

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

4.) Träger öffentlicher Belange und sonstige beteiligte Stellen (TöB)

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

Nr.	TöB/ Stelle	Anregung	Behandlung bzw. Einbindung in den NVEP-Entwurf
Bürgerverein Zazenhausen			
1	BVZ	<p>Erweiterung des Busverkehrs der Linie 401 Aktuell finden von Montag bis Freitag zwischen 5:17 Uhr und 6:37 Uhr (Abfahrtszeiten ab Zazenhausen Krone) im 20-Minuten-Takt fünf Fahrten der Linie 401 von Zazenhausen bis Feuerbach Bahnhof statt. Fahrten nach 6:37 Uhr enden an der Haltestelle Zuffenhausen Bahnhof. Eine direkte Rückfahrmöglichkeit für Nutzer des ÖPNV mit der Linie 401 ab Feuerbach nach Zazenhausen bzw. Mühlhausen besteht nach 6:56 Uhr nicht. Es wird angeregt, direkte Rückfahrmöglichkeiten ab Feuerbach Bahnhof im Zeitfenster zwischen 14 und 18 Uhr zu schaffen, z.B. Abfahrtszeiten ab Feuerbach-Bahnhof um ca. 14:30 Uhr, ca. 16 Uhr und ca. 17:30 Uhr. Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzer des ÖPNV können zur Zeit zwar direkt Feuerbach erreichen, haben aber keine direkte Rückfahrmöglichkeit. Die bestehenden Haltestellen „Feuerbach Bosch“ und „Werner und Pfeleiderer“ sind prädestiniert, Fahrgäste der dort ansässigen Betriebe aufzunehmen. • In das Gebiet Hohlgrabenäcker Zuffenhausen/Zazenhausen sind viele Berufstätige zugezogen, die in Feuerbach tätig sind. Das Gebiet wird bereits als „Bosch-Hügel“ bezeichnet. Fahrgastzählungen früherer Jahre haben heute keine Aktualität mehr, da die Bebauung des Gebiets immer noch nicht abgeschlossen ist. • Durch die Verbindung Feuerbach – Zazenhausen/Mühlhausen könnten viele PKW-Nutzer auf den ÖPNV umsteigen. Die aktuelle Feinstaub-Debatte liefert genügend Argumente, zumal aktuell zu hören war, dass bei aus klimatologischer Sicht erforderlichen Straßensperren auch Straßen in Zuffenhausen und Feuerbach betroffen sein sollen. 	<p>Mehrfach war – auch mit Unterstützung des bedienenden Busunternehmens – in der Diskussion, die Fahrten der Buslinie 401 zwischen Zuffenhausen und Feuerbach komplett einzustellen. Zum einen ist das Fahrgastaufkommen auf diesem Linienabschnitt relativ gering, zum anderen entstanden am Nachmittag/Abend durch den regelmäßigen Pendlerstau in der stark befahrenen Wernerstraße häufig erhebliche Verspätungen, die im weiteren Verlauf der Linie nicht mehr ausgeglichen werden konnten. Daher wird aktuell in der morgendlichen Hauptverkehrszeit das Angebot beibehalten, in der abendlichen Hauptverkehrszeit (wenn der Verkehr besonders staugefährdet ist) fährt die Linie 401 hingegen nur zwischen Mühlhausen und Zuffenhausen Bahnhof. Für Beschäftigte der Fa. Bosch, die in Zazenhausen wohnen, war und ist es daher zeitlich sinnvoller und kalkulierbarer, in der abendlichen Hauptverkehrszeit über den Fußweg zum Bahnhof Feuerbach die Rückfahrt mit einmaligem Umsteigen in Zuffenhausen anzutreten.</p>

Dachverband Integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB)		
2	DIPB	<p>Barrierefreiheit Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben soll der öffentliche Nahverkehr auch für mobilitätsbehinderte Menschen ohne besondere Erschwernis nutzbar sein. Im städtischen Verkehrsnetz ist dieses Ziel bisher noch nicht erreicht. Die Thematik ist bereits im Nahverkehrsplan dargestellt, so dass an dieser Stelle im NVEP darauf verzichtet wird.</p> <p>Fahrzeuge Im städtischen Verkehrsnetz werden derzeit ausschließlich Niederflurfahrzeuge mit Klapprampe, Inneneinrichtung nach EU-Norm, Klimaanlage und optischen wie akustischen Haltestellenankündigungen eingesetzt. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass dieser Standard auch auf den einbrechenden Linien der benachbarten Landkreise nach dem Abschluss der dortigen Vergabeverfahren spätestens ab Dezember 2019 angeboten werden wird. Hinsichtlich Barrierefreiheit und Beförderungskomfort sollte dann der gesamte Fahrzeugpark, der innerhalb der Stadtgrenzen zum Einsatz kommt, dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.</p> <p>Haltestellen Von den ca. 950 Haltepositionen auf Stuttgarter Gemarkung ist derzeit lediglich etwa ein Drittel auf barrierefreie Zustiege hin optimiert. Die Planungen zum Umbau weiterer Haltestellen sind bereits im Nahverkehrsplan Kap. 4.5.3 dargestellt, so dass an dieser Stelle darauf verwiesen wird. Parallel zur sukzessiven Herstellung der baulichen Merkmale soll zur Steigerung der Attraktivität allerdings auch die dynamische Fahrgastinformation in einer vereinfachten Technik auch an immer mehr Bushaltestellen bereitgestellt werden. Vorrangig sind hierbei Haltestellen an Verknüpfungspunkten sowie solche in zentralen Bereichen, auch in den Stadtbezirken, auszustatten.</p> <p>Stellungnahme des DIPB An dieser Stelle wird auf die Stellungnahme des DIPB vom 27.11.2015 auf die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Landeshauptstadt Stuttgart vom Jahre 2015 verwiesen. Dort steht: „<i>das novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 (3) für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen</i>“. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in § 4 bedeutet dies „<i>Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in</i></p>
		<p>Gemäß § 11 Abs. 5 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg soll der Nahverkehrsplan (NVP) „durch einen Nahverkehrs<u>entwicklungsplan</u> [NVEP] ergänzt werden, der Aussagen enthält zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des NVPs hinaus reichen (langfristige Verkehrsentwicklungsprognose), [sowie] zu angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.“ Weitere Vorgaben bezüglich der Inhalte bestehen nicht.</p> <p>Die LH Stuttgart als Aufgabenträger und der VVS als Entwurfsersteller haben sich bei der NVEP-Erarbeitung auf diese Vorgaben konzentriert. Dem Thema Barrierefreiheit wurde im bereits beschlossenen NVP der Stadt Stuttgart ein ganzes Kapitel (4.5) gewidmet. Eine nochmalige Behandlung dieses Aspekts in dem bewusst etwas weniger konkreten NVEP erscheint wenig hilfreich.</p> <p>Die Formulierung im Kap. 3.4.5 neu wird im Sinne des Hinweises korrigiert.</p>

	<p><i>der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe</i>“. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird.</p> <p>Leider fehlt auch im vorliegenden NVEP jegliche Zeitangabe, bis wann, wenn auch nur stufenweise, eine vollkommene Barrierefreiheit erreicht werden soll. Dies wurde schon bei der Stellungnahme des DIPB zur 2. Fortschreibung des NVP bemängelt. Die Bemerkung im vorliegenden NVEP, dass ab Dezember 2019 der Standard aller Fahrzeuge dem aktuellen Stand der Technik entspricht ist nicht ausreichend. Auch beim Hinweis, dass eine dynamische Fahrgastinformation in einer vereinfachten Technik an immer mehr Bushaltestellen bereitgestellt werden soll, fehlt eine genaue Zeitangabe (Seite 3).</p> <p>Auf fast alle Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit, die vom DIPB bei der 2. Fortschreibung 2015 des NVPs genannt wurden, geht der NVEP nicht ein. Daher ist der vorliegende NVEP gem. ÖPNVG §11, Abs. 3, Nr. 5 nicht gesetzeskonform.</p> <p>In diesem Zusammenhang muss der DIPB auch darauf hinweisen, dass neben der beklagten recht dürftigen Benennung des Themas "Barrierefreiheit" in den Kapiteln 2.2.4, 3.1.4, 3.3.3 und 3.6.1 auch ein nicht zutreffender/missverständlicher Begriff aufgeführt wurde. So nämlich auf Seite 18 oben (Kap. 2.2.4), wo von der "Nutzbarkeit des ÖPNV ohne besondere Erschwernis auch für mobilitätsbehinderte Menschen" gesprochen wird. Dabei wird offensichtlich verkannt, dass es sich bei der betroffenen Personengruppe nicht nur um mobilitätsbehinderte Menschen, sondern um Menschen mit Behinderungen im allgemeinen bzw. i. S. der Beschreibung im Vorwort zur DIN 18040-3 (vgl. dort: 4. Absatz) handelt.</p> <p>Abgesehen von den Defiziten im Detail – vermisst der DIPB im NVEP einen Bezug zum Ergebnis des "Stuttgarter Fokus-Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention/ Ergebnisse des Beteiligungsprozesses" (Breuninger Stiftung, Mai 2015), dessen Themen-schwerpunkte u. a. "ÖPNV, Verkehr, die Stadt als Bauherrin, die Stadt als Planerin" waren. Das sind Inhalte, die durchaus für das Themenfeld im NVEP einschlägig sind. Durch dann auch die Vorstellung im bzw. der Kenntnisnahme des Stuttgarter Gemeinderats am 03.12.2015 ist eine gewisse Selbstverpflichtung für die Landeshauptstadt erwach-</p>	
--	---	--

		<p>sen, also die Ergebnisse, Vorgaben und Ziele aus diesem Fokus-Aktionsplan-Prozess beim zukünftigen Handeln, Planen, Investieren auch umzusetzen.</p> <p>Diese Selbstbindung ist unbedingt auch im NVEP zu benennen/thematisieren. Der DIPB kann diesem daher erst zustimmen, wenn die genannten Defizite beseitigt sind.</p>	
Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (IHK)			
3	IHK	<p>Die IHK begrüßt es, dass die Stadt in Ergänzung zu ihrem zuletzt 2016 fortgeschriebenen Nahverkehrsplan (NVP) einen NVEP erstellt hat, der Planungsoptionen und Langfristplanungen umfassend darstellt und Priorisierungen zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt vornimmt.</p>	-
4	IHK	<p>Die verträglichsten Verkehre sind die, die erst gar nicht entstehen. In der jüngst veröffentlichten und von der RWTH Aachen im Auftrag des Baden-Württembergischen IHK-Tags (BWIHK) erstellten Studie „Auswirkungen umweltbedingter Verkehrsbeschränkungen in Kommunen“ wird dazu auf die Notwendigkeit eines Abbaus der Mobilitätswänge hingewiesen. Wirkungsvollstes Handlungsfeld hierfür sei die Raumplanung in Form der Schaffung kompakter, Nutzungsdurchmischter Raumstrukturen bei gleichzeitiger Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Insoweit sollte auch der Nahverkehrsentwicklungsplan diesen Aspekt aufgreifen und zumindest darstellen, wie die Landeshauptstadt damit umzugehen gedenkt.</p> <p>So werden Hinweise vermisst, welche Auswirkungen die Erneuerung Stuttgarts - einige Innenstadt-Quartiere wurden bereits neu gestaltet, viele stehen in den kommenden Jahren und Jahrzehnten noch an - auf die Ausgestaltung des Mobilitätsangebots haben wird. Die Veränderungen durch Stuttgart 21 schaffen im Zentrum der Stadt nicht nur mit dem komplett neu zu gestaltenden Rosensteinviertel viele Möglichkeiten, neue Wege zu beschreiten. Insbesondere bei den Mobilitätsbedürfnissen und im Mobilitätsverhalten zeichnen sich deutliche Transformationen ab, die Wirkung dieser Veränderung wird zunehmend sichtbar. Diese Veränderungsprozesse, für die das Rosensteinviertel sicherlich als Muster gelten kann und soll, würde in Kombination mit dem Veränderungsdruck, der sich aus dem Kontext Luftschadstoffe ergibt, die Chance bieten, ein ambitioniertes Zielszenario zu entwerfen, das die Mobilität von Personen (und Gütern) in der Landeshauptstadt in einem Zielhorizont der nächsten 25 Jahre beschreibt.</p>	<p>Die Vorstellung einer Nutzungsgemischten Siedlungsstruktur, in der die täglichen Wege aller Familienmitglieder zu Fuß abgewickelt werden können, mag als planerisches Leitbild geeignet sein – und wird unter den derzeitigen Bedingungen des Immobilienmarkts auch langfristig eine Fiktion bleiben. Beispielsweise werden in naher Zukunft im Gewerbegebiet Wallgraben in erheblichem Umfang zusätzliche Arbeitsplätze angesiedelt, die teilweise von anderen Standorten innerhalb des Stadtgebiets verlagert werden. Die Vorstellung, dass parallel in den kommenden Jahren sich eine signifikante Zahl der Beschäftigten ebenfalls im Raum Stuttgart-Vaihingen ansiedeln könnte, wäre unrealistisch. Weder ist der Wohnungsmarkt derart dynamisch noch wäre die LH Stuttgart in der Lage, das Wohnungsangebot standortnah derart auszuweiten. Selbst wenn es trotz der Zwänge der Baunutzungsverordnung gelänge, das historische Konzept der Betriebswohnungen wiederzubeleben, dürften die heutigen Familienstrukturen die Umzugsbereitschaft der Beschäftigten stark dämpfen.</p> <p>Aufkommensänderungen durch künftige Umnutzungen sind, soweit im Voraus abschätzbar, im Prognoseszenario des regionalen Verkehrsmodells abgebildet. Die Verkehrserzeugung im verwendeten Bezugsszenario erfolgt dabei noch nach klassischen Ansätzen. In weiteren Szenarien wurden dann auch Verhaltensänderungen berücksichtigt, deren Eintreten allerdings nicht gesichert ist. Für die Beschreibung der wahrscheinlichen Herausforderungen an den ÖPNV setzt der NVEP daher auf dem Bezugsszenario auf.</p>

	<p>Bestandteile eines solchen Szenarios könnten unter anderem die Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • kein fossil angetriebener Personenindividualverkehr in der Stuttgarter Kern-innenstadt; • „Urban-Hubs“ verbinden als erweiterte multimodale Verknüpfungspunkte die multimodale Personenmobilität mit der Paketisierung der Warenströme und helfen den Bürgern und Unternehmen, ihre Mobilitäts- und Warenbedürfnisse mit möglichst geringer Umweltbelastung zu realisieren; • bei den Planungen rund um die Personenmobilität erhalten öffentliche Verkehrsmittel und der Langsamverkehr eine höhere Priorität; die Stadt schafft auf gesonderten Trassen Radschnellweg-Verbindungen in der Kerninnenstadt und in möglichst viele Außenbezirke und sorgt für sichere Abstellmöglichkeiten; der straßengebundene ÖPNV wird in diesem Zeithorizont emissionsminimal oder -frei ausgestattet; die Stadt schafft Anreize für Ersatzinvestitionen hin zu einem alternativ angetriebenen Fahrzeugpark <p>sein. Hier erscheint uns das Nahverkehrsentwicklungskonzept noch zu wenig grundlegend und zukunftsorientiert. Auch die Aussagen zum Handlungsbedarf in Kapitel 6.1 sind eher vage gehalten und stellen allgemein Regulierung und Restriktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den Mittelpunkt.</p> <p>Dennoch enthält das Werk einen wichtigen und auch notwendigen Fahrplan für die künftige Ausgestaltung vor allem des öffentlichen Mobilitätsangebots in Stuttgart. Schließlich wird es auch und vor allem als eine lokale Verantwortung angesehen, im Gegenzug zu den sich abzeichnenden Restriktionen für den Individualverkehr in Stuttgart zumindest ein qualitativ und kapazitativ nochmals verbessertes Beförderungsangebot für den Personenverkehr in der Landeshauptstadt zu schaffen. Der in Kapitel 2.2.2 des Planentwurfs dargestellte Nachfragezuwachs aufgrund der aktuell prognostizierten Bevölkerungsentwicklung, aber auch die durch die Landeshauptstadt selbst gesetzte Zielvorgabe einer Reduktion des MIV mit konventionell angetriebenen Fahrzeugen im Stuttgarter Talkessel um 20 Prozent erfordern zudem entsprechende Ergänzungen und Verbesserungen.</p>	<p>Der NVEP als Ergänzung des Nahverkehrsplans soll die längerfristigen Entwicklungsperspektiven für den städtischen ÖPNV im gesamten Stadtgebiet aufzeigen. Die vollständige Neuorganisation des Personen- und Güterverkehrs in der Innenstadt hätte die vorgegebene Aufgabenstellung weit überstiegen. Im Übrigen behindern die im NVEP enthaltenen Maßnahmenempfehlungen die von der IHK in die Diskussion eingebrachten Organisations- und Infrastrukturmaßnahmen nicht.</p>
--	--	--

5	IHK	<p>Zu 2.2.5 Betriebliche Erschwernisse, 2.3.1 Busse und Bahnen und 3.1.3 Beförderungsgeschwindigkeit sowie 3.4.4 Betrieb von Busverkehren:</p> <p>Die IHK hat seit langem die Notwendigkeit erkannt, den Linienbus als mehr als ein Ergänzungs- oder gar Restverkehrsmittel zu begreifen. Zusammen mit der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) und dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. hatte die IHK Region Stuttgart bereits 2001 bei der Ingenieur-Gesellschaft-Verkehr (IGV) eines der ersten umfangreichen Werke zur Schaffung von Planungsgrundlagen für die integrierte Planung von Busverkehrssysteme in Auftrag gegeben. Credo der Gutachter war es, dass der Bus nur dort seine erfolgreich sein könne, wo eine integrierte Planung mit konsequenter Bevorrechtigung optimierte Umlaufzeiten ermöglichen. Insoweit ist es konsequent, auf störungsanfälligen Streckenabschnitten vom Individualverkehr (IV) getrennte Busverkehrsanlagen (Busfahrstreifen, eigener Fahrweg) einzurichten. Auch Busbevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen (LSA) und Knotenpunkten gehören dazu. Allerdings können solche Bevorrechtigungen in Konkurrenz zu anderen Zielen wie einem konstanten Verkehrsfluss des IV zu Zwecke der Schadstoffminimierung stehen. Schließlich besitzt eine Verstetigung des Verkehrsflusses (Reduzierung der Fahrdynamik und der Stopp-Anteile) ein deutliches Potenzial zur Senkung der Schadstoffemissionen.</p> <p>Aus diesem Grund ist hier immer eine Einzelfallbetrachtung erforderlich. Die im Planentwurf angerissenen einspurigen Lösungen können ein Beispiel dafür sein, welche Optionen hier denkbar sind.</p> <p>Die IHK merkt an, dass derzeit eine Fortschreibung des „Anwenderleitfadens Optimierung von Busverkehren“ geprüft wird. Sollte eine entsprechende Beauftragung erfolgen, könnten die sich daraus ergebenden Erkenntnisse eine wertvolle Hilfe für den weiteren Umgang mit bzw. die Ausgestaltung solcher Beschleunigungsmaßnahmen darstellen, die bei den künftigen Planungen berücksichtigt werden sollten.</p>	<p>Die LH Stuttgart unterstützt vollumfänglich den Hinweis der IHK, dass Linienbusse vollwertige ÖPNV-Verkehrsmittel sind.</p> <p>Dass verkehrliche Bevorrechtigungen von Buslinien mit kleineren Benachteiligungen des Individualverkehr einhergehen, ist zu erwarten. Die LH Stuttgart wird dennoch bemüht sein, die im NVEP dargestellten Bevorrechtigungen mit Augenmaß umzusetzen. Dennoch darf bei der Umsetzung solcher Maßnahmen durchaus sichtbar werden, dass Busse und Bahnen die primären Verkehrsmittel für die Bewältigung des motorisierten Verkehrs in der Stadt sind.</p> <p>Die geplante Fortschreibung des „Anwenderleitfadens Optimierung von Busverkehren“ wird begrüßt.</p>
6	IHK	<p>Zu 2.3.4 Fahrradverleih / Carsharing</p> <p>Der Planentwurf sieht als Zielsetzung vor, dass Fahrradverleih- und Carsharing-Angebote an allen größeren Verknüpfungspunkten im Nahverkehrsnetz zur Verfügung stehen sollen. Die Schnittstellen des ÖPNV-System könnten dadurch zu echten Mobilitätsdrehscheiben aufgewertet werden.</p>	<p>Aus Sicht der LH Stuttgart besteht keine Notwendigkeit, Personenmobilität und Gütertransport an den gleichen Orten zusammenzuführen. Mobilitätsangebote für Personen sollten, neben wohnortnahen Standorten, auch an Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrsnetzes angeordnet werden. Wegen der häufig beengten Verhältnisse in zentralen Bereichen stünden Einrichtungen für den Güterverkehr in Flächenkonkurrenz dazu. Nachdem für den Güterverkehr die Nähe zu Bussen und Bahnen</p>

		<p>Aus IHK-Sicht greift dies indes zu kurz. Seit Jahren versucht die IHK, dem tradierten, voneinander abgegrenzten Denken in den beiden Kategorien Personen- und Güterverkehr entgegenzuwirken. So halten wir so genannte „Urban-Hubs“ als kombinierte Knotenpunkte für die urbane Personen- und die Gütermobilität für geeignet, Wege zu reduzieren: Personen, die hier mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ankommen oder abfahren, erhalten die Möglichkeit, ihre Sendungen an Paketstationen abzuholen oder (Retouren) aufzugeben. Das reduziert nicht nur die Zahl von Fahrten zur Überbrückung der „letzten Meile“, sondern stellt auch einen zusätzlichen Mehrwert dar, der die Attraktivität der Schnittstellen für den Fahrgast steigert. Darüber hinaus empfiehlt es sich, solche Knotenpunkte auch mit Angeboten der Grundversorgung (Bäcker etc.) auszustatten.</p> <p>Für diese „Urban-Hubs“ sollte seitens der Kommune die benötigte Infrastruktur bzw. Fläche vorgehalten oder gesichert werden. Eine Reihe potenzieller „Urban-Hubs“ führt der NVEP-Entwurf in Kapitel 5 unter dem Stichwort „Mobilitätspunkte“ als multimodale Verknüpfungspunkte auf.</p>	nicht benötigt wird, könnten innovative Güterverkehrskonzepte unabhängig vom öffentlichen Verkehr und seinen Mobilitätspunkten geplant und umgesetzt werden.
7	IHK	<p>Zu 3.2.2 S-Bahnen und 3.3.1 Netzausbau Stadtbahnverkehr Der Planungsansatz einer U 16 im Korridor Weilimdorf Rastatter Straße - Weilimdorf Bf. - Hausen erscheint vor allem auch deshalb interessant und unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten untersuchungswürdig, weil hier eine Entlastung für die im Abschnitt zwischen Korntal und Feuerbach besonders stark belastete S6/S60 geschaffen werden könnte. Eine gute Umsteigemöglichkeit zwischen IV und ÖPNV (intermodale Verknüpfung im Sinne von Kapitel 3.6) wird durch die Park & Ride-Anlage Weilimdorf Bf ermöglicht.</p>	Ist im NVEP bereits dargestellt.
8	IHK	<p>Zu 3.3.4 Betrieb Stadtbahnverkehr Verwundert hat uns die Aussage im Planentwurf, dass intelligente Signalsteuerungen noch beachtliche Leistungssteigerungen zum Nutzen der Stadtbahn und des IV böten. Dies entspricht zwar auch der Auffassung der IHK, wurde aber bislang im Zusammenhang mit dem Ansatz, den IV flüssiger zu gestalten, wiederholt negiert. Sollte diese Aussage zutreffen, wäre eine umfassende Betrachtung und Untersuchung der LSA-Steuerungen an den Knotenpunkten im Stuttgarter Hauptstraßennetz sinnvoll und wünschenswert.</p>	Im Tiefbauamt der LH Stuttgart beschäftigt sich ein Team ausschließlich mit der Optimierung des Verkehrsflusses an Lichtsignalanlagen. Die LSA-Steuerungen werden also permanent beobachtet und optimiert. Im NVEP ist hierzu keine Ergänzung erforderlich.
9	IHK	<p>Zu 3.4.1 Netzausbau Busverkehr Mit der Einrichtung einer Buslinie zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt zur kurzfristigen Kapazitätserhöhung (zumindest) bis zur</p>	Die LH Stuttgart hält die Schaffung einer Expressbuslinie X1 zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt für eine gute Möglichkeit, eine solche (umweltfreundliche) Schnellbuslinie erstmals in der städtischen Praxis zu

		<p>Ertüchtigung der U1 für den Einsatz von Doppelzügen planen SSB und Stadt erstmals den Einsatz einer Schnellbuslinie als Parallelverkehr zur Stadtbahn. Dieses Projekt ist als Maßnahme M4 auch Teil des Maßnahmenpakets im Rahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt sowie ein Konsensprojekt des „Bündnisses für Mobilität und Luftreinhaltung“ des Stuttgarter Gemeinderats. Offensichtlich bedurfte es zunächst eines entsprechenden Handlungsdrucks, um solche - in Stuttgart bislang abgelehnten - unkonventionellen Ansätze zu befördern. Dabei ist es im Sinne kurz- bis mittelfristiger Optimierungen zu adäquaten Kosten sinnvoll, auf Schnell- oder Direktbusse zu setzen. So ist es durchaus möglich, Buslinien so aufzuwerten, dass sie als Teil eines hochwertigen ÖPNV-Systems wahrgenommen werden, ohne auch nur annähernd die Investitions- und Betriebskosten eines Schienenverkehrs zu verursachen. Aus Sicht der IHK besteht daher nicht nur auf dieser Linie situationsbezogen die Chance für ein System, das qualitativ und von der Leistungsfähigkeit her zwischen einem klassischen Busverkehr und einem Schienenangebot liegt. Die Voraussetzungen in Bezug auf Komfort, Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen wurden im bereits zitierten Anwenderleitfaden "Optimierung von Busverkehren" formuliert. Mehrere Anläufe für Pilotprojekte in der Region scheiterten trotz der Anerkennung des Wertes in der Wissenschaft bereits im frühesten Stadium nicht zuletzt an Vorbehalten seitens Politik und Verwaltung.</p> <p>Es wird sich allerdings noch zeigen müssen, ob der positive Effekt, den die auch als Schnellbuslinie X1 oder P bezeichnete Linie mit emissionsarmer, innovativer Antriebstechnik zwischen Bad Cannstatt und Innenstadt entfalten wird, die Nachteile auf den Verkehrsfluss und die Reduktion der Emissionen des Individualverkehrs durch die Umnutzung eines Fahrstreifens der B14 Cannstatter Straße überwiegt. Dies halten wir für ein wesentliches Kriterium für die Umsetzung auf diesem Streckenabschnitt der B 14.</p>	<p>testen. Die Einrichtung weiterer Schnellbuslinien über die Stadtgrenze hinaus speziell für Berufspendler wird angestrebt.</p> <p>Dass verkehrliche Bevorrechtigungen von Buslinien mit kleineren Benachteiligungen des Individualverkehr einhergehen werden, ist zu erwarten. Die LH Stuttgart wird dennoch bemüht sein, die geplanten Bevorrechtigungen mit Augenmaß umzusetzen. Dennoch darf bei der Umsetzung solcher Maßnahmen durchaus sichtbar werden, dass Busse und Bahnen die primären Verkehrsmittel für die Bewältigung des motorisierten Verkehrs in der Stadt sind.</p>
10	IHK	<p>Zu 3.4.2 Fahrzeuge im Busverkehr</p> <p>Der Aussage im Planentwurf, die im Linienverkehr eingesetzten Busse sollten zur Unterstützung der städtischen Bemühungen zur Luftreinhaltung möglichst schadstoffarme Antriebe aufweisen, stimmen wir zu. Die Umsetzung dieser Maßnahme sehen wir im Sinne der Schadstoffreduktion als vordringlich an. So wird die SSB AG wird mit ihrem Fahrzeugpark aufgrund der hohen Laufleistung für fünf bis sechs Prozent</p>	<p>Gemäß dem Wirkungsgutachten zum Fortschreibungsentwurf des Luftreinhalteplans trägt der SSB-Busverkehr derzeit maximal 4 % zu den NO_x-Emissionen im Stuttgarter Talkessel bei. Wie im NVEP dargestellt, wird die SSB bereits ab 1.1.2018 in der Innenstadt ausschließlich emissionsarme EURO-VI- oder Hybrid-Busse einsetzen. Der Anteil des Linienbusverkehrs an den NO_x-Emissionen wird dann noch bei etwa 2 % liegen. SSB und LH Stuttgart tragen insoweit ihrer Vorbildfunktion hinsicht-</p>

		<p>der gesamten Stickoxidemissionen im Talkessel verantwortlich gemacht. Insoweit ist es bedauerlich, dass es die Stadt versäumt hat, die kommunale SSB finanziell in den Stand zu versetzen, ältere Euro 3 und Euro V/EEV-Fahrzeuge bereits vor zwei bis drei Jahren durch damals bereits mit AGR (Abgasrückführung) und SCR (Selektive Katalytische Reduktion) verfügbare Euro 6-Fahrzeuge zu substituieren. Stuttgart selbst hätte es somit in der Hand gehabt, einen eigenen wichtigen Beitrag für die Luftreinhaltung in der Stadt zu erbringen, diesen Schritt aber offenbar allein aus Kostengründen nicht getan.</p>	<p>lich des Einsatzes umweltschonender Antriebstechniken durchaus Rechnung. Die Problematik der zu hohen Schadstoffbelastung der Atemluft an Hauptverkehrsstraßen lässt sich – auch dies eine Erkenntnis aus dem Wirkungsgutachten – mit dem Austausch der Antriebstechnik bei wenigen Dutzend Linienbussen jedoch nicht substantiell beeinflussen. Gleichwohl werden die LH Stuttgart und die SSB sich in den kommenden Jahren weiter bemühen, auch diese geringen Schadstoffbeiträge noch zu reduzieren und mittelfristig zu vermeiden.</p>
11	IHK	<p>Zu 3.5 Besondere Verkehrsmittel: Die beabsichtigte Erweiterung des Gewerbegebiets Vaihingen - Möhringen erfordert Überlegungen für die Erschließung des Gebiets. Der Planentwurf sieht hierzu alternativ eine Verdichtung der Buslinie 84 bzw. die Untersuchung einer Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad vor. Die Untersuchung ist auch eines der Projekte, auf die sich das „Bündnis für Mobilität und Luftreinhaltung“ des Stuttgarter Gemeinderats verständigt hat.</p> <p>Aus Sicht der IHK sollte bei einer solchen Untersuchung vor allem das Kosten-Nutzen-Verhältnis untersucht werden: Gerade beim Beispiel Vaihingen bedarf es einer sorgfältigen Prüfung, bei der auch betrachtet werden müsste, ob im Bereich der Nord-Süd-Straße am Rand des Gewerbegebiets Vaihingen/Möhringen ausreichende Parkflächen/Parkhäuser ausgewiesen/gebaut werden könnten. Ferner wäre zu betrachten, ob potenzielle Nutzer bereit wären, wegen weniger hundert Meter umzusteigen. Würde die große Majorität der IV-Nutzer weiterhin direkt mit dem Pkw zu ihrem Ziel im Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen fahren, wäre der Nutzen der Seilbahn-Lösung infrage gestellt. Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten sollte darüber hinaus auch eine verbesserte Busbedienung untersucht werden. Ferner darf nicht übersehen werden, dass für die Anbindung des Gewerbegebiets Vaihingen/Möhringen vor allem auch eine Kapazitätserweiterung auf der Nord-Süd-Straße zwischen A8 dringend erforderlich erscheint. Dies hat die im Auftrag der IHK von der PTV Transport Consult GmbH durchgeführte und soeben veröffentlichte Untersuchung „Dem Stau auf der Spur“ zu Stauursachen in Stuttgart ergeben.</p> <p>Begrüßenswert ist die im Hinblick auf den Einsatz autonom verkehrender Fahrzeuge in Stuttgart zum Ausdruck gebrachte Offenheit der Stadt gegenüber neuen Technologien, die auch im Bereich des Nahverkehrs zu Veränderungen und neuen Angeboten führen können.</p>	<p>Die LH Stuttgart dankt für die Anregungen zur ÖPNV-Erschließung des Synergieparks Stuttgart. Die dargestellten Bedenken hinsichtlich des Baus einer Luftseilbahn, das Erwägen von Alternativen sowie das Überdenken infrastruktureller Kapazitäten werden selbstverständlich Teil des Abwägungsprozesses sein, mit dem eine solch große Maßnahme überprüft werden wird.</p>

12	IHK	<p>Zu 4.2.1 Ziele der tariflichen Entwicklung und 4.2.2 Tarifmaßnahmen in den letzten Jahren sowie 4.2.3.2 Marktsegment Berufsverkehr</p> <p><u>Nahverkehrsabgabe und City-Maut</u> Problematisch ist aus Sicht der IHK das hier zum Ausdruck gebrachte Ziel, die als „(externe) Nutznießer des ÖPNV“ bezeichneten Teile der Bevölkerung „in stärkerem Maße“ zur Finanzierung des ÖPNV heranziehen zu wollen, sobald die rechtlichen Voraussetzungen dazu vorliegen. Zwar ist der Wunsch nachvollziehbar, die Allgemeinheit an der Finanzierung des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge zu beteiligen. Wir sehen jedoch auch eine ganze Reihe von kritischen Argumenten, aufgrund derer wir von der Einführung einer Nahverkehrsabgabe oder City-Maut abraten:</p> <p><u>Belastung einer bestimmten Gruppe zu Gunsten der Allgemeinheit</u> Der ÖPNV im VVS-Gebiet wird gerade auch durch Personen ohne eigenes Fahrzeug, aber auch durch Einpendler - beispielsweise aus den Räumen Heilbronn, Karlsruhe, Göppingen, Reutlingen, Tübingen und dem Ostalbkreis - oder Reisende aus noch weiter entfernten Regionen außerhalb des Tarifgebiets des VVS - genutzt. Über das Instrument einer Nahverkehrsabgabe könnte man diese nicht zur Mitfinanzierung heranziehen. Somit würde der ÖPNV als Angebot für Alle zu Lasten nur der Bevölkerung im VVS-Verbundgebiet verbessert werden.</p> <p><u>In vielen Fällen keine akzeptable Gegenleistung</u> In zahlreichen Fällen stünde der Zahlung keine akzeptable Gegenleistung gegenüber. Das würde bspw. für das Heranziehen eines Pkw-Halters zur Bezahlung einer Nahverkehrsabgabe gelten, der seinen Wohnsitz am Rand des VVS-Gebietes hat, dessen Arbeitsplatz aber außerhalb der Region liegt. Obwohl dieser Auspendler somit nicht einmal die hypothetische Möglichkeit hätte, den ÖPNV im VVS regelmäßig zu nutzen, würde er zur Kasse gebeten.</p> <p><u>Kein einheitlicher Mindeststandard des ÖPNV in der Region</u> In direktem Zusammenhang mit der Problematik einer fehlenden Gegenleistung steht die Tatsache, dass die Qualität des ÖPNV-Angebots im Gebiet des VVS nicht homogen ist. Würde jeder Pkw-Halter im Verbundgebiet gleichermaßen herangezogen, dann würde dies bedeuten,</p>	<p>Zur Nahverkehrsabgabe: Da für eine Nahverkehrsabgabe bislang eine gesetzliche Grundlage fehlt, ist eine Diskussion über zu große oder zu geringe Betroffenheiten rein spekulativ. Im Übrigen treffen die genannten Kritikpunkte durchweg auch auf die bereits in erheblichem Umfang praktizierte Mitfinanzierung des ÖPNV aus Steuermitteln zu. Die Nahverkehrsabgabe hätte gegenüber einer weiteren Ausweitung der Steuerfinanzierung immerhin den Vorteil, dass den Abgabenzahlern im Gegenzug auch gezielte Vergünstigungen für die ÖPNV-Nutzung angeboten werden könnten. Unbegründet ist die Befürchtung einer schlechteren Angebotsqualität als Folge einer Nahverkehrsabgabe. Bislang wurde dieses Instrument immer in Verbindung mit weiteren Angebotsverbesserungen diskutiert. Eine Substitution von heutigen Ausgleichsleistungen aus öffentlichen Kassen durch Abgabemittel war in der bisherigen politischen Diskussion kein Thema.</p> <p>Zur City-Maut: Aus Sicht der LH Stuttgart wäre eine City-Maut ein hervorragend geeignetes Instrument, das Einströmen des motorisierten Individualverkehrs in zentrale Bereiche differenziert zu steuern. Im Gegensatz zu unterschiedslos wirksamen Durchfahrtsverboten oder Pfortnerungen könnten bei einer City-Maut durch die Tarifgestaltung z. B. Einwohner, Handwerker oder Lieferverkehre begünstigt oder bei Einkaufs- und Freizeitverkehren das Ausweichen auf nachfrageschwächere Zeitbereiche belohnt werden. Da ein solches System zweifellos einen administrativen Aufwand verursachen würde, wäre die Erwirtschaftung von Überschüssen zur ÖPNV-Finanzierung eher unsicher und damit nicht prioritär.</p>
----	-----	--	--

dass auch im ländlichen Raum, wo das ÖPNV-Angebot nur als äußerst dünn bezeichnet werden kann, gleichviel bezahlt werden müsste wie im Stadtzentrum von Stuttgart mit seinem sehr guten Nahverkehrsangebot. Die im Auftrag der IHK von der Universität Stuttgart erstellte Erreichbarkeitsanalyse zur Erreichbarkeit von 48 Gewerbegebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten in der Region Stuttgart zeigt deutlich, dass zahlreiche Gewerbegebiete in der Region nur schlecht an den ÖPNV angebunden sind.

Umfang des Lenkungseffekts nicht nachgewiesen

Es ist fraglich, ob eine Subventionierung des ÖPNV durch den MIV tatsächlich die gewünschten Verlagerungseffekte nach sich ziehen würde.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr

Eine allgemeine Belastung aller Pkw-Halter würde auch den Teil des Wirtschaftsverkehrs treffen, der nicht problemlos auf den ÖPNV umsteigen kann wie bspw. Handelsvertreter mit Musterkoffern, Freiberufler oder Handwerker mit ihrem Material und ihrer Ausrüstung. Sie werden auch künftig noch auf ihr Fahrzeug angewiesen sein. Das Argument, der Wirtschaftsverkehr würde als Verbesserung freiere Straßen vorfinden, da eine größere Zahl privater Pkw-Nutzer auf den ÖPNV umsteige, wäre zumindest vorab näher zu untersuchen.

Gefahr der Reduzierung der Angebotsqualität infolge Nahverkehrsabgabe

Würde eine Mehrzahl der Pkw-Halter den ÖPNV nutzen, wären zwangsläufig viele VVS-Verkehrsmittel überfüllt. Um dies zu vermeiden, müssten kostenintensive Maßnahmen in Form von Taktverdichtungen, Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge etc. ergriffen werden. In Anbetracht der notorischen Unterdeckung im ÖPNV zöge genau das aber ein noch höheres finanzielles Defizit nach sich. Jede Verbesserung des Angebots wirkt kostensteigernd. Soll eine Nahverkehrsabgabe also auch dem Zweck dienen, den heutigen Kostendeckungsgrad zu erhöhen, könnte dies dazu führen, dass der status quo beim Angebot so gut wie nicht verändert werden kann. Deutlich mehr Fahrgäste müssten mit verhältnismäßig geringerer Qualität im Vergleich zu heute auskommen. Dadurch würden all diejenigen, die schon heute die ÖPNV-Verkehrsmittel im VVS nutzen, schlechter gestellt.

	<p><u>Anknüpfung an Schadstoffausstoß</u> Würden tatsächlich die Voraussetzungen für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe oder einer City-Maut geschaffen und sollte diese trotz der dargestellten Probleme eingeführt werden, dann sollte zumindest eine Staffelung nach dem Schadstoffausstoß vorgesehen werden. Die IHK würde es als überaus problematisch ansehen, wenn ausgerechnet die Bürger, die im Vertrauen darauf, dass sie auch künftig noch mit dem Pkw in sensiblen Gebieten fahren dürfen, in solche umweltfreundlichen Technologien investiert haben, in gleichem Maße zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen würden wie diejenigen, die mit älteren Fahrzeugen unterwegs wären.</p> <p><u>Erhaltung der Attraktivität der Innenstädte</u> Neben den beschriebenen Problemen im Zusammenhang mit der Gestaltung einer „gerechten“ Nahverkehrsabgabe oder City-Maut birgt vor allem Letztere die Gefahr, den Standort „Innenstadt“ gegenüber der „grünen Wiese“ und dem Online-Handel weiter zu schwächen.</p> <p><u>VVS-Firmenticket</u> Die IHK favorisiert es daher, die Unternehmen in der Region auf freiwilliger Basis einzubinden. Die Betriebe stehen in Zeiten des Fachkräftemangels mehr denn je im Wettbewerb um die besten Köpfe. Betriebliche Sozialleistungen spielen im Rahmen der Mitarbeitergewinnung und der Mitarbeiterbindung eine wichtige Rolle. Die Option, den Beschäftigten die Teilnahme am Firmenabo anbieten zu können, kann Teil der als „Employer Branding“ bezeichneten Unternehmensstrategie sein, sich als attraktiver Arbeitgeber darzustellen. Eine anteilige Beteiligung (Gewährung eines Fahrtkostenzuschusses des Arbeitgebers und gleichzeitige Rabattierung durch den VVS führen zu einem attraktiven Angebot für die Beschäftigten), wie sie das aktuelle FirmenTicket des VVS vorsieht, stellt eine Lösung dar, von der viele Unternehmen und ihre Beschäftigten profitieren. Das belegt auch die positive Entwicklung der Verkaufszahlen. Es gilt aber auch zu berücksichtigen, dass manches Unternehmen nicht die monetären Spielräume hat, dieses Modell seinen Beschäftigten anbieten zu können. Außerdem müssen die Unternehmen sich mit dem Problem auseinandersetzen, dass sich Beschäftigte, die andere Verkehrsmittel - vom Pkw bis zum Fahrrad - nutzen wollen oder</p>	
--	---	--

		<p>müssen, benachteiligt sehen könnten. Hier kann ein genereller Fahrtkostenzuschuss die bessere Alternative sein.</p> <p><u>„Feinstaubticket“</u> Der Aufsichtsrat des VVS hat sich trotz der drohenden Fahrverbote ab 2018 gegen eine Verlängerung des sogenannten „Feinstaubtickets“ in der Form von massiv rabattierten Einzeltickets entschieden. Dies ist insoweit nachvollziehbar, als unter dem Gesichtspunkt der Gerechtigkeit zu hinterfragen ist, ob gelegentliche Nutzer dadurch nicht über Gebühr gegenüber den Abonnementkunden bevorzugt wurden. Denkbar wäre aus Sicht der IHK allerdings ein Modell, dass die Arbeitgeber einbezieht, die Hürde zur ÖPNV-Nutzung für den Mitarbeiter möglichst weit absenkt und für eine komplette Feinstaub-Saison gilt. Eckdaten, die im Zusammenhang mit der Einführung eines solchen Tickets geprüft werden müssten, könnten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abrechnung direkt zwischen VVS und Arbeitgeber • Ex-post-Abrechnung auf Basis der Anzahl der Feinstaubtage • Personalisierung als Nachweis der Berechtigung • Ausgabe über den Arbeitgeber, der dem VVS die Zahlungsübernahmebereitschaft für eine bestimmte Anzahl Mitarbeiter erklärt <p>Die IHK stand bereits mit dem VVS bzgl. eines solchen Feinstaub-Tickets im Gespräch. Gegebenenfalls lassen sich diese Impulse auch mit den im Planentwurf enthaltenen Modell eines Zeittickets für ein Ticket für die Nutzer kombinieren, die den ÖPNV regelmäßig, aber nicht so häufig nutzen, dass sich ein klassisches Zeitticket für sie lohnt (deklariert als Angebot für Teilzeitbeschäftigte).</p>	<p>Das FeinstaubTicket ist eine kurzfristige Reaktion auf punktuelle Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen und kein strategischer Ansatz zur künftigen Tariffbildung. Es ist insoweit kein Thema des NVEP. Ergänzend sei jedoch angemerkt, dass der VVS in der Feinstaubsaison 2017/2018 ein stark vergünstigtes EinzelTagesTicket angeboten hat. Dieses Angebot war während der gesamten Feinstaubsaison und nicht nur an den Tagen mit Feinstaubalarm verfügbar. Die aufwändige und fehleranfällige verbundweite Kommunikation Stuttgarter Alarmtage konnte damit entfallen. So begrüßenswert das Engagement von Arbeitgebern zur Flankierung von Alarmtagen auch ist, verursachen tagesabhängige Sonderregelungen für einzelne Firmen leider ebenfalls einen erheblichen administrativen und kommunikativen Aufwand. Zudem bietet der VVS Arbeitgebern mit dem FirmenTicket bereits eine Möglichkeit, nachhaltig den Umstieg von Arbeitnehmern auf den ÖPNV zu unterstützen.</p>
13	IHK	<p>Zu 4.2.5.2 Verbunderweiterungen Die volle Integration des Landkreises Göppingen in das VVS-Netz ist ein großes Anliegen der IHK. Die Bezirksversammlung der Bezirkskammer Göppingen der IHK Region Stuttgart hat sich im Zuge der Diskussion um eine S-Bahn oder einen S-Bahn-ähnlichen Anschluss des Kreises an die Region Stuttgart wiederholt auch für einen raschen Beitritt in den VVS ausgesprochen, da der Landkreis Göppingen der einzige Kreis in der Region Stuttgart ist, der nicht das vollständige Leistungsspektrum des VVS anbieten kann. Aus Sicht der IHK sollte es eine möglichst optimale, unkomplizierte und damit durchtarifizierte Anbindung an alle Verkehrsträger der Region geben. Die Situation, dass es in Sachen Nahverkehrsangebot noch immer einen gravierenden Unterschied macht, ob jemand in Geislingen</p>	<p>Gemäß Kap. 5.1.3.3 neu und Kap. 8.3 neu des NVEP spricht sich die LH Stuttgart ausdrücklich für die Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS aus. Die notwendigen Beschlüsse der Landkreisgremien stehen jedoch noch aus.</p>

		<p>oder Esslingen wohnt, arbeitet oder studiert, sollte in einer einheitlichen politischen Region baldmöglichst der Vergangenheit angehören. Aufgrund des hohen Drucks auf dem Wohnungsmarkt und der sehr schwierigen Verkehrs- und Stausituation in der gesamten Kernregion Stuttgarts ist zu erwarten, dass auch der Verlagerungsdruck auf die Unternehmen hinein in die Randbereiche der Region zunehmen wird. Der Landkreis Göppingen dürfte davon als Wirtschafts- und Wohnstandort zukünftig profitieren. Das wiederum zieht neue Pendlerströme nach sich. Der Vollbeitritt des Kreises Göppingen in den VVS sollte daher jetzt nicht verpasst und dieser „Geburtsfehler“ aus der Vergangenheit baldmöglichst korrigiert werden.</p>	
14	IHK	<p>Zu 4.3.2.3 polygoCard: Im Hinblick auf den Ausbau der polygoCard hin zu einer umfassenden Bürgerkarte möchte die IHK darauf hinweisen, dass eine solche Karte in erheblichem Maße Rückschlüsse auf das Nutzerverhalten zulässt. Daher sind hier höchste Anforderungen an den Datenschutz zu stellen. Sollte es hier zu Datenmissbrauch o.ä. kommen, dürfte dies zurecht mit einem massiven Vertrauensverlust der Nutzer verbunden sein. Verheerende Auswirkungen auf die Akzeptanz der Karte seitens der ÖPNV-Fahrgäste wären zu erwarten.</p>	<p>Die Anforderungen an den Datenschutz wurden bei der Einführung der polygoCard ausreichend berücksichtigt. Sowohl der Landesdatenschutzbeauftragte als auch die DSB der beteiligten Unternehmen wurden intensiv eingebunden.</p>
15	IHK	<p>Zu 6.1 zusammenfassend zum Handlungsbedarf Die pessimistische Einschätzung, wonach der technische Wandel nicht ausreichen wird, um die heute gültigen Schadstoffgrenzwerte in Stuttgart bald einhalten zu können, teilt die IHK so nicht. Allerdings wird moderne Abgastechnik die Immissionen tatsächlich vor allem langfristig senken. Unbestritten überschreiten selbst noch Dieselfahrzeuge der aktuell gültigen Euro-6-Norm die auf dem Motoren- oder Rollenprüfstand ermittelten Werte im realen Fahrbetrieb. Aufgrund der noch nicht ausreichend vorhandenen Prüfwerte zum tatsächlichen Emissionsverhalten der gesamten Flotte können nur ungefähre Voraussagen über die Entwicklung der durch sie verursachten Immissionsbelastung in Städten getroffen werden. Mit der neuen Typenprüfung im realen Fahrbetrieb ab 2017 - als Euro 6c oder 6d bezeichnet - werden die Werte aber auch in der Realität deutlich sinken. Dies wird sich in Form verbesserter Luftqualität der Städte bemerkbar machen. Allerdings wird die Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge Zeit brauchen. Aufgrund des steigenden Durchschnittsalters der Pkw von derzeit 9,2 Jahren wird die Erneuerung der Fahrzeugflotte mehrere Jahre</p>	<p>Im NVEP ist formuliert, dass für die Gewährleistung des Gesundheitsschutzes das Abwarten des selbstständig ablaufenden technologischen Wandels (bei der Abgasbehandlung) nicht ausreichen wird. Nachdem für die Gesundheitsprävention aktuell bereits gültige Schadstoffgrenzwerte einzuhalten sind, besteht insoweit keine Divergenz zur Einschätzung der IHK.</p>

		<p>in Anspruch nehmen. Da noch im September 2015 Euro-5-Pkw erstmals zugelassen werden konnten, dürfte der Anteil an Diesel-Pkw, die auf Grundlage des von den Herstellern unterstützten RDE-Zyklus („Real Drive Emission“) zugelassen wurden, erst im Jahr 2025 fünfzig Prozent übersteigen. Der Effekt der Einführung von Euro-6c und Euro-6d-Abgasnorm dürfte sich deshalb in den meisten Städten erst ab dem Jahr 2020 deutlich bemerkbar machen. Aufgrund der aktuellen Diskussion in Stuttgart erscheint es allerdings realistisch, dass sich der Wandel in Stuttgart schneller als im Bundesdurchschnitt vollziehen wird. Auch wenn die Sorge der Stadt nachvollziehbar ist, dass (hoch-)automatisierte Fahrzeuge auch den Markt des Personennahverkehrs verändern können, so sollte doch überlegt werden, die Chancen dieser Zukunftstechnologie stärker in den Mittelpunkt zu rücken. So könnte deren Einsatz mittel-, vor allem aber langfristig Vorteile beispielsweise durch eine Reduzierung des Flächenverbrauchs mit sich bringen, da autonom verkehrende Fahrzeuge den vorhandenen Raum effizienter ausnutzen können. Stuttgart könnte sich dabei zum Ziel setzen, Pilotprojekte durchzuführen, mit deren Hilfe Erfahrungen im Hinblick auf die Akzeptanz, Gefäßgröße, Einordnung eher im Bereich Mietwagen oder im Segment Omnibusverkehr (nebst erforderlicher Anpassung des Rechtsrahmens), Auswirkungen auf die Verkehrsmenge etc. gesammelt werden können. Es wäre zu prüfen, ob nicht das eingangs erwähnte neue Rosensteinviertel ein Quartier sein könnte, wo ein solches System zumindest als Zubringersystem zum ÖPNV von Anfang an vorgesehen werden sollte.</p> <p>Wir sind uns der Tatsache bewusst, dass die Landeshauptstadt bei diesem komplexen Thema eine intensive und sorgfältige Abwägung unter Berücksichtigung unterschiedlichster Meinungen durchführen muss. Im Interesse vieler unserer Mitgliedsunternehmen bitten wir dabei um eine angemessene Würdigung unserer Argumente.</p>	<p>Die LH Stuttgart sieht große Chancen in der Entwicklung autonom verkehrender Fahrzeuge. Dies ist in Kapitel 4.6.3 neu (Autonomes Fahren) dargestellt.</p> <p>Sofern autonom fahrende, individualisierte Dienstleistungsangebote das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV massiv konkurrenzieren, hält die LH Stuttgart jedoch steuernde Eingriffe in diesen Markt (z.B. in Form einer Lizenzierung oder zahlenmäßigen Beschränkung) für angebracht.</p> <p>Eine Änderung des NVEP ist nicht notwendig.</p>
Ministerium für Verkehr (VM) des Landes Baden-Württemberg, Abteilung Öffentlicher Verkehr			
16	VM	<p>Generelle Bemerkung: Der Entwurf des NVEP schließt inhaltlich und zeitlich an den Ende des Jahres 2015 diskutierten NVP der Stadt Stuttgart an. Die unterschiedliche Reichweite der Dokumente wird daran deutlich, dass einige im NVP vermisste Aspekte jetzt thematisiert werden. In diesem Sinne sind etwa die umfassenderen Aussagen zur Erreichbarkeit von Haltestellen, zur Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr, zu neuen Verkehrsdiensten und zur Erschließungsqualität zu begrüßen.</p>	<p>Die vom Land Baden-Württemberg formulierten Erwartungen an den NVEP gehen weit über den Rahmen hinaus, der im ÖPNV-Gesetz des Landes für dieses Planungsinstrument skizziert wird. Tatsächlich ist der NVEP als Ergänzung zum Nahverkehrsplan angelegt, in den jene Themen ausgelagert werden, die die Funktion des Nahverkehrsplans bei Genehmigungs- und Vergabeverfahren auf der Basis des PBefG beeinträchtigen könnten. Dabei handelt es sich durchweg Planungsansätze für den ÖPNV, die zeitlich, planerisch und wirtschaftlich noch nicht abschließend</p>

	<p>Auf der anderen Seite ist es aus Sicht des VM erforderlich, den NVEP in den Kontext der aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene (Dieselskandal, Rechtsstreit um Fahrverbote, Luftqualität etc.) zu stellen, auch wenn diese bei der Erarbeitung des Dokuments in ihrer Dimension so noch nicht bekannt gewesen sind. Daher wären in mancher Hinsicht ein noch entschlosseneres Vorgehen in den großen Linien sowie konkrete Angaben zum Zeithorizont der Maßnahmen wünschenswert.</p> <p>Der Plan nennt auch verschiedene Maßnahmen, die der Presse zufolge bereits für den kommenden Fahrplanwechsel zur Umsetzung vorgesehen sind.</p> <p>Insbesondere ist festzustellen, dass der Plan die Herausforderungen zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz lediglich qualitativ benennt. Weder wird Bezug auf vorhandene politische Zielsetzungen der Stadt, des Landes, des Bundes oder EU genommen, noch werden darauf aufbauende konkrete übergeordnete Ziele für die Nahverkehrsentwicklung abgeleitet. Andere wichtige Ziele wie zum Beispiel der Lärmschutz kommen in dem Dokument nur am Rande vor. Das Land geht davon aus, dass zur Erreichung der genannten Ziele hohe Zuwächse im ÖPNV erforderlich sind.</p> <p>Der NVEP wird aus Sicht des VM nicht ausreichend den ambitionierten und wichtigen verkehrspolitischen Zielen der LH Stuttgart gerecht. Sowohl die Stadt als auch die Landesregierung Baden-Württemberg verfolgen eine Strategie der Nachhaltigen Mobilität. Dies wird zur Einordnung der Maßnahmen nicht erwähnt. Auch auf das Klimaschutzgesetz des Landes wird nicht eingegangen. Die vorhandenen erheblichen Verkehrsprobleme benötigen einen ambitionierten NVEP, der die Entwicklungen in den Bereichen der vernetzten Mobilität und der Digitalisierung berücksichtigt, nutzt und fortlaufend weiterentwickelt. Zur schärferen Abgrenzung vom NVP wird empfohlen, mit Jahreszahlen anzugeben, auf welchen Zeithorizont der NVEP sich bezieht. Das Land begrüßt, dass sich die Stadt Stuttgart in ihrem NVEP zum Luftreinhalteplan bekennt und eine aktive Reduzierung des Individualverkehrs als unvermeidlich ansieht.</p>	<p>bewertet und fixiert sind, deren Weiterverfolgung aber gleichwohl sinnvoll erscheint und die deshalb dokumentiert werden sollen. Der NVEP stellt jedoch kein Instrument zur Steuerung der städtischen Verkehrspolitik insgesamt dar.</p> <p>Diese Rolle kommt dem städtischen Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) zu, in dem alle Verkehrsarten und –aufgaben gleichermaßen betrachtet werden. Der Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, der bereits wichtige Zielsetzungen bezüglich der städtischen Verkehrspolitik enthält, ist deshalb auch Bestandteil des VEK und nicht des NVEP.</p> <p>Die LH Stuttgart macht in Kapitel 8.6 neu (Zeitliche Perspektive) des NVEP Aussagen zum Zeithorizont der Maßnahmen: „Perspektivisch geht die Landeshauptstadt 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 vertiefender Untersuchungen und der Verfügbarkeit von Fördermitteln von Bund und Land abhängt.“ Insofern ist der NVEP zeitlich so konkret wie es bei einer langfristigen Planung möglich ist.</p> <p>Zusammen mit der Vorlage zur erneuten Einbringung des NVEP im UTA ist darüber hinaus eine Maßnahmen-Reihung mit Priorisierungsstufen vorgesehen.</p> <p>Als fachliche Basis für die Erstellung des NVEP wurde unter anderem das Prognoseszenario des regionalen Verkehrsmodells herangezogen, das in etwa das Jahr 2025 abbildet. Demnach reicht auch der Betrachtungszeitraum des NVEP bis in die zweite Hälfte des kommenden Jahrzehnts (2025/2030).</p>
17	VM	<p>Verstärkung der Hauptachsen des ÖPNV: Das VM regt an, dass sich der NVEP noch stärker mit den Fragen der Kapazitätssteigerungen auf den Hauptachsen (z.B. S-Bahn-Stammstrecke) und möglichen Lösungsstrategien auseinandersetzt.</p> <p>Die Position der LH Stuttgart zum S-Bahn-Angebot und möglichen Verbesserungsmaßnahmen aus Stuttgarter Sicht ist in den Kapiteln 6.1 neu und 8.4 neu des NVEPs dargestellt. Zudem lassen die Modellrechnungen erkennen, dass die hohe Attraktivität des künftigen MetropolExpress-Netzes die Nachfrageentwicklung im S-Bahn-Netz etwas bremsen wird. Da</p>

			die Landeshauptstadt Stuttgart weder Aufgabenträger der S-Bahn noch des Regionalzugverkehrs ist, verzichtet der NVEP hier jedoch auf konkrete Forderungen und Vorgaben. Die LH Stuttgart geht davon aus, dass die jeweiligen Aufgabenträger die Entwicklungen in ihren Zuständigkeitsbereichen ebenfalls aufmerksam verfolgen und ihre Beförderungskapazitäten bedarfsgerecht weiterentwickeln.
18	VM	<p>Antriebstechnologien im Busverkehr: Im Hinblick auf die rezipierten Probleme der Luftqualität- und Lärmbelastungen speziell im Stuttgarter Talkessel sollte der NVEP klare Zielsetzungen zum Thema alternativer Antriebstechnologien im Busbereich treffen. Die Möglichkeit, verstärkt Hybrid-, Elektro- oder andere zumindest lokal weniger belastende Antriebe einzusetzen wird nur kurz im Kap. 3.4.2 in einem Halbsatz erwähnt. Dies ist auch angesichts</p> <ul style="list-style-type: none"> • des Risikos für den „Systemvorteil Umweltfreundlichkeit“ des ÖPNV in der öffentlichen Wahrnehmung • des technischen Fortschritts in diesem Bereich • der dafür verfügbaren zusätzlichen Fördermöglichkeiten • und der selbst bei der SSB vorliegenden Erfahrungen nicht ausreichend. Es werden entsprechende Ergänzungen angeregt. 	Die Position der LH Stuttgart ist – wie dargestellt – in Kapitel 6.3.2 neu dargestellt. In diesem Kapitel kommt die Offenheit der LH gegenüber alternativer Antriebstechnik sowie gegenüber dem Einsatz von Batterie- und Brennstoffzellen-Antrieben zum Ausdruck. Festzuhalten ist aber auch, dass der Beitrag des Linienbusverkehrs zu den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs minimal ist und der Effekt einer kurzfristigen Flottenenerneuerung daher kaum messbar sein dürfte. Nachdem zudem die vom Land bereit gestellten zusätzlichen Fördermittel den Mehraufwand für Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien nicht ausgleichen und die Grundförderung der Busbeschaffung ohnehin sehr limitiert ist, sieht die LH Stuttgart – gerade auch angesichts der aus Kapazitätsgründen notwendigen Ausweitung des Fahrzeugbestands – keine Alternative zum vorsichtigen Agieren der SSB.
19	VM	<p>Förderung von Mitfahr-/Mitnahmeangeboten in Privat-PKW: Im Zuge verschiedener gesellschaftlicher Entwicklungen hat das private Mitfahren und Mitnehmen im Pkw in den letzten Jahren einen gewissen Aufschwung erlebt. Dieses Handlungsfeld wird im NVEP aber weitgehend vernachlässigt. Auch wenn es aus Sicht der Nachhaltigkeit und der klassischen ÖPNV-Perspektive sicher nicht im Mittelpunkt stehen muss, so hat es doch zweifellos Potenzial zur Verkehrs- und Schadstoffvermeidung. Hinzu kommt, dass sich gerade hier in den letzten Jahren neue Anbieter, Organisationsformen und Geschäftsmodelle etablieren und zum Teil auch ÖPNV-ähnliche Konzepte erprobt werden. Daher sollten sich auch die kommunalen Aufgabenträger und die für sie tätigen Unternehmen (inkl. Verbände) dazu positionieren. Es wird angeregt, den NVEP diesbezüglich zu ergänzen und dabei etwa auf das geschätzte verkehrliche Potenzial, mögliche Unterstützungsmaßnahmen der Kommune und Schnittstellen zum ÖPNV einzugehen.</p>	Der NVEP beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit mittel- und langfristigen Vorhaben der LH Stuttgart im ÖPNV und den damit verknüpften Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. Die Stadt unterstützt daneben selbstverständlich auch Initiativen im motorisierten Individualverkehr, die der Verkehrsvermeidung und der Luftreinhaltung dienen. Eine Behandlung dieser Maßnahmen im NVEP würde jedoch dessen inhaltlichen Rahmen sprengen.
20	VM	<p>Flächenerschließung und Berücksichtigung der alternden Gesellschaft: Im Vergleich zum NVP setzt sich der NVEP deutlich umfassender mit den in der Analyse identifizierten räumlichen Erreichbarkeitsdefiziten und den speziellen Schwierigkeiten der Stuttgarter Topografie</p>	Für die Erschließung von topographisch schwierigen Siedlungsgebieten und Siedlungsrandlagen im Stadtgebiet führen die klassischen Elemente des ÖPNV, nämlich Linienverkehre und zentral gesteuerte Bedarfsverkehre, nicht zu wirtschaftlich vertretbaren bzw. für die Nutzer attraktiven

		<p>auseinander. Im Ergebnis bleiben die Aussagen dazu jedoch oft unbefriedigend, da kein Handlungsbedarf und/oder keine Handlungsmöglichkeiten abgeleitet werden. Dies ist insofern besonders bedauerlich als in Stuttgart mit den Ortsbussen Feuerbach/Weilimdorf, Botnanger Ortsbus, Besucherbus Bethanien und dem Linientaxi Königstraße im Auftrag der SSB bereits umfangreiche Erfahrungen mit alternativen Ergänzungsverkehren bestehen. Da wir bereits in unserer Stellungnahme zum NVP darauf eingegangen sind, soll hier der Verweis auf diese genügen (dortiges Kap. 4.3.1, S. 17).</p>	<p>Lösungen. Induziert von der Vision autonom verkehrender Shuttles werden derzeit jedoch vielerorts neue Formen bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote mit fahrgelenkten Fahrzeugen erprobt, die in der Regel auf einer einfachen Bestellung per Smartphone-App basieren. Die LH Stuttgart beobachtet diese Entwicklung mit großem Interesse und wird, sobald sich hier ein universell umsetzbare Lösung als Bestandteil des ÖPNV abzeichnet, solche Angebote in Stadtquartieren mit langen oder steilen Zugangswegen zum klassischen ÖPNV – soweit erforderlich – unterstützen. Angesichts der Dynamik in diesem Verkehrsegment wird im NVEP (Kapitel 4.6 neu) die Perspektive bedarfsgesteuerter Shuttle-Verkehre noch ausführlicher dargestellt.</p>
21	VM	<p>Anschlussicherung: Für die Attraktivität des ÖPNV ist es essentiell, dass fahrplanmäßige Anschlüsse in der Realität auch eingehalten und überwacht werden. Dies gilt insbesondere im Spätverkehr bei ausgedünnten Takten. Das Betriebsleitsystem der SSB bietet hierzu grundsätzlich die Möglichkeit, in der Realität wird dies jedoch leider oft nicht umgesetzt.</p>	<p>Bei der SSB wird seit vielen Jahren ein System zur Anschlussicherung eingesetzt. Damit werden täglich knapp 1.000 Anschlüsse insbesondere in Zeiten mit geringer Taktdichte überwacht, Die Quote der dabei realisierten Anschlüsse liegt konstant bei ca. 97%. Allerdings sind einer Anschlussicherung 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.</p>
22	VM	<p>Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs sowie des Carsharings: Das VM begrüßt, dass sich der NVEP der Stadt Stuttgart im Themenbereich Erhöhung der Attraktivität der verbesserten Zugänglichkeit des ÖPNV durch bessere Anbindungen an das Fuß- und Radwegenetz sowie dem Abbau von Zugangsbarrieren widmet. Das Ziel, dass Haltestellen möglichst ohne Umwege und von allen Seiten zu erreichen sein sollten, ist ebenso zu begrüßen wie das Streben nach einem möglichst hohen Grad an Barrierefreiheit bei Zu- und Abgang sowie beim Umstieg.</p> <p>Die im selben Themenbereich angesprochene Ausweitung des ÖPNV-Netzes ist ebenfalls zu begrüßen, weil sich auf diese Weise unter anderem die Zu- und Abgangswege der Haltestelle verkürzen. Wir bitten dringend darum, bei den Angaben zum Modal Split auch den Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen, denn Fuß- und Radverkehre spielen eine bedeutende Rolle innerhalb der städtischen Mobilität. Dies gilt sowohl für den Ist-Wert als auch für Prognosewerte.</p> <p>Da der zeitliche Geltungshorizont des NVEPs über jenen des NVPs hinausreicht, erscheinen die in die weitere Zukunft gerichteten Aussagen zum Teil als nicht ausreichend ambitioniert und es ist fraglich, ob z.B. steigende Anteile am Modal Split für den Umweltverbund</p>	<p>Vgl. Nr. 16</p> <p>Der NVEP beschäftigt sich mit dem längerfristigen Ausbau des ÖPNV-Angebots. Die mögliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs stellt dabei eine Randbedingung dar. Die Steuerung dieser Entwicklung ist jedoch nicht Aufgabe des NVEP. Dies gilt auch für den Rad- und Fußverkehr, soweit er nicht Teil einer ÖPNV-Fahrt ist. Insoweit erscheint auch die Darstellung von Modal Split-Anteilen für den Rad- und Fußverkehr entbehrlich.</p> <p>Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wird von der LH Stuttgart – unabhängig von NVP und NVEP – bereits auf anderer planerischer Grundlage betrieben. Die im NVEP vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen für den ÖPNV stehen hierzu nicht im Widerspruch.</p> <p>Beim Aspekt „Intermodale Verknüpfung“ ist der Ausbau von Bike & Ride leider in Kap. 8.2 neu leider vergessen worden. Hier wird noch ein entsprechender Hinweis ergänzt.</p> <p>Das Thema „Mobilitätsmanagement“ ist im Kap. 5.1.4.2 neu bereits erwähnt, in der Tat aber nicht als eigenständiges Aktionsfeld benannt worden. Dies wird mit dem neuen Kap. 4.8 nachgeholt.</p>

		<p>hinreichend berücksichtigt sind. Hier empfehlen wir eine angebotsorientierte Planung, die die vorhandenen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr möglichst einfach und komfortabel nutzbar macht. Bei der Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen regen wir an, auch neue, unkonventionelle Lösungen in Betracht zu ziehen. Als konkretes Beispiel benennen wir die Fahrradboxen und ggf. weitere Fahrradabstellanlagen, die als bisweilen schwer vereinbar mit städtebaulichen und stadtgestalterischen Anforderungen angesehen werden. Ausdrücklich wird begrüßt, dass es eine eigene kartographische Darstellung für die Maßnahmen zur intermodalen Verknüpfung in den Anlagen des NVEP gibt (Anlage 6.4). Dies untermauert die Bedeutung des Themas, das insgesamt für den Detaillierungsgrad des NVEP hinreichend behandelt wird. Betrachtet werden sollten außerdem mögliche Schnittstellen mit dem schnellen Radverkehr (Radschnellverbindungen, Pedelecs, E-Bikes).</p> <p>Der Themenkreis Mobilitätsmanagement erscheint zu einseitig ausgeprägt und zu wenig Raum einzunehmen, macht man sich dessen Potentiale für den Umweltverbund und ein lebenswerteres Stuttgart insgesamt bewusst. Die Möglichkeiten die durch die Digitalisierung im Bereich des Mobilitätsmanagements entstehen werden im NVEP noch nicht ausreichend gewürdigt.</p> <p>Es wird empfohlen, Maßnahmen zu benennen, die die Beratung von Unternehmen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement stärken.</p>	
23	VM	<p>Fußverkehr</p> <p>Im Rahmen der Schwachstellenanalyse unterstreicht der NVEP die große Bedeutung der schnellen, sicheren und komfortablen Zugänglichkeit von Haltestellen für Fußgänger (Kap. 2.2.4). Dieser erweiterte Blick auf das System ÖPNV ist nachdrücklich zu begrüßen. Der schrittweise Abbau der erkannten Defizite sollte angestrebt werden. Dafür ist auch eine Verschränkung mit anderen Planwerken und Konzepten erforderlich.</p> <p>Die Handlungsoptionen, die in Kap. 2.3.2 für den Fußverkehr formuliert werden, sind plausibel. Allerdings beschränken sie sich auf wenige Aspekte. So wird angestrebt, dass Haltestellen möglichst ohne Umwege und von allen Seiten zu erreichen sind und dass die Wege an Verkehrsknoten kurz gehalten werden. Damit bleiben die Ausführungen jedoch hinter dem zurück, was die Schwachstellenanalyse in Kap. 2.2.4 angerissen hat und was an dieser Stelle zu konkretisieren wäre.</p>	<p>Die Stadt Stuttgart misst dem Fußverkehr ebenfalls eine große Bedeutung. Dies wird deutlich durch die Ausführungen, die im Verkehrsentwicklungsplan (VEK) dargestellt sind.</p> <p>Die Position der LH Stuttgart zum Fußverkehr in Bezug auf die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist auch in Kapitel 3.4.5 neu des NVEP dargestellt.</p> <p>Im Rahmen der Bauleitplanung prüfen SSB und VVS als Träger öffentlicher Belange regelmäßig, ob die Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle akzeptabel sind oder nicht. Ggf. werden Ergänzungen des Fußwegenetzes, die Einrichtung neuer Haltestellen, Linienverlaufsänderungen oder sogar neue Linien vorgeschlagen.</p>

		Die aufgeführten Perspektiven zeigen, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit (Barrierefreiheit, mehrseitiger Zugang) letztlich an vier Haltestellen geprüft werden sollen. Verbesserungen für Fußgänger sind aber auch dann zu erwarten, wenn das ÖPNV-Netz ausgeweitet und so für kürzere Wege zu den Haltestellen gesorgt wird. Zudem kann die Umwidmung von Straßenabschnitten zu ÖPNV-Vorangbereichen mit gleichzeitigen Einschränkungen für den Individualverkehr für eine verbesserte Umfeld-Qualität für Fußgänger sorgen.	
24	VM	<p>Radverkehr</p> <p>Das VM empfiehlt, im Hinblick auf den ÖPNV im NVEP noch stärker auf die RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württemberg als konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung einzuweisen.</p> <p>Fahrradabstellmöglichkeiten sollten perspektivisch auch an wichtigen Bus-Verknüpfungs- und/oder Endpunkten vorgesehen werden. Vollständig fehlen Aussagen zu Fahrradstationen an wichtigen Bahnhöfen. Hier sehen wir weiterhin großes Entwicklungspotenzial und bitten um Ergänzung. Dringend sollten dabei auch Aussagen zu einer Fahrradstation am neuen Hauptbahnhof im Zuge des gemeinsamen Projekts Stuttgart 21 getroffen werden. Ebenso sollte die Schaffung von attraktiver und sicheren Fahrradabstellinfrastruktur/ eines Fahrradparkhauses an der in Bau befindlichen neuen S-Bahn-Station Mitternachtstraße sowie dem zum Regionalbahnhof aufgewerteten Bahnhof S-Vaihingen geprüft werden. Insgesamt sollten für Bike+Ride-Anlagen konkrete Ziele zur quantitativen und qualitativen Ausstattung berücksichtigt werden. Dabei sollte auch auf die besonderen Anforderungen für E-Bikes / Pedelecs (Lademöglichkeiten, Diebstahlschutz) eingegangen werden. Die grundsätzlichen Aussagen zum Thema in den Perspektiven für Stuttgart (Kap. 3.6) begrüßen wir, wobei es letztlich auf die Umsetzung ankommt. Der Aussage, dass bei nicht adäquat möglicher Integration von Fahrradabstellanlagen in der Umgebung benachbarte Stationen diese Aufgabe übernehmen können, sollte überprüft werden, da RadfahrerInnen sehr umweg- und zeitempfindlich sind. Insbesondere bei anderer Linienbedienung (weniger oder andere Linien an der benachbarten Haltestelle) kann dies problematisch sein. Es wird der angedachte Pilotversuch zu abgeschlossenen Radparkanlagen in Verbindung mit einer Mobilitätskarte, konkret der polygo-Card, begrüßt.</p>	<p>Das Verkehrsentwicklungskonzept der LH Stuttgart beschäftigt sich intensiv auch mit der Weiterentwicklung des Radverkehrs, wobei die dort formulierten Zielsetzungen sich gut in die RadSTRATEGIE des Landes einfügen. Der NVEP beschränkt sich deshalb bewusst auf die Berührungspunkte zwischen Radverkehr und ÖPNV. Die Position der LH Stuttgart zu den Themenbereichen „B+R“ (Fahrradabstellmöglichkeiten) und „Fahrradmitnahme in ÖPNV-Fahrzeugen“ ist dabei in Kapitel 4.4 neu dargestellt.</p> <p>Im Stadtgebiet sind alle S-Bahn-Stationen und damit auch die Bahnhöfe mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Im Stadtbahnnetz fehlen zum Teil die Flächen für entsprechende Angebote in der Nähe der Bahnsteige. Wegen des geringeren Haltestellenabstands erscheint hier jedoch – wie im NVEP dargestellt – ein Ausweichen auf benachbarte Stationen fallweise durchaus praktikabel.</p> <p>Aus topographischen Gründen und wegen der lokal unterschiedlichen Verfügbarkeit des ÖPNV schwankt die Fahrradnutzung im Stadtgebiet recht stark. Gerade in der Innenstadt ist sie eher verhalten ausgeprägt. Insoweit erscheint ein am lokalen Bedarf orientierter Ausbau des Angebots sinnvoller als die Realisierung von Zielgrößen, die sich aus der Knotenpunktsfunktion ableiten.</p>

	<p>Die Handlungsoption der Fahrradmitnahme – auch im Bereich Bus – wird u.E. im Hinblick auf das Potential nicht hinreichend angegangen; gerade bergwärts und im Gebiet bewegter Topographie ist sie wichtig, um möglichst vielen Zielgruppen die kombinierte Nutzung von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Hier sind ggf. auch die soziale Teilhabe und die umfassende Barrierefreiheit im weiteren Sinne berührt. Die Fahrradmitnahme in den neuen Fahrzeugen der Stadtbahn ist zwar besser als bei älteren Bauserien möglich, aber die Länge, um Fahrräder komfortabel parallel zur Wand und den Klappsitzen abstellen zu können (ggf. versetzt), ist nur sehr knapp bemessen.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb im Busbereich aktuell keinerlei Spielräume gesehen werden, um die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder auszuweiten (Kap. 3.1.2, S. 31). Die an dieser Stelle erwähnten Bemühungen des VVS, die Mitnahmeregelungen im Busverkehr der Verbundlandkreise zu vereinheitlichen, wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Seit 30.04.17 ist in allen Umlandkreisen auf allen Buslinien eine Fahrradmitnahme abends und am Wochenende kostenlos möglich. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir eine erneute Bewertung, da die Möglichkeit für eine Fahrradmitnahme im Busbereich zumindest abends und an Wochenenden aus unserer Sicht durchaus gegeben ist. Dass eine Fahrradmitnahme in Bussen auch in Großstädten grundsätzlich möglich ist, zeigen Beispiele aus anderen Städten in hinreichender Zahl.</p> <p>Die Aussagen zu Fahrradverleihsystemen sind aus unserer Sicht für die Betrachtungsebene NVEP ausreichend, die Aussagen zu Carsharing jedoch recht kurz (Kap. 2.3.4). Wir begrüßen, dass geplant ist, die Stationen für Leihräder in äußeren Stadtbezirken auszuweiten. Es wird empfohlen, diese Planung, so wie alle anderen Planungen und Aussagen, an passender Stelle mit einem Zeitplan zur Umsetzung und zur Finanzierung zu hinterlegen.</p>	<p><u>Stadtbahn:</u> 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 NVP (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.</p> <p><u>Bus:</u> Die Verträglichkeit der Fahrradmitnahme mit dem eigentlichen Beförderungszweck der Fahrgastbeförderung ist insbesondere im Busverkehr stark von der Auslastung der Verkehrsmittel abhängig. Der Verweis auf andere Städte ist daher kein hinreichendes Indiz für eine Umsetzbarkeit auch in der LH Stuttgart. Aktuell beobachtet die SSB auch nach 18 Uhr noch hohe Besetzungsgrade auf wichtigen Buslinien, die einen Fahrradtransport nicht erlauben. Diese Situation dürfte im Innenstadtbereich teilweise eine Folge des Bauzustands im Stadtbahnnetz sein und wird sich mit der eingeschränkten Anfahrbarekeit des Hauptbahnhofs ab Dezember 2017 eher noch verstärken. Ein Einstieg in die Fahrradbeförderung im Linienbusverkehr – auch nach den VVS-Regularien – ist deshalb vor dem Abschluss der Stadtbahn-Baumaßnahmen im Talkessel kaum zu erwarten.</p> <p>Nach der inzwischen abgeschlossenen Neuvergabe des Fahrradverleihsystems verhandelt die LH Stuttgart derzeit mit dem Anbieter über die zusätzlichen Standorte für Leihstationen. Die Umsetzung sollte innerhalb der nächsten 2 Jahre möglich sein.</p> <p>Beim Carsharing setzt die LH Stuttgart auf die weitere Expansion der vorhandenen Anbieter. Dabei wird die Stadtverwaltung – wie bisher schon – bei der Suche nach festen attraktiven Stellplätzen, insbesondere in den gemäß NVEP unterversorgten Gebieten, gerne unterstützend tätig. Dabei sollen auch die neuen rechtlichen Möglichkeiten des Carsharing-Gesetzes genutzt werden, was ggf. auch Verbesserungen an bestehenden Standorten erlaubt.</p>
--	---	---

25	VM	<p>Autonomes Fahren Wir empfehlen, autonomes Fahren nicht nur unter dem Gesichtspunkt motorisierter Individualmobilität zu betrachten, sondern auch die Möglichkeiten und Chancen für den ÖPNV zu sehen. So lässt sich im schienengebundenen öffentlichen Verkehr eine (Teil)-Automatisierung leichter realisieren als der frei fließende motorisierte Individualverkehr. Für den straßengebundenen ÖPNV bieten sich völlig neue Möglichkeiten, den Zubringerverkehr leistungsfähiger und effizienter zu gestalten.</p>	<p>Die Erwartungen der LH Stuttgart an das autonome Fahren im ÖPNV sind in Kapitel 4.6.3 neu des NVEPs dargestellt. Im Vergleich zum Busverkehr weist der Schienenverkehr ein deutlich günstigeres Verhältnis zwischen Personaleinsatz und Beförderungsleistung auf. Eine Automatisierung des Stadtbahnverkehrs, die zudem wegen der zahlreichen Konfliktpunkte mit dem motorisierten Individualverkehr nicht ganz einfach umzusetzen sein dürfte, ist aus Sicht der LH Stuttgart deshalb nicht vorzudringlich.</p>
26	VM	<p>Zu Kapitel 2.1.1 (Anforderungen aus Strukturentwicklungen - Siedlung, Stuttgart 21) In diesem Kapitel wird zwar darauf hingewiesen, dass sich durch die im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 ergebenden Entwicklungsflächen wie das Rosensteinquartier Anforderungen für das ÖPNV-Netz der Landeshauptstadt ergeben. Jedoch fehlen bislang nähere Angaben hierzu, obwohl z.B. die geplante Überbauung des heutigen Abstellbahnhofs nach der Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 noch in den Betrachtungshorizont des NVEP fällt. Das neue Viertel sollte einerseits über attraktive Verbindungen auch in den Stuttgarter Osten verfügen (Seilbahn/Stadtbahn), andererseits könnten für quartiersinterne Verkehre frühzeitig fahrerlose autonome Kleinfahrzeuge eingesetzt werden. Es ist zu überlegen, ob sich die Landeshauptstadt Stuttgart hier – z.B. im Rahmen der geplanten Internationalen Bauausstellung – offensiv zu Modellversuchen mit innovativen Verkehrsmitteln bekennen würde.</p>	<p>Das Rosensteinquartier ist über die vorhandenen Stadtbahnhaltestellen und die künftige S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Mit einer zusätzlichen Verbindung Pragsattel – Mittnachtstraße – Stuttgart-Ost, ob als Buslinie oder Seilbahn realisiert, kann das ÖPNV-Netz in diesem Bereich noch besser vermascht werden. Nach den Kriterien des Nahverkehrsplans zur Bedienungsqualität ist eine gesonderte quartiersinterne Erschließung aber nicht erforderlich. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass anlässlich der Internationalen Bauausstellung 2027 im Rosensteinquartier mit ergänzenden Mobilitätsangeboten experimentiert werden wird. Solche Ansätze liegen aber außerhalb der Zielrichtung des NVEP.</p>
27	VM	<p>Zu Kapitel 2.2.1 (Erkenntnisse aus der Fortschreibung des NVPs) In diesem Kapitel werden die Hinweise und Anregungen, die im Anhörungsverfahren zum NVP eingegangen sind und dort nicht berücksichtigt werden konnten, in einer zusammenfassenden Form erwähnt. Wünschenswert wäre hier eine detaillierte Darstellung, insbesondere auch bei den Relationen unzureichender Verbindungsqualität. Hierdurch wäre es besser nachvollziehbar, inwieweit diese Hinweise auf sich abzeichnende Engpässe oder Anregungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots Berücksichtigung im Rahmen des NVEP gefunden haben.</p>	<p>Der NVEP ist als Leitfaden und Ideensammlung für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Stuttgart angelegt. Die Inhalte sollen deshalb zwar umfassend, aber zielgerichtet zusammengestellt sein. Eine Buchführung über den Umgang mit einzelnen Anregungen war darin nicht beabsichtigt und ist auch bei anderen Rahmenplänen, wie z. B. dem Generalverkehrsplan des Landes, nicht üblich.</p>

28	VM	<p>Zu Kapitel 2.3.1 (Handlungsoptionen; Busse und Bahnen) Es wird hier unter Bezugnahme auf eine von SSB und VVS beauftragte Studie eine Reihe von Ansätzen zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots dargestellt. Ohne nähere Kenntnisse dieser Studie sind diese Ansätze jedoch nicht nachvollziehbar, so dass hier weitere Erläuterungen sehr hilfreich wären.</p>	<p>Die Fertigstellung der Studie hat sich aufgrund einer nachträglichen Verfeinerung des Verkehrsmodells leider verzögert. Nach deren Abschluss werden die Ergebnisse dem Land Baden-Württemberg über den VVS selbstverständlich zur Verfügung gestellt.</p>
29	VM	<p>Zu Kapitel 3.1.4 (Wertschätzung des Fahrgastes) sowie Kapitel 4.2.3.4 (Senioren) Zur Verbesserung von Wohlbefinden und Wertschätzung sowie als praktische Hilfeleistung im Nahverkehr sind auch zusätzliche Serviceleistungen denkbar. Verschiedene ÖPNV-Unternehmen bieten dies (i.d.R. in Kooperation mit sozialen Trägern oder Jobcentern) in Form von Hilfs-/Begleitservices an. In Baden-Württemberg besteht ein solches Angebot bisher nicht. Es wird angeregt, im Rahmen des NVEP den Bedarf für ein solches Angebot zu bewerten und darzustellen.</p>	<p>Die Bahnhofsmission bietet auch in Stuttgart bereits Begleitservices für Senioren und Kinder an. Aufgrund einer Kooperation mit dem VVS werden auch Nahverkehrsrelationen hierbei abgedeckt. Die LH Stuttgart sieht deshalb gegenwärtig keinen Bedarf für ein ergänzendes städtisches Angebot.</p>
30	VM	<p>Zu Kapitel 3.2 (Regionaler Schienenverkehr) Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass zur Weiterentwicklung des regionalen Schienenverkehrs derzeit bereits Untersuchungen des VRS und des Landes Baden-Württemberg laufen und noch weitere angestoßen werden sollen. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird entsprechend ihrer Betroffenheit mit einbezogen.</p>	<p>Die LH Stuttgart begrüßt die Aktivitäten des Landes und der Region. Es sei der Hinweis gestattet, dass die LH Stuttgart als Eigentümer der Panoramabahnstrecke teilweise sogar unmittelbar betroffen ist.</p>
31	VM	<p>Zu Kapitel 3.2.1 (Regionalzüge) Das Land Baden-Württemberg hat aufgrund der Ergebnisse zum Regionalzugverkehr in der von SSB und VVS beauftragten Verkehrsuntersuchung verschiedene Prüfungsprozesse aufgenommen. Es werden verschiedene Handlungsoptionen zur Bewältigung der prognostizierten Nachfragesteigerung zu prüfen sein, um hier ein tragfähiges Gesamtkonzept zu erreichen. Die Auffassung der Landeshauptstadt, dass der Streckenabschnitt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen (Einmündung der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart in den nördlichen Schienenstreckenzulauf [aus Richtung Ludwigsburg]) und Stuttgart-Feuerbach ein wesentlicher Engpass im Schienennetz der Deutschen Bahn AG ist, wird geteilt. Es wird daher auch begrüßt, dass sich die Landeshauptstadt für eine bestmögliche Offenhaltung von Ausbaup Optionen in diesem Korridor Stuttgart Hbf – Zuffenhausen ausspricht. In diesem Zusammenhang wird im NVEP auch die „P-Option“ erwähnt, mit der der zukünftig am stärksten belastete Zulauf gestärkt, indem ein 3. und 4. Gleis aus Richtung Feuerbach/Zuffenhausen in den Tunnel</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Vollständigkeit halber wird im NVEP ein Hinweis auf die Ausbaup Optionen „T-Spange“ und „Nordkreuz“ ergänzt. Die LH Stuttgart geht allerdings nicht davon aus, dass diese Optionen im Betrachtungszeitraum des NVEP einen Beitrag zur Verkehrsbewältigung im Stadtgebiet werden leisten können.</p>

	<p>Bad Cannstatt – dem zukünftig am wenigsten belasteten Zulauf – eingefädelt wird. Neben dieser Option bestehen weitere langfristige Ausbaup Optionen (T-Spange sowie Nordkreuz) für den Schienenknoten Stuttgart, die die Landeshauptstadt Stuttgart betreffen und somit auch im NVEP aufgeführt und bzgl. ihres Nutzens für die Landeshauptstadt Stuttgart bewertet werden sollten. Die im Zusammenhang mit der Erstellung des Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart vorgenommenen Untersuchungen belegen die große Bedeutung dieser Ausbaup Optionen. Im Entwurf dieses Regionalverkehrsplans vom 21.12.2016 sind diese als Maßnahme Nr. 45 Nordkreuz (T-Spange, Anbindung der Gäubahn) enthalten. Mit dieser Netzverknüpfung können demnach über die Effekte des Projekts Stuttgart 21 hinaus bei Bedarf weitere Kapazitätsreserven erschlossen, zusätzliche Angebote eingeführt, die Zuläufe zum Hauptbahnhof entlastet und weitere Umleitungen in Störungsfällen ermöglicht werden. Diese Maßnahme wurde im Entwurf des Regionalverkehrsplans als Maßnahme mit hoher Dringlichkeit (zumindest eine abschnittsweise Realisierung bis zum Prognosehorizont 2025 ist anzustreben) bewertet. Ferner weist das VM auf eine gemeinsame aktuelle Untersuchung (Machbarkeitsstudie zu den „Perspektiven für die S-Bahn“) des VRS und des Landes hin, in deren Rahmen insbesondere auch die bautechnische Realisierbarkeit für die Anbindung der Gäubahnstrecke (Panoramabahn) an diese Optionen bewertet wird.</p> <p>Die Landeshauptstadt Stuttgart spricht sich in diesem Kapitel für den Ausbau der S-Bahn-Station Feuerbach zu einem Regionalzughalt aus. Im Entwurf des Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart wird dies (Maßnahme Nr. 59: Regionalhalt in Stuttgart-Zuffenhausen oder – Feuerbach) als Maßnahme mit hoher Dringlichkeit bewertet, für die die Realisierungschancen und Wirtschaftlichkeit zeitnah geprüft werden sollten. Hierzu ist seitens des VM anzumerken, dass als eine wesentliche Voraussetzung – neben der Schaffung der notwendigen Infrastruktur – die fahrplantechnische Realisierbarkeit von Regionalzughalten zu gewährleisten ist. Derzeit ist noch keine Aussage möglich, ob diese grundlegende Voraussetzung vorliegt. Die hierzu notwendige Prüfung wird erst nach Vorlage entsprechender Ergebnisse aus dem derzeit laufenden Prüfungsprozess zum Fernverkehrsprojekt 202X (einschließlich der Überprüfung der bislang vorliegenden Planungen zum Regionalverkehrskonzept ab der Inbetriebnahme von S 21) möglich</p>	
--	---	--

		<p>sein (vgl. am Ende des Jahres 2017). Das Land wird sich aber ebenfalls für diesen auch im Arbeitsprogramm des ÖPNV-Pakts festgehaltenen Regionalverkehrshalt einsetzen.</p> <p>Es wird zudem darauf hingewiesen, dass im Rahmen der oben erwähnten Machbarkeitsstudie zu den „Perspektiven für die S-Bahn“ auch die Verbindungsmöglichkeiten der Panoramabahn in verschiedene Richtungen geprüft werden. Diese Ergebnisse sind abzuwarten bzw. in einer genaueren infrastrukturellen wie betrieblichen Prüfung im Zusammenhang mit dem Nordzulauf aus S-Zuffenhausen zu vertiefen.</p>	
32	VM	<p>Zu Kapitel 3.2.2 (S-Bahnen): Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt die Planungen zur Umstellung des Signalsystems (auf ETCS) im Kernbereich der S-Bahn. Ein derartiger Ausbau besitzt vor allem hinsichtlich der Betriebsstabilität und Pünktlichkeit der S-Bahn eine besondere Relevanz und wird sich über diesen Abschnitt hinaus positiv auf Attraktivität des Schienenverkehrs auswirken. Es empfiehlt sich, eine derartige Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik durch den Einsatz von ETCS Level 2 auch stufenweise – beginnend bei weiteren hochbelasteten Streckenabschnitten – auf das Gesamtnetz auszudehnen, um die entsprechenden positiven Effekte noch weiter in das Gesamtnetz (Region Stuttgart und darüber hinaus) einzutragen. Als weiterer Schwerpunkt hierfür ist angesichts der geplanten Angebotsweiterungen, die im folgenden Absatz näher beschriebenen werden, der Bereich zwischen Herrenberg – Stuttgart-Flughafen / Stuttgart-Vaihingen zu erwähnen.</p> <p>Das Land sieht – auch aufgrund der zunehmenden Verkehrsnachfrage auf dem Abschnitt Goldberg - Rohr – einen sehr starken Ausbau des Regionalverkehrsangebots vor. Neben der Zielsetzung, in der Relation Horb – Stuttgart Hbf über den Filderbereich einen 30-Minuten-Takt einzurichten, soll eine weitere stündliche Regionalverkehrslinie im Bereich Horb – Stuttgart-Vaihingen (und über die Panoramabahn darüber hinaus) verkehren.</p> <p>Das Land teilt die Einschätzung, dass es im Abschnitt Korntal - Neuwirtshaus zu einer kritischen Zunahme der Verkehrsbelastung kommen wird. Seitens des Ministeriums für Verkehr wurden gemeinsam mit dem VRS bezüglich der Weiterentwicklung des Regionalverkehrs Untersuchungen in Auftrag gegeben. Dabei geht es auch um die</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die LH Stuttgart begrüßt zudem die Planungen, die Relation (Horb –) Böblingen – Stuttgart-Vaihingen auch künftig mit Regionalzügen zu bedienen. Die Untersuchungen des VWI lassen allerdings erkennen, dass sowohl zur Entlastung der S-Bahn als auch – im Falle einer Durchbindung in Richtung Norden – für eine angemessene Bedienung der Panoramastrecke für diese Regionalzüge mindestens ein 30-Minuten-Takt anzustreben wäre. Folgerichtig enthält der Regionalverkehrsplan auch bereits die Forderung nach einem Ausbau der Bahnstrecke Stuttgart-Rohr – Herrenberg. Die Maßnahme ist ebenfalls der höchsten Dringlichkeitsstufe zugeordnet.</p>

		<p>Fragestellung, ob eine Verlängerung der Strohgäubahn bis zum Bahnhof Stuttgart-Feuerbach in Frage kommt und somit zu einer Entlastung der S-Bahn beitragen könnte.</p> <p>Die Intension der Landeshauptstadt Stuttgart, die Frühanbindung des Flughafens über die S-Bahn nicht erst mittelfristig, sondern beschleunigt und damit zu einem früheren Zeitpunkt umzusetzen, wird von uns unterstützt.</p>	
33	VM	<p>Zu Kapitel 3.2.3 – Panoramabahn: Wie unter den Anmerkungen zu Kapitel 3.2.1 (Regionalzüge) erwähnt, werden die bautechnischen und betrieblichen Möglichkeiten zur zukünftigen Nutzung dieser Strecke derzeit in einer gemeinsam von VRS und Land beauftragten Machbarkeitsstudie bewertet. Einbezogen werden hierbei auch die Ergebnisse der von der SSB bei der Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH beauftragten Untersuchung, in der insbesondere auch die verkehrlichen Wirkungen verschiedener Angebotskonzepte bewertet wurden. Erst nach Abschluss dieser und ggf. weiterer Untersuchungen wird eine Aussage dazu möglich sein, welche Randbedingungen (so auch die Anzahl zusätzlicher Halte) einzuhalten wären, um für die Einbindung dieser Strecke in das weitere Netz ein möglichst optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen. Es ist dabei darauf hinzuweisen, dass mit der Entscheidung zum Ausbau des Bahnhofs S-Vaihingen zum Regionalbahnhof keine Vorentscheidung für konkrete zukünftige Betriebskonzepte bzw. den Bahnverkehr insgesamt auf der Panoramabahn darstellt. Auch wenn dieser gerade durch eine Anbindung auch nach Norden seinen vollen Nutzen entfalten würde, nimmt dieser bereits eine wichtige Funktion insb. auch zur umweltfreundlichen Anbindung der zahlreichen im nahen Umfeld in den nächsten Jahren entstehenden Arbeitsplätze ein.</p> <p>Unabhängig davon, dass die Panoramabahn vsl. weiterhin durch klassischen Vollbahnverkehre genutzt werden soll, fällt der Landeshauptstadt Stuttgart als Eigentümerin dieser Infrastruktur eine maßgebende Rolle zu. Es wird daher empfohlen, im Rahmen des NVEP auch die Funktion der Landeshauptstadt Stuttgart als Eisenbahninfrastrukturunternehmen dieser Strecke und die daraus abzuleitenden Aufgaben darzustellen.</p>	<p>Über die rechtlichen und organisatorischen Grundlagen des Bahnbetriebs auf der Panoramastrecke wird dann zu entscheiden sein, wenn dort über das künftige Verkehrsangebot und dessen Aufgabenträgerschaft Klarheit besteht. Eine Vorfestlegung im NVEP erscheint nicht erforderlich.</p>
34	VM	<p>Zu Kapitel 3.2.3 - Salamanderbahn oder Schusterbahn: Die negative Beurteilung der Ausbauchancen dieser Strecke wird seitens des Landes nicht geteilt. Aktuelle Potentialuntersuchungen legen eine</p>	<p>Aus den Untersuchungen des VWI lässt sich ableiten, dass ein Inselbetrieb Kornwestheim – Stuttgart-Untertürkheim nur geringe Fahrgastpotenziale aktivieren kann. Die Berechnungen zum Regionalverkehrsplan wer-</p>

	<p>Überprüfung der Ergebnisse der bei der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart ermittelten Nachfragepotentiale für die Schusterbahn nahe. Bei einer attraktiveren Fahrzeit und einem verbesserten Angebot könnte auf dieser Relation eine wichtige Tangentialverbindung geschaffen werden. Hierdurch böte sie auch ein erhebliches Potential für eine Entlastung des S-Bahn-Abschnittes Hbf – (Mittnachtstraße) – Bad Cannstatt. Das Land hat deshalb in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Regionalverkehrsplans gegenüber dem VRS eine entsprechende Empfehlung für eine nähere Untersuchung und Bewertung ausgesprochen.</p> <p>Im Hinblick auf ein verbessertes Angebot auf dieser Strecke (im Entwurf des Regionalverkehrsplans wird als Maßnahme ein Studentakt angegeben) bestehen aus unserer Sicht durchaus auch Möglichkeiten, mit weiteren Maßnahmen, wie z.B. der Realisierung eines zweiten Bahnsteigs beim Bahnhof Münster, einer Fußgängerverbindung von dort über einen Steg nach Westen in den Bereich Hallschlag / Zuckerfabrik sowie einem zusätzlichen Halt im Bereich des Neubaugebiets Zazenhausen Hohlgrabenäcker, weitere Potentiale mit dieser Strecke zu erschließen.</p> <p>Die neue in Kontext des Tangentialverkehrs erwähnte S-Bahn-Haltestelle Mittnachtstraße kann einen neuen wichtigen Umsteigepunkt im S-Bahn-Verkehr darstellen. Es sollten hinsichtlich der langfristigen Entwicklungsoptionen dieser Station jedoch die Ergebnisse der zuvor erwähnten Untersuchung des VRS und Landes („Machbarkeitsstudie Perspektiven für die S-Bahn-Stuttgart“) Beachtung finden. Diese schlägt die Trassenfreihaltung für einen bedarfsgerechten Ausbau vor, um neben einer attraktiven Umsteigesituation auch die insb. die Stabilität auf der im Zuge von Stuttgart 21 verlängerten S-Bahn-Stammstrecke zu optimieren. Es wird empfohlen, an der Station Mittnachtstraße, hier – im Sinne einer ausreichenden Trassensicherung – eine Festlegung für eine viergleisige Lösung zu treffen. Durch eine viergleisige Lösung mit drei Mittelbahnsteigen könnten zumindest an dieser Station die Vorteile von „Spanischen Bahnsteigen“ genutzt werden. Zudem können durch eine klare Trennung der Fahrtrichtungen reibungslosere „Übereckverkehre“ abgewickelt werden. Dieser Ansatz entspricht vollumfänglich der ursprünglichen Planung der Station Mittnachtstraße aus der Frühphase der Planung von Stuttgart 21.</p>	<p>den dadurch eindeutig bestätigt. Ein größerer verkehrlicher Nutzen entsteht, wenn die Linie R11 über die Streckenendpunkte hinaus bis mindestens Ludwigsburg und Esslingen verlängert würde. Dies würde jedoch erhebliche Investitionen in die Infrastruktur erfordern. Der VRS lässt derzeit prüfen, ob dies dennoch ein tragfähiger Ansatz für die Weiterentwicklung der R11 sein könnte. Die Landeshauptstadt Stuttgart würde ein positives Ergebnis begrüßen (Kap. 6.1.3 neu)</p>
35	VM	<p>Zu Kapitel 3.2.1 (Stadtbahnverkehr, Netzausbau) sowie Anlage 6.1 (Maßnahmen zur Steigerung der Beförderungskapazitäten und zur</p> <p>Im Rahmen des NVEP werden tatsächliche Engpassabschnitte im Stadtbahnnetz identifiziert, für die Ausbaumaßnahmen oder Verstärkerlinien</p>

		<p>Stabilisierung der Betriebsabläufe): Angesichts des mit einem NVEP assoziierten Anspruchs erscheint die Aufnahme einer „geringfügigen Ausweitung von Verstärkerfahrten“ oder von „Gelenkbuseinsatz/Verstärkerfahren in der HVZ nach Bedarf“ sehr kleinteilig. Damit können punktuelle Engpässe behoben werden, die Reichweite solcher Maßnahmen für das Ziel einer nachhaltigen Nachfragesteigerung ist jedoch sehr begrenzt. Es wird eine Überprüfung des bisherigen Ansatzes empfohlen.</p>	<p>vorgesehen werden. Der Fahrgastzuwachs in zentralen Netzteilen speist sich naturgemäß auch aus Nachfragesteigerungen im nachgeordneten Zu- und Abbringernetz. Diese erreichen dort aber nicht solche Größenordnungen, dass ein ganztägig wirksamer Ausbau erforderlich würde. Vielmehr reichen punktuelle Verstärkungsmaßnahmen aus, um die angestrebten Maximalauslastungen im Bus- und Bahnverkehr gewährleisten zu können. Im Sinne eines möglichst effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel hält die LH Stuttgart an solchen bedarfsabhängigen Einzelmaßnahmen fest.</p>
36	VM	<p>Zu Kapitel 3.3.1 (Stadtbahnverkehr - Netzausbau): Die Einschätzungen der Landeshauptstadt Stuttgart zu den Erweiterungen des Stuttgarter Stadtbahnnetzes in den angrenzenden Landkreisen werden geteilt. Im Kapitel 2.2.1 auf den S. 11f. wird insbesondere die Verbindungsqualität vom Neckartal zum Flughafen nachvollziehbar bemängelt. Eine Lösung mit einem optimierten Busverkehr wird aufgrund der engen Bebauung als schwierig angesehen. Hier sollte auch eine Stadtbahnverbindung (inkl. Tunnel) geprüft werden. Alternativ könnte ein vom Verband Region Stuttgart angedachter Ringschluss in Frage kommen.</p>	<p>Eine Stadtbahnverbindung vom Neckartal zum Flughafen ist in den Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan und NVEP bislang von keiner Seite thematisiert worden und wäre angesichts der topographischen Gegebenheiten auch als Utopie einzustufen. Von den betroffenen Stadtbezirken wird eine durchgängige Busverbindung angemahnt, die im NVEP auch dargestellt ist. Für diese Busverbindung sind im Rahmen der Möglichkeiten, die das bestehende Straßennetz bietet, Busbevorrechtigungsmaßnahmen vorgesehen. Eine echte Schnellbusverbindung wäre dann denkbar, wenn das Straßennetz in diesem Korridor ertüchtigt würde.</p>
37	VM	<p>Zu Kapitel 3.5 (Besondere Verkehrsmittel): Im zweiten Abschnitt von Kap. 3.5 werden nach unserem Verständnis zwei verschiedene Konzepte vermischt: Der Begriff „flexible Bedienformen“ ist in der Fachwelt gebräuchlich für bedarfsgesteuerte Ergänzungsangebote im ÖPNV (unter Produktbezeichnungen wie Rufbus, Ruftaxi, Anrufsammeltaxi u. ä.). Diese Konzepte sind seit bald 40 Jahren bekannt und kommen jeweils in abgegrenzten Räumen und Zeiten zum Einsatz. Sie sollten im NVEP als Teil des ÖPNV betrachtet und in der Gliederung entsprechend behandelt werden. Die im Rest des Abschnitts angesprochenen neuen Formen flexibler Sammelverkehrsdienste sind davon zu unterscheiden, da sie sich als generelles, den klassischen ÖPNV überlagerndes und damit ggf. auch ein konkurrierendes Angebot verstehen.</p>	<p>Aus Sicht der LH Stuttgart besteht hier kein Unterschied, es hat lediglich eine Migrationsphase begonnen. Spätestens mit der Verfügbarkeit autonom verkehrender Shuttles werden die klassischen Anrufverkehre von solchen Systemen vollständig abgelöst werden, während die Bedienungsaufgabe im Wesentlichen gleich bleibt. Sicherlich wird die Frage der Konkurrenzierung des klassischen ÖPNV dann neu zu stellen sein, aber weniger wegen der technischen Entwicklung, sondern wegen der ggf. neu am Markt agierenden Unternehmen.</p>
38	VM	<p>Zu Kapitel 4.2 (Tarifliche Aspekte): Generell sind aus unserer Sicht im NVEP gute tarifliche Maßnahmen für die nächsten Jahre aufgenommen. Es bestehen zu einzelnen Punkten noch die nachfolgenden Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 61 wird dargelegt: „Im Kontext verkehrspolitischer Maßnahmen (z.B. Diesel-Fahrverbot ab 2018) sind zukünftig 	<p>Die Anregung wird nicht umgesetzt. Es besteht ein kausaler Zusammenhang zwischen den verkehrspolitischen Maßnahmen und den daraus resultierenden weiteren Ausbaumaßnahmen. Zunächst müssen deshalb</p>

	<p>weitere Ausbaumaßnahmen zu erwarten, die zusätzlichen Finanzierungsbedarf erfordern.“ Leider werden diese Ausbaumaßnahmen an dieser Stelle bislang nicht genannt. Es wird empfohlen, diese Maßnahmen im NVEP darzustellen oder zumindest einen Verweis auf die entsprechende Quelle aufzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 66 wird angegeben, dass zur Kundengewinnung Hemmschwellen, gerade auch im Tarif und Vertrieb, abgebaut werden müssen. Neue Medien und Technologien sollen hierzu in Zukunft einen wesentlichen Beitrag leisten. Entsprechende Maßnahmen werden auf Seite 76 dargestellt, so dass ein entsprechender Verweis auf diese Seite als sinnvoll erachtet wird. • Auf Seite 75 wird angegeben: „Für „klassische“ Vollzeitbeschäftigte ist das bestehende Zeitticketangebot des VVS grundsätzlich passend und bedarf strukturell keiner grundlegenden Änderung.“ Hierzu wird angemerkt, dass auch der Inhaber einer Zeitkarte „Jedermann“ verstärkt flexibler unterwegs sein möchte. Derzeit kann er lediglich in bestimmten Zonen fahren. Für Fahrten über diese Zonen muss ein weiteres Ticket gelöst werden, was für den Fahrgast eine Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV ist. Es wird daher empfohlen, für Zeitkartenkunden „Jedermann“ – über die bereits vorhandene Netzkarte Zone 7 hinaus – die Untersuchung weiterer Maßnahmen, aufzunehmen (z.B. Einführung von Teilnetz Karten). • Des Weiteren wird angeregt, eine Weiterentwicklung des bezuschussten Firmen-Tickets ins Auge zu fassen. Als eine mögliche Maßnahme sehen wir dabei, mit wachsendem Arbeitgeberzuschuss auch den Rabatt zu erhöhen (z.B. je 10 Euro zusätzlichem Arbeitgeberzuschuss, zusätzlich ein Rabatt von 2 Euro auf den Preis). 	<p>die verkehrspolitischen Maßnahmen, die in erster Linie nicht in der Entscheidungskompetenz der Stadt liegen, konkretisiert werden, bevor die daraus resultierenden weiteren Ausbaumaßnahmen abgeleitet werden können.</p> <p>Dem Hinweis wird nicht entsprochen. Kapitel 5 zeigt eine ganze Reihe von Möglichkeiten zum Abbau von Zugangshemmnissen in den Bereichen Tarif und Vertrieb auf. Diese beschränken sich nicht auf die Ausführungen auf den Seiten 64 neu bzw. 68 neu, sondern ziehen sich wie ein roter Faden durch das ganze Tarifkapitel des NVEP.</p> <p>Dem Hinweis zur Schaffung von Teilnetztickets wird nicht entsprochen. Beim VVS-Tarif handelt es sich um einen Flächenzonentarif. Das bedeutet, dass schon jede Tarifzone für sich betrachtet bereits ein Teilnetz definiert. Kunden können sich durch die Auswahl der benötigten Zonen ihr passendes Teilnetzticket zusammenstellen. In der Stadt Stuttgart wird es durch die Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20 ein gegenüber dem bisherigen Zwei-Zonen-Ticket günstigeres „Teilnetzticket Stuttgart“ geben. Sofern der ebenfalls diskutierte Wegfall der Sektorengrenzen in den Außenringen kommt, ergeben sich Erweiterungen der Geltungsbereiche bestehender Zeittickets. Im Bereich der JahresTickets (Jedermann, FirmenTicket, 9-Uhr-UmweltTicket) gibt es im Übrigen mit der „Plus“-Variante ein Angebot, das am Wochenende und an gesetzlichen Feiertagen verbundweit gilt. Außerhalb dieser Freizeitregelung bietet das TicketPlus den Vorteil, dass als Anschlussticket nur ein Kinderticket gelöst werden muss.</p> <p>Die Aufnahme einer Tarifmaßnahme in Form einer zusätzlichen Rabattierung beim FirmenTicket in Abhängigkeit von der Höhe des Arbeitgeberzuschusses wird nicht empfohlen. Dies würde zu einer Erhöhung der Tarifkomplexität führen. Zudem zahlen bereits heute viele Arbeitgeber einen Zuschuss, der deutlich über dem Mindestzuschuss von 10 Euro pro Monat liegt, bzw. sie übernehmen die Kosten für das FirmenTicket sogar in Gänze. Eine weitere Rabattierung führte bei diesen Bestandvereinbarungen zum FirmenTicket zu Mindereinnahmen.</p> <p>Zum Thema Tarifzonenreform werden im Kap. 5.1.3 weitere Unterkapitel ergänzt.</p>
--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> Das VM empfiehlt, in der Zusammenfassung „Mögliche Handlungsfelder im Bereich der Tarifstruktur“ (S. 88) das Thema "Prüfung des Wegfalls der Sektorengrenzen, der Grenzen zwischen den Zonen innerhalb der Ringe (Ringzonen-Modell)" noch aufzunehmen, welches auf den Seiten zuvor ja erläutert wurde. 	
39	VM	<p>Zu Kapitel 6.4 (Hinweise für die Aufgabenträger Land und Region):</p> <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung von Nachfragesteigerungen im Regionalzugverkehr nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21: Entsprechende Prüfungsprozesse wurden vom Land aufgenommen; siehe Anmerkungen zum Kapitel 3.2.1, erster Absatz. Einführung eines Regionalzugangebots in der Relation Herrenberg – Stuttgart-Vaihingen und weiter ins Stadtgebiet nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21: Die Einführung eines derartigen Angebots ist vorgesehen (siehe Anmerkungen zum Kapitel 3.2.2, dritter Absatz.). Bzgl. der Weiterführung über Stuttgart-Vaihingen hinaus sind weitere Prüfungen notwendig, die aber zum Teil schon aufgenommen wurden. So werden, wie unter den Anmerkungen zu Kapitel 3.2.1 erwähnt, die bautechnischen und betrieblichen Möglichkeiten zur zukünftigen Nutzung der Panoramabahn derzeit in einer gemeinsam von VRS und Land beauftragten Machbarkeitsstudie bewertet. Ferner ist an dieser Stelle nochmals die maßgebende Rolle der Landeshauptstadt Stuttgart als Eigentümerin dieser Infrastruktur (Panoramabahn) zu erwähnen (s. Anmerkungen zu Kapitel 3.2.3, dritter Absatz). Beseitigung des Engpasses im Zulauf von Stuttgart-Zuffenhausen und Einrichtung eines Regionalzughaltes in Feuerbach Die Auffassung der Landeshauptstadt bzgl. dieses Streckenabschnitts wird geteilt (siehe Anmerkungen zum Kapitel 3.2.1, Absatz 2). Die Einrichtung eines Regionalzughalts in Feuerbach wird auch vom Land verfolgt. Hier besteht umfangreicher Prüfungsbedarf (siehe Anmerkungen zum Kapitel 3.2.1, Absätze 8 bis 11). Entlastungswirkung des S-Bahn-Netzes durch den MetropoIExpress 	<p>Vgl. Nr. 30</p> <p>Vgl. Nr. 32 und Nr. 33</p> <p>Vgl. Nr. 31</p> <p>Vgl. Nr. 32</p>

		<p>Die zusammenfassende Bewertung (S. 155), dass diese Entlastungswirkung auf der Relation Böblingen – Stuttgart-Vaihingen mit der vollständigen Inbetriebnahme des Filderbereichs entfallen würde, wird nicht geteilt. Sofern die betrieblichen Möglichkeiten und ein relevantes Fahrgastpotential gegeben sind, beabsichtigt das Land eine Bedienung des Bahnhofs S-Vaihingen aus Richtung Süden durch den Regionalverkehr auch über die vollständige Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus. Hierzu soll eine Linie z.B. Horb-S-Vaihingen als Ergänzung zu der zukünftig im Rahmen von Stuttgart 21 vorgesehenen Führung des Regional- und Fernverkehrs der Gäubahn über den Flughafen und den Fildertunnel zum neuen Hbf eingerichtet werden. Die infrastrukturellen Vorkehrungen am Bahnhof S-Vaihingen werden hierzu durch den Ausbau des Landes geschaffen.</p>	
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Stuttgart e. V.			
40	VCD	<p>Nahverkehrsoffensive durch Fahrpreiserhöhung? Mit Unverständnis reagiert der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Stuttgart e.V. auf die angekündigte Fahrpreiserhöhung im VVS um 1,9 % [Anm.: zum Januar 2018], die deutlich über der allgemeinen Teuerungsrate von 0,5 % im vergangenen Jahr und 1,5 % von Mai 2016 zu Mai 2017 liegt. Damit startet man keine Nahverkehrsoffensive und gewinnt auch keine zusätzlichen. Hauptaufgabe des ÖPNV in der Region ist es, die Verkehrsleistungen pünktlich und zuverlässig zu erbringen. Solange dies nicht geschieht, sind Preiserhöhungen überhaupt nicht gerechtfertigt und begründbar. Im Gegenteil: Für ausgefallene Fahrten sind Entschädigungsregelungen einzuführen.</p>	<p>Die regelmäßigen Tarifierpassungen werden vorgenommen, weil die Kosten der Verkehrsbedienung regelmäßig steigen. Dazu gehören vor allem die Personalkosten, aber auch die Baukosten und Beschaffungskosten für neue Fahrzeuge und den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Die Tarifierpassungen dienen auch der Teilfinanzierung der Erweiterung des Fahrplanangebotes. Unabhängig davon wurden die Tarifierhöhungen immer auch von tariflichen und vertrieblichen Verbesserungen begleitet. Tariflich wurden z. B. ein preisgünstiges, verbundweit gültiges Seniorenticket eingeführt sowie Anreize für Arbeitgeber gesetzt, ihren Mitarbeitern einen Fahrkostenzuschuss zum Firmenticket zu geben, wobei dann der VVS den Rabatt verdoppelt (10 % anstelle 5 % Firmenticket-Rabatt). Die letzte größere Maßnahme erfolgte im September 2016 mit der Einführung des attraktiven Ausbildungs-Abos. Egal wie weit der Weg zur Ausbildung ist, Azubis können pauschal für nur 59 Euro im Monat Bus und Bahn nutzen. Dass der VVS mit seiner Preis- und Angebotspolitik nicht ganz falsch liegen kann, zeigen die Fahrgastzahlen, die seit vielen Jahren kontinuierlich nach oben gehen. In den letzten Jahren konnten regelmäßig zwischen 2 und 3 Prozent mehr Fahrten im ÖPNV verzeichnet werden.</p>
41	VCD	<p>Der VCD spricht sich auch ausdrücklich gegen Sonderregelungen bei Feinstaubalarm aus. Ein Feinstaubticket hatte bisher kaum eine steuernde Wirkung, benachteiligt die treuen VVS-Dauerkunden und kostet den Steuerzahler fast so viel, wie durch die geplante Fahrpreiserhöhung eingenommen werden soll. Dabei sind die Plätze, die bei</p>	<p>Der VVS bietet in der Feinstaubsaison 2017/2018 ein stark vergünstigtes EinzelTagesTicket an. Dieses Angebot wird es während der gesamten Feinstaubsaison und nicht nur an den Tagen mit Feinstaubalarm geben. Dieses neue Angebot berücksichtigt damit auch die Belange der VVS-Stammkunden besser.</p>

		Feinstaubalarm in öffentlichen Verkehrsmitteln vorgehalten werden müssen, aufgrund der höheren Nachfrage die teuersten.	
42	VCD	Wenig Vernünftiges erkennt der VCD in der geplanten neuen Tarifzonen-einteilung . Mit den Ringzonen wäre es beispielsweise möglich, von Bietigheim nach Grunbach in nur einer Zone zu fahren - mit vielen Umstiegen etwa 20 km. Für die vergleichsweise kurze Strecke von Rohr nach Goldberg - knapp 4 km - sind nach wie vor zwei Zonen zu bezahlen, von Vaihingen aus drei Zonen. Sinnvoller ist es, innerhalb der Städte vergünstigte 1-€-Tickets anzubieten wie beispielsweise ein Innenstadtticket Stuttgart oder ein Stadtticket in Herrenberg oder Ludwigsburg. Vorgeschlagen wird auch, das Kurzstreckenticket auf 5 Bus- oder Straßenbahnhaltestellen auszuweiten und auf einen Euro abzusenken. So können Ungerechtigkeiten, die immer an Zonengrenzen entstehen, abgemildert und ausgeglichen werden.	Der VVS untersucht zusammen mit seinen Gesellschaftern derzeit unterschiedliche Ansätze zu einer umfassenden Tarifzonenreform. Hierzu zählen z. B. die Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20, der Wegfall der Sektorenaußengrenzen sowie ein grundlegend vereinfachtes Tarifzonensystem mit weit weniger Tarifzonen als heute. Ein Wegfall der so genannten Sektorengrenzen in den Außenringen ist eine langjährige Forderung des Verbands Region Stuttgart, aber auch der Landkreise. Jedes Tarifzonenmodell hat jedoch Vor- und Nachteile, die es abzuwägen gilt. Auch ein reines Ringzonenmodell ist eine Option, wie der Blick nach München zeigt. Langlaufende Fahrten innerhalb eines Ringes sind die Ausnahme. Ziel sollte es sein, Fahrten über eine Tarifzonen-grenze günstiger zu machen. Das Kurzstreckenticket in seiner bisherigen Ausprägung hat sich grundsätzlich bewährt. In die o.g. Überlegungen können auch mögliche Änderungen zur Kurzstreckenregelung eingehen.
43	VCD	Zusätzliche Einschätzung zur Zonenrestrukturierung : Es fehlt eine faire Lösung für Verbindungen Vaihingen – Böblingen . Um in die Nachbarstadt zu fahren, bezahlt man 3 Zonen. Da helfen auch 5 Bushaltestellen nicht. „Leerzonen“ müssen abgeschafft werden.	Der Berechnung des Fahrpreises liegt beim VVS ein so genannter „Flächenzonentarif“ zu Grunde. Der Flächenzonentarif hat sich in Verflechtungs- und Ballungsräumen als das am besten geeignete Modell der Tarifgestaltung erwiesen. Ein streng entfernungsabhängiger Tarif mag zwar auf den ersten Blick gerechter sein, ist aber allein schon aus vertriebs- und prüfungstechnischer Sicht bislang noch nicht umsetzbar. Absolute Gerechtigkeit wird es im Bereich der Preisgestaltung wohl nicht geben, wenn man zudem den Aspekt des lokal stark unterschiedlichen verkehrlichen Angebots berücksichtigt. Im VVS-Gebiet gibt es deshalb auch Fälle, in denen kürzere Strecken über mehr Zonen gehen als längere Strecken. Das ist bei einem System mit Tarifzonen nicht vermeidbar. Als Korrektiv für solche Härtefälle ist der Abstand zwischen den Preisen für 1 und 2 Zonen aber bewusst gering gehalten (0,40 Euro), um kurze Fahrten über eine Zonengrenze hinweg nicht übermäßig zu verteuern. Als weiteres Korrektiv besteht die Kurzstreckenregelung, die auch bei Überfahren einer Tarifzonen-grenze zur Anwendung kommt und von der die Kunden ausgiebig Gebrauch machen. Die Festlegung der Größe der Zonen hat unmittelbare Auswirkungen auf die Tarifergiebigkeit. Weitere Kriterien sind die Leistungsgerechtigkeit,

			<p>Praktikabilität und Überschaubarkeit. Bei der Beurteilung einer Zoneneinteilung können deshalb einzelne Kriterien (z. B. Entfernungsvergleiche) nicht isoliert betrachtet werden.</p> <p>Ein wichtiger Grundsatz ist und bleibt, dass Fahrten innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde einschl. aller Ortsteile mit einem Fahrschein für eine Zone möglich sind. Ausnahme hiervon ist derzeit nur die Großstadt Stuttgart, die im Vergleich zu den anderen Städten im VVS-Gebiet deutlich größer ist und daher eine Unterteilung in zwei Zonen sachgerecht erscheint (allerdings sei hierzu angemerkt, dass die Stadt Stuttgart beabsichtigt, ab 2019 aus den bisherigen zwei Stuttgarter Zonen eine Einheitszone für ganz Stuttgart zu bilden, aber auch bereit ist, die dadurch entstehenden Mindereinnahmen den VVS-Verkehrsunternehmen auszugleichen).</p> <p>Bei der Festlegung der Zonenringe der VVS-Tarifzoneneinteilung wurde der Stuttgarter Hauptbahnhof als Bezugspunkt für die Schienenstrecken ins Umland gewählt. Hier beginnen und enden die Züge des Fernverkehrs und vor allem die neben der S-Bahn in den Verbundtarif einbezogenen übrigen Züge des Nahverkehrs. Auf den auf den Hauptbahnhof ausgerichteten Schienenstrecken lassen sich den einzelnen Preisstufen (Zonen) im Durchschnitt folgende Entfernungen zuordnen (Leerzonen spielen dabei keine Rolle):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 Zone/Preisstufe 1: bis 4 km • 2 Zonen/Preisstufe 2: ab 5 km • 3 Zonen/Preisstufe 3: ab 11 km • 4 Zonen/Preisstufe 4: ab 18 km • 5 Zonen/Preisstufe 5: ab 25 km • 6 Zonen/Preisstufe 6: ab 32 km • 7 Zonen/Preisstufe 7: ab 41 km <p>Die Schienenentfernung Böblingen – Stuttgart Hbf beträgt 20,2 km. Böblingen liegt mit Blick auf die obige Aufstellung demnach zu Recht im 40er-Ring. Da sich Stuttgart-Vaihingen korrekterweise in der Zone 20 befindet (Stuttgart-Vaihingen – Stuttgart Hbf = 9,9 km), ergibt sich für die Relation Böblingen – Stuttgart-Vaihingen (10,4 km) zwangsläufig eine 3-Zonen-Relation. Mit Blick auf andere Relationen innerhalb des VVS kann auch</p>
--	--	--	--

			weder Böblingen noch Stuttgart-Vaihingen auf eine Zonengrenze gelegt werden.
44	VCD	Nach wie vor wird aber das Kurzstreckenticket an den VVS-Automaten nicht als das günstigste Angebot angezeigt. So zahlen unkundige Fahrgäste oft den Preis für zwei Zonen (2,90 €) statt den für eine Kurzstrecke (1,30 €). Solchen Betrug abuschaffen wäre beispielsweise auch Teil einer Nahverkehrsoffensive.	Seit Dezember 2016 wird an den knapp 400 Automaten der DB bei Eingabe des Fahrziels automatisch das Kurzstreckenticket angezeigt, falls es sich um eine Kurzstreckenrelation im Eisenbahnverkehr handelt. Die Automaten der SSB sind derzeit leider nicht in der Lage, automatisch den Kurzstreckentarif anzubieten. Ggf. erfolgt eine Umsetzung dieser Forderung auch bei den SSB-Automaten im Zuge der angedachten Beschaffung einer neuen SSB-Automatengeneration. Die Anforderungen im Bereich der SSB sind jedoch aufgrund der Vielzahl an Möglichkeiten von A nach B zu kommen (Nutzung Bus, Stadtbahn, S-Bahn und Kombinationen) ungleich höher.
VU Kaltental Verkehr			
45	VU Kaltental	Bessere Zugänglichkeit zum ÖPNV	Dieser Hinweis müsste konkretisiert werden.
46	VUK Kaltental	Buslinie 82 bis Sonnenberg (bei Kreuzungsumbau am Waldeck berücksichtigen)	Einer Verlängerung der Buslinie 82 bis Sonnenberg steht nicht nur die kaum befriedigende Querungsmöglichkeit der Böblinger Straße, sondern auch das nicht bustaugliche Straßennetz in Sonnenberg entgegen.
Zukunftswerkstatt Kaltental			
47	ZW Kaltental	Leihstation für E-Bikes und Lastenräder am Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz (früher: Dreiecksplatz)	Kaltental wird als möglicher Standort-Vorschlag für das neue Leihfahrradsystem in den NVEP aufgenommen.
48	ZWK Kaltental	Verlängerung der U-Bahnlinie U14 bis Kaltental	Die im Vorfeld des NVEP durchgeführten Modellrechnungen zeigen, dass für die Bedienung der Stadtbahnstrecke Heslach – Vaihingen auch längerfristig eine Stadtbahnlinie ausreicht. Die Stadtbahnfahrzeuge, die für eine Doppelbedienung zusätzlich gebunden wären, können auf anderen Strecken im Stadtgebiet nutzbringender eingesetzt werden.
49	ZWK Kaltental	Begrünung des Gleisbetts	Der Umbau bestehender Gleistrassen zu einem begrünten Gleiskörper hat keinen verkehrlichen Nutzen und wäre daher eine städtebaulich motivierte Maßnahme. Solche Maßnahmen liegen außerhalb des Fokus des NVEP.