuell nicht geplant.
133	Zuffenhausen	<b>Flughafenanbindung</b> früher (rechtzeitig zum ersten regulären Abflug) und abends länger (nach der letzten regulären Ankunft) an S-Bahn-Linien anbinden.	Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs ist der Verband Region Stuttgart. Dieser hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 das Fahrplanangebot im Spätverkehr bereits um 1 Stunde verlängert. Eine Verbesserung des Angebots in den Nachtstunden

			ist in der Diskussion. Beschlüsse dazu stehen allerdings noch aus.
134	Zuffenhausen	Weitere <b>Finanzierungsmöglichkeiten für ÖPNV</b> erschließen.	Dieser Vorschlag müsste konkretisiert werden.
135	Zuffenhausen	Kostenlose bzw. günstige <b>P+R-Parkplätze</b> im Umland und an der Peripherie der Stadt in möglichst großer Nähe der Zug- bzw. S- oder Stadtbahngleise schaffen, damit die Pendler den ÖPNV nutzen.	VVS und Verband Region Stuttgart (VRS) kümmern sich aktuell darum, das P+R-Angebot zukunftsfähig zu machen. Die Gesamtverantwortung obliegt gemäß ÖPNV-Pakt dem VRS.
136	Zuffenhausen	Begleitmaßnahmen (Ziel und Zweck) und <b>verbesserte ÖPNV-Anschlüsse für (neue) Einkaufszentren</b> .	Dieser Vorschlag müsste konkretisiert werden. Aktuell sieht die Stadtverwaltung keinen Handlungsbedarf beim Nahverkehr im Bereich großer Einzelhandelsstandorte.
137	Zuffenhausen	<b>Fußgängerkonzept</b> gleichzeitig mit dem Nahverkehrsplan erarbeiten.	Im NVP können allenfalls den ÖPNV tangierende Themen behandelt werden. Planungen zum Fußverkehr wären z. B. im Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) zu bewerten
138	Zuffenhausen	Sämtliche im Faltblatt "Bürgerbeteiligung" genannten Fragepunkte zum attraktiven Nahverkehr sollten dargestellt werden.	<b>Die aus dem Faltblatt nicht in den NVP eingeflossenen und langfristig für den ÖPNV in Stuttgart relevanten Themen sollen im NVEP behandelt werden.</b>
139	Zuffenhausen	<b>S-Bahnen S4 bis S6</b> über die Endhaltestelle Schwabstraße hinaus fahren lassen.	Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs ist der Verband Region Stuttgart. Die Streckenkapazitäten südlich der S-Bahn-Station „Schwabstraße“ sind auf die Zugfolge von 3 Linien ausgelegt. Weitere S-Bahn-Linien kann das vorhandene Netz dort nicht aufnehmen. Mit den S-Bahn-Linie 1, 2 und 3 kann die Fahrgastnachfrage zwischen Schwabstraße und Stuttgart-Vaihingen derzeit aber gut bewältigt werden.
140	Zuffenhausen	<b>Buslinie 401 und 52:</b> Taktung erhöhen, zumindest in der Hauptverkehrszeit ein 10-Minuten-Takt oder alternativ zu Spitzenzeiten mit Anhänger fahren.	Die genannten Linien tangieren in Zuffenhausen die Schwieberdinger Straße, die gegenwärtig sehr stauanfällig ist. Die Prüfung einer Ausweitung des Fahrplanangebots ist erst dann sinnvoll, wenn der HVZ-Verkehr in der Schwieberdinger Straße verflüssigt ist. Das Tiefbauamt der Stadt plant aktuell die Schaffung von Busspuren und eine durchgängige ÖPNV- Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.
141	Zuffenhausen	<b>Buslinie 99:</b> Möglich wäre evtl. ein kleinerer Bus, aber Taktung erhöhen (viertelstündlich).	
142	Zuffenhausen	<b>ÖPNV-Verbindungen von den äußeren Wohngebieten des Stadtbezirks zu den Schulen und zum Zentrum des Stadtbezirks verbessern</b> , insbesondere von Zazenhausen zu den weiterführenden Schulen, <b>Schulbus</b> für Schulcampus Rot und Schulzentrum Freiberg von den Wohngebieten, der zeitnah zum Unterrichtsbeginn ankommt.	Details des Schülerverkehrs müssen außerhalb des NVPs besprochen und umgesetzt werden.
143	Zuffenhausen	Eine Linienführung ist vorzusehen, welche <b>die äußeren Stadtbezirke und Stadtteile besser</b> und mit häufigeren Fahr-Angeboten miteinander <b>verknüpft</b> , z.B. Neugereut und Zuffenhausen.	Das Wesen des ÖPNV besteht in der Bündelung von Verkehrsströmen – nur dann lassen sich größere Beförderungsgefäße und Taktverkehre ökonomisch und ökologisch rechtfertigen.

			Das Liniennetz richtet sich deshalb primär an den Korridoren mit der stärksten Verkehrsnachfrage aus. Für Nebenrelationen können daher oftmals leider nur umwegige Verbindungen angeboten werden. Echte Netzlücken sind im Raum Zuffenhausen aber nicht zu erkennen. Und gerade Neugereut und Zuffenhausen sind über die Buslinie 54 und die Stadtbahnlinie U7 recht gut miteinander verbunden.
144	Zuffenhausen	<b>Bessere Anbindungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Schlotwiese,</li> <li>• des Wohngebiets am Stadtpark,</li> <li>• des Wohngebietes Elbelen,</li> <li>• des neuen Wohngebietes am Roten Stich,</li> <li>• und von Neuwirtshaus und von Zazenhausen</li> </ul> <b>an den ÖPNV.</b>	Die genannten Gebiete sind bereits an das ÖPNV-Netz angebunden. Vor Ort befindliche Haltestellen werden funktions- und nachfragegemäß bedient. Aktuell besteht kein Handlungsbedarf.
145	Zuffenhausen	<b>Günstigere Fahrpreise</b> innerhalb des Stadtbezirks.	Tarifliche Planungen werden im Nahverkehrsplan nicht dargestellt.
146	Zuffenhausen	<b>Weitere Haltestellen</b> bei den Neubaugebieten in Zazenhausen und beim Roten Stich.	Das Gebiet Hohlgrabenäcker wird bereits durch zwei Haltestellen bedient, eine weitere Verdichtung wäre betrieblich nicht sinnvoll und hätte auch nur geringen Nutzen. An der Straße Roter Stich wird im Zuge der Neubebauung eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet.
147	Zuffenhausen	<b>Fahrpläne sollten ohne Betriebsschluss mindestens stündliche Fahr-Angebote</b> während der ganzen Nacht anbieten.	Ein Nachtbetrieb auf allen städtischen Verkehrslinien wäre wegen der geringen nächtlichen Verkehrsnachfrage völlig überdimensioniert. Angesichts der aktuellen Herausforderungen im ÖPNV bezüglich der Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten wird dem Thema Rund-um-die-Uhr-Bedienung an allen Wochentagen keine hohe Priorität beigemessen.
148	Zuffenhausen	<b>Temporeduzierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Tempo 30</u> auch auf Buslinienstraßen =&gt; Unterländerstr. sowie vor Schulen und Kitas (hier evtl. Verkehrszeichen 136, Achtung Kinder). Die Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass der Verkehr fließen soll.</li> <li>• Deshalb: <u>Tempo 50</u> auf den Vorbehaltsstraßen mit Ausnahmen. Zu berücksichtigen sind Sicherheit, Luft und Umwelt. Alle drei Kriterien sind gegeben!</li> <li>• <u>Tempo 40</u> im gesamten Stadtgebiet</li> <li>• <u>Tempo 50</u> auf der B10/27 im Wohngebiet (mit Kontrollen)</li> </ul>	Über den Nahverkehrsplan können keine verkehrsregelnden Maßnahmen für den Straßenverkehr festgelegt werden. Aussagen zu der Betroffenheit des Nahverkehrs durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind im NVP in Kapitel 6.3.3 bereits dargestellt.

149	Zuffenhausen	<b>Schwieberdinger Straße entlasten</b> Rückbau beschleunigen (nicht erst nach Fertigstellung Rosensteintunnel), Temporeduzierung	Die Schwieberdinger Straße ist die aufkommensstärkste Bus-Achse im Stadtgebiet Stuttgart, die allerdings gegenwärtig sehr stauanfällig ist. Zur Beschleunigung des Busverkehrs plant aktuell das städtische Tiefbauamt die Schaffung von Busspuren und eine durchgängige ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Der Nahverkehrsplan enthält bereits eine entsprechende Zielsetzung.
150	Zuffenhausen	<b>Radverkehr verbessern</b> Mehr Maßnahmen aus dem Katalog der Radfahroffensive umsetzen, damit der Umstieg aufs Fahrrad attraktiver wird.	Im NVP können allenfalls den ÖPNV tangierende Themen behandelt werden. Radwegeplanungen wären z. B. im Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) zu bewerten.
151	Zuffenhausen	<b>Ampelschaltung</b> auf das vorgegebene Tempolimit einstellen (wo möglich), um den Verkehr im Fluss zu halten.	Mit dem Nahverkehrsplan kann verkehrstechnischen Problemen an einzelnen Knoten nicht abgeholfen werden. Der Hinweis wird zur Prüfung an das städtische Tiefbauamt weitergegeben.
152	Zuffenhausen	<b>LKW-Durchfahrtsverbot B10/27</b> LKW sollen auf der Autobahn bleiben.	Über den Nahverkehrsplan können keine verkehrsregelnden Maßnahmen für den Straßenverkehr festgelegt werden. Es wird auf das VEK oder andere Fachpläne (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan) verwiesen.
153	Zuffenhausen	<b>Interims-Busbahnhof Zuffenhausen</b> Wie geplant spätestens Ende 2015 an den Flughafen verlegen, da die enorme Verkehrszunahme mit ihren bekannten Folgeproblemen durch Bring- und Abholverkehr nicht zumutbar ist.	Im Mai 2016 wurde der Fernbusbahnhof am Flughafen eröffnet. Die Stadtverwaltung nimmt aktuell den Fernbusverkehr am Bahnhof Zuffenhausen zurück.
154	Zuffenhausen	<b>Abriss Friedrichswahl</b> und Einstieg in den <b>B10/27-Tunnel</b>	Über den Nahverkehrsplan können keine Straßenausbau- oder -rückbaumaßnahmen festgelegt werden. Es wird auf das VEK oder andere Fachpläne (Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan)
155	Zuffenhausen	Für LKW, die Produkte und Waren für Industrie und Handel in der Stadt anliefern, könnten an der Peripherie Umschlagplätze zum Umladen der Ware in umweltfreundliche Mobile geschaffen werden	
156	Zuffenhausen	<b>Erhalt und ggf. Ausbau von Werksbahnen:</b> Höherer Takt der Schusterbahn R11 (mindestens 30-Minuten-Takt), zusätzlich ein Haltepunkte in Zazenhausen am Durchgang von den Hohlgrabenäckern bzw. der Grundschule Zazenhausen erstellen.	Auch die Stadt Stuttgart würde Angebotsausweitungen auf der Schusterbahn befürworten. Die Aufgabenträgerschaft der LH Stuttgart bezieht sich aber nur auf die Busse und Stadtbahnen im Stadtgebiet. Für die Schusterbahn ist der Verband Region Stuttgart (VRS) der zuständige Aufgabenträger. In der Vergangenheit hat der VRS mehrfach einen Ausbau der Schusterbahn untersuchen lassen, wobei aber leider kein angemessenes Verhältnis zwischen den Kosten für einen umfassenden Ausbau und den verkehrlichen Wirkungen aufgezeigt werden konnte. Gleichwohl hat der VRS ab dem Jahresfahrplan 2015 erfreulicherweise zwei zusätzliche Fahrtenpaare auf der R11 eingerichtet.
157	Zuffenhausen	<b>Verlängerung der Schusterbahn R11</b> von Ludwigsburg bis Esslingen.	

			Nach Auffassung der Stadtverwaltung rechtfertigen aber auch nunmehr 6 Fahrtenpaare täglich keinen teuren Infrastrukturausbau an der Strecke.
158	Zuffenhausen	<b>Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Zuffenhausen.</b>	<p>Die barrierefreie Zugänglichkeit von S-Bahn-Stationen fällt primär in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart und kann über den städtischen Nahverkehrsplan nicht geregelt werden.</p> <p>Die Bahnsteige am Bahnhof Zuffenhausen sind barrierefrei zugänglich. Problematisch ist nach wie vor die Reststufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden. Das Problem ist Verband Region Stuttgart bekannt. An Lösungen wird geplant, die allerdings bislang an der Finanzierung bzw. an Genehmigungsfragen gescheitert sind.</p>