

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

5. Träger öffentlicher Belange und sonstige zu beteiligende Stellen (TöB)

Nummer	TöB	Anregung	Behandlung und Einbindung in den NVP-Entwurf
Dachverband Integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB)			
1	DIPB	<p>Die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans nimmt, wie bereits die 1. Fortschreibung, die Barrierefreiheits-Thematik auf. Dies ist positiv zu werten. Barrierefreiheit wird im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung die umfassende Bedeutung beigemessen, die ihr zukommt. Allerdings fehlen hier, ebenso wie in der 1. Fortschreibung, jegliche Zeitangaben bis wann, wenn auch nur stufenweise, eine vollkommene Barrierefreiheit erreicht werden soll.</p> <p>Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des NVP muss daher um genauere zeitliche Vorgaben für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen ergänzt werden. Dadurch wird der Nahverkehrsplan in dieser Hinsicht gem. ÖPNVG §11, Abs. 3, Nr. 5 erst gesetzeskonform.</p> <p>In diesem Zusammenhang muss insbesondere auch auf die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention hingewiesen werden. Der Verpflichtung, der die Landeshauptstadt mit dem Stuttgarter Fokus-Aktionsplan speziell im Hinblick auf die Mängelbeseitigung eingegangen ist, wurde mit dem vorliegenden Entwurf des NVP nicht ausreichend Rechnung getragen. Wie auch in der Anlage 1 zur GRDRs 415/2015 zum Thema "ÖPNV muss flächendeckend sein" ausgeführt wird, wird zugesichert, diesbezüglich verbindliche Absprachen zu erreichen, eine Zeitschiene zu einzelnen Phasen der Umsetzung einzufordern und diese zu begleiten.</p> <p>Bei der Umsetzung ist die DIN 18040-3 zu berücksichtigen und der durch das PBefG vorgegebene Zeithorizont 2022.</p> <p>Betroffen sind die Abschnitte 4.5.1, 4.5.2 und 4.5.3 (i. V. m. den Anlagen 4.5, 4.6 und 4.7). Abgesehen von dieser generellen Kritik sind die nachstehend skizzierten Problempunkte (speziell Blindenleiteinrichtungen betreffend) unbedingt zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart stellt in ihrem Zuständigkeitsbereich – wie in Kapitel 4.5 dargestellt – schrittweise die Barrierefreiheit her.</p> <p>Das im PBefG §8 (3) dargestellte ehrgeizige Ziel, bis 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wird angestrebt, dürfte aber realistisch betrachtet (nicht zuletzt aus finanzieller Sicht) kaum erreicht werden. Sollte sich dies in den kommenden Jahren bestätigen, sind spätestens in 2021 die unvermeidlichen Ausnahmen in einer Ergänzung des Nahverkehrsplans darzustellen.</p> <p>Für das inzwischen ausgeweitete Umbauprogramm werden die Bushaltestellen nach den in Kapitel 4.5.3 dargestellten Kriterien bewertet, die Umsetzung erfolgt dann anhand der so entstandenen Prioritätenliste. So sollen die in Anlage 4.6 dargestellten Haltestellen im 5-Jahres-Zeithorizont des NVPs umgestaltet werden.</p>

2	DIPB	<p>Abschnitt 4.5.1 S-Bahn Der Abschnitt S-Bahn-Haltestellen ist in der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nur "nachrichtlich". Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass mit wenigen Ausnahmen (S-Bahn-Haltestellen "Österfeld" und "Neckarpark") auf der Gemarkung Stuttgart an keiner S-Bahn Haltestelle Blindenleitsysteme vorhanden sind, die blinden und sehbehinderten Menschen eine sichere Orientierung auf den Bahnsteigen ermöglichen. Das Fehlen von Blindenleitsystemen ist ebenso ein Defizit bezüglich der Barrierefreiheit einer Haltestelle. Dies gilt insbesondere für S- Bahn-Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg in die Fahrzeuge als auch für jene, deren Bahnsteighöhe nicht der erforderlichen Höhe von 96 cm entspricht.</p>	<p>Aufgabenträger für den S-Bahn-Verkehr ist der Verband Region Stuttgart. Über den städtischen Nahverkehrsplan lässt sich die Gestaltung der dortigen Infrastruktur daher nicht beeinflussen. Die Deutsche Bahn AG plant allerdings die Modernisierung zentraler S-Bahn-Stationen in den kommenden Jahren. Dabei sollen auch Blindenleitstreifen nachgerüstet werden.</p>
3	DIPB	<p>Abschnitt 4.5.2 Stadtbahn Bezüglich der Ausstattung für eine barrierefreie Haltestelle wird darauf hingewiesen, dass das Vorhandensein einer dynamischen Fahrgastinformation, wie in Tabelle 4.5 dargestellt, alleine keine Eigenschaft für einen barrierefreien Ausbauzustand einer Haltestelle ist. Um als solche bewertet zu werden, muss die DFI mit einer Text-to-Speech-Einheit ausgestattet sein, um blinden und sehbehinderten Menschen die angezeigten Informationen darbieten zu können. Ergänzend zu den Zugzielansagen in den unterirdischen Haltestellen gibt es aktuell nur an der Haltestelle Pragsattel einen DFI-Anzeiger mit einer Text-to-Speech Einheit. D. h., es besteht ein dringendes Erfordernis, diese Defizite abzubauen.</p> <p>In diesem Abschnitt wird auf die Stadtbahn und ihre Haltestellen i. H. auf barrierefreie Erschließung eingegangen. Die Haltestelle Bopser ist nicht barrierefrei, d.h. mit Rollstuhl nicht erreichbar. Es ist auch nicht geplant, diese Haltestelle barrierefrei auszubauen. Der dort geäußerten Auffassung, dass aufgrund der jeweils geringen Distanz zu den Nachbarhaltestellen aktuell kein Handlungsdruck für die Haltestelle "Bopser" bestehen würde um nach einer aufwändigen, technischen Lösung zu suchen- muss der DIPB widersprechen. Die angenommene/unterstellte Möglichkeit, dass die Betroffenen auf benachbarte Haltestellen ausweichen könnten, ist durch die topographische Situation (steile Gefällelage) de facto kaum oder nicht realisierbar. Insofern besteht ein bis 2022 umzusetzender Änderungsbedarf. Diese Haltestelle ist barrierefrei auszubauen.</p>	<p>Der Hinweis ist korrekt. In das Kap. 4.5.2 des NVP wird deshalb ein ergänzender Hinweis aufgenommen: An oberirdischen Haltestellen sollen diese Anzeiger mit einer Text-to-Speech-Funktionalität ausgestattet werden.</p> <p>Tatsächlich ist die Haltestelle Bopser (neben der Haltestelle Vaihingen Viadukt) eine der nur zwei oberirdischen Stadtbahnhaltestellen in Stuttgart, die nicht barrierefrei ausgebaut sind. Leider fehlt an beiden Haltestellen der Platz für den Bau einer Rampe. Allerdings ist das Umfeld beider Haltestellen von steigungsreichen Wegführungen geprägt, so dass es für Mobilitätsbehinderte ohnehin eine Herausforderung sein dürfte, sich dort selbstständig zu bewegen. Wenn diese Herausforderung gemeistert werden kann, sollte aber auch die Benutzung einer etwas entfernteren Haltestelle möglich sein. Die Haltestelle „Dobelstraße“ liegt gerade einmal ca. 200 Meter von der Haltestelle „Bopser“ entfernt.</p>

4	DIPB	<p>Kapitel 4.5.3 (Bus): Auch hier gilt, dass die alleinige Maßnahme, einen 18 cm hohen Busbord einzubauen, keine vollständig barrierefreie Haltestelle ergibt. Ebenso ist das Auffinden durch eine Blindenleiteinrichtung der Haltestelle und die Markierung des Buseinstiegs ein Kriterium zur Barrierefreiheit. Auch hier besteht die Notwendigkeit, die vorhandenen Defizite zeitnah abzubauen.</p> <p>Wie bereits erwähnt, wird der Nahverkehrsplan gem. ÖPNVG §11, Abs. 3, Nr. 5 erst gesetzeskonform, wenn die genannten Defizite beseitigt sind.</p>	Das in Anlage 4.5 dargestellte Gestaltungsmuster stellt taktile Bodenelemente als notwendiger Bestandteil einer barrierefreien Bushaltestelle dar. Eine Ergänzung des NVP ist deshalb nicht erforderlich.
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW)			
5	NVBW	<p>Grundlegende Anmerkungen: Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans 2015 - 2020 für die Stadt Stuttgart bietet Gelegenheit, auf einige Aspekte einzugehen, die aus Sicht der NVBW bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots für die LH Stuttgart besser Berücksichtigung finden sollten. Die Auswahl der Aspekte erfolgt aus fachlichen Überlegungen, angeregt auch durch die Entwürfe von Nahverkehrsplänen anderer Aufgabenträger. Im Gegensatz zur sonst üblichen Praxis verweist der Stuttgarter Entwurf allerdings für weitere Inhalte auf einen „Nahverkehrsentwicklungsplan“, zu dem jedoch keine weiteren Informationen gegeben werden. Daher lässt die NVBW die Frage bewusst offen, ob die hier genannten Punkte im Nahverkehrsplan oder im Entwicklungsplan Eingang finden sollen.</p>	-
6	NVBW	<p>Genereller Eindruck: Der Entwurf besteht wesentlich aus einer Beschreibung des Ist-Zustands. Dieser wird für weitestgehend angemessen gehalten und soll mit dem NVP insgesamt gesichert werden. Neu- und Ausbauvorhaben werden nur in Form einzelner Maßnahmen im Stadtbahnbereich und von Haltestellenumbauten zur Herstellung von Barrierefreiheit erwähnt. Bei den Stadtbahnmaßnahmen handelt es sich zudem um schon lange bekannte und im Bau befindliche Projekte. Für den Busverkehr werden keinerlei Ausbauziele definiert. Die Aussagen zum Angebotsstandard lassen sogar erhebliche Rückschritte gegenüber dem Ist-Zustand zu. Die Darstellung ist insgesamt wenig detailliert, oft werden keine hinreichend genauen Angaben gemacht, und selbst zu den beschriebenen Ausbaumaßnahmen erfolgt keine Darstellung aller Aspekte. Fast völlig unerwähnt sind die Fragen des Fuß- und Radverkehrs</p>	Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. In Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben sind darin auch Ziele und Rahmenbedingungen für dieses Verkehrsnetz enthalten. Da in dem schon in 2016 zu startenden Vergabeverfahren als unabdingbare Zielsetzung zunächst die Weiterführung des Status quo zu sichern ist, dient der Nahverkehrsplan konsequenterweise primär der Definition dieses Ausgangszustands. Da gleichwohl nicht die aktuellen

		<p>als Zubringer zum ÖPNV oder Teil von ÖPNV-Wegekettens; ebenso werden keine Ansprüche der Stadt Stuttgart an den zwar von anderen Organisationen geplanten, aber auch auf ihrem Gebiet stattfindenden S- und Regionalbahnverkehr formuliert.</p> <p>Es muss daher auf § 11 des ÖPNVG verwiesen werden, nachdem ein NVP auch Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zu enthalten hat. Insgesamt lässt der Planentwurf viele Fragen offen und sollte konkretisiert werden. Dies gilt sowohl für das Formulieren von Ausbauzielen (das ggf. im Entwicklungsplan erfolgen könnte) als auch für eine wirksame Sicherung des Status Quo.</p> <p>Aus NVBW-Sicht besteht noch Regelungsbedarf. Es wird daher empfohlen, den vorliegenden Entwurf des NVPs entsprechend zu überarbeiten und zu ergänzen.</p>	<p>Fahrpläne festgeschrieben werden sollten, wurde das heutige Verkehrsangebot eher abstrakt beschrieben. Zwangsläufig eröffnen sich dadurch formal Gestaltungsspielräume. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht dennoch davon aus, dass auch künftig mindestens das aktuelle Angebotsniveau gehalten wird und Spielräume für darüber hinausgehende Verbesserungen für die Bürger genutzt werden.</p> <p>Generelle Zielsetzungen zur Verkehrsentwicklung sind bereits im städtischen Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) und im zugehörigen Aktionsplan dargestellt, auf die im NVP verwiesen wird. Der Nahverkehrsentwicklungsplan soll Aussagen des VEK und des Aktionsplans zum ÖPNV aufnehmen und konkretisieren bzw. priorisieren.</p>
7	NVBW	<p>Strategisches und Konzeptionelles</p> <p>Vorgaben, Ziele und Maßnahmen aus dem Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ könnten im Nahverkehrsplan Eingang finden und gegebenenfalls bereits weiterentwickelt werden.</p>	<p>Maßnahmen aus dem Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ sollen im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) behandelt werden.</p>
8	NVBW	<p>Die Entwicklung eines Konzepts zur Erhöhung des Modal Splits der Verkehrsmittel im Umweltverbund und zur Verringerung der Luftbelastung sollte erfolgen. Vorgaben aus dem Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart vom 27.07.2015, wie z. B. das Ziel der Verkehrsverlagerung von 20 Prozent des Kfz-Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsmittel, sollten Beachtung finden. Den Nahverkehr betreffende Maßnahmen des Konzepts sollten integriert und gegebenenfalls bereits weiter konkretisiert werden. Vorgaben des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt Stuttgart 2009 sollten Eingang in den NVP finden, z. B. sollte der Stand der Umsetzung von Maßnahmen gegen den Lärm der Stadtbahnen ergänzt werden.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan, vor allem aber auch der Nahverkehrsentwicklungsplan sollen sich auf Aspekte konzentrieren, die unmittelbar die Konzeption und den Betrieb des Nahverkehrs berühren. Dabei wird sich der NVEP auch mit den Auswirkungen eines signifikanten Modal Shift beschäftigen. Eine Überfrachtung beider Planwerke mit allen aktuellen Verkehrsthemen erscheint allerdings wenig zielführend.</p>
9	NVBW	<p>Neben den rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen sollten auch einschlägige Kennzahlen sowie deren prognostizierte und wünschenswerte Entwicklung (Zielwerte) betrachtet und explizit genannt werden. Dies umfasst auch Strategien und Maßnahmen, wie die gesetzten Ziele erreicht werden können.</p>	<p>Die Maßnahmen zu den im NVP gesetzten Zielen (Kapitel 4) sind – sofern diese nicht bereits erreicht sind – in Kapitel 6 (Ausbau des ÖPNV-Angebots) dargestellt. Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass sich der NVP angesichts seiner Funktion in den §§ 8, 8a, 12 und 13 PBefG primär an Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde richtet. Diese Stellen sind jedoch</p>

			kaum die richtigen Adressaten für weitergehende politische Zielsetzungen.
10	NVBW	Aspekte der multimodalen und intermodalen Mobilität finden keine Erwähnung. Damit bleibt der Entwurf für die Landeshauptstadt Stuttgart in diesem wichtigen Themenfeld hinter bereits vorgelegten Entwürfen für Verbundlandkreise (z. B. Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis) zurück.	Für die Landeshauptstadt Stuttgart hat der Nahverkehrsplan primär die Funktion eines Rechtsinstruments im Rahmen der gesetzlich notwendigen Neuvergabe der städtischen Nahverkehrsleistungen. Die genannten Mobilitätsaspekte sind jedoch für diese Vergabe ohne Bedeutung und sollen deshalb im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) dargestellt werden . Die Nahverkehrspläne der VVS-Landkreise werden nicht durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt und behandeln deshalb punktuell auch Aspekte ohne Vergaberelevanz.
11	NVBW	Das komplexe Geflecht aus Planwerken für die Verkehrsentwicklung in der Stadt Stuttgart sollte an geeigneter Stelle dargelegt werden. Wenn bestimmte aus unserer Sicht relevante Teilbereiche im NVP nicht behandelt werden, sollte zumindest ein Hinweis aufgenommen werden, in welchem anderen Planwerk die Regelungen zu finden sind (Querverweise).	Die übergeordneten Planwerke zur geplanten Verkehrsentwicklung in Stuttgart sind Kapitel 1.4 dargestellt.
12	NVBW	Im gesamten Planentwurf ist die Auseinandersetzung mit dem demografischen Wandel und der räumlichen Situation Stuttgarts wenig ausgeprägt. Dies zeigt sich besonders an der Diskussion der Erschließungsstandards und der Beurteilung der Erschließungsqualität in Kap. 4.3.1, 5.2.1 und 6.3. Es besteht hier grundlegender Nachbesserungsbedarf (s. Anmerkungen zu Kap. 4.3.1).	Im Kapitel 4.5 (Barrierefreiheit) findet das Thema demografischer Wandel (mehr ältere Fahrgäste) Eingang in den NVP-Entwurf. Der Hinweis zur „räumlichen Situation“ müsste konkretisiert werden.
13	NVBW	Einführung eines attraktiven Nachtangebots nicht nur am Wochenende, sondern auch unter der Woche. Das innerstädtische Nachtverkehrsangebot mit Bussen fehlt in Tabelle 4.3 und 4.4 und wird nur kurz in der Bestandsaufnahme erwähnt. Aussagen zur Weiterentwicklung fehlen.	Aussagen zum Nachtverkehr werden Kap. 4.3 ergänzt, die Nachtbuslinien werden in Anlage 2.2 aufgenommen. Bei einer Ausdehnung des Nachtbusverkehrs auf weitere Wochentage wird nur ein äußerst geringer Kostendeckungsgrad erwartet. Von einer entsprechenden Vorgabe im NVP wird daher abgesehen.
14	NVBW	Die Betriebszeiten der Buslinien sollten vereinheitlicht werden. Bisher verkehren einige Linien nicht in der gesamten SVZ, sondern enden zwischen 21 und 22 Uhr (L. 41, L. 91). Damit fehlen am Tagesrand Querverbindungen bzw. Feinerschließungen. Dies sollte zur Vermeidung solcher Lücken, aber auch zur klareren Kommunika-	Tab. 4.4 in Kap. 4.3.3 legt einheitliche Bedienungszeiten für alle erschließungsrelevanten Haltestellen fest. Die Feinerschließung gemäß den Kriterien in Kap. 4.3.1 ist damit zumindest in Wohngebieten ganztags gewährleistet. Bei Querverbindungen erscheint eine nachfrageabhängige Fahrplangestaltung vertretbar.

		tion des Angebots angepasst werden (klare Unterscheidung zwischen Tageslinien [Verkehr an allen Tagen in HVZ und NVZ] und Normallinien [Verkehr in der <i>gesamten</i> FVZ/SVZ]).	
15	NVBW	Das Nachtangebot in Stuttgart fällt inzwischen hinter das vergleichbarer Städte zurück. Ein Angebot über die gesamte Betriebspause des Hauptnetzes ist hier inzwischen üblich und sollte zur Abdeckung von Freizeitbedürfnissen wie besonderen Arbeitsverhältnissen sowie als Zu-/Abbringer von Fernzügen und Flügen in Tagesrandlage vorgesehen werden.	Praxis und Erfahrungen anderer Städte sind für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots zweifellos hilfreich, können aber nur einen Aspekt in einer Gesamtabwägung darstellen. Mehr als andere Städte sieht sich die Landeshauptstadt mit Verkehrsproblemen konfrontiert, die – vorbehaltlich einer Bewertung im NVEP – mit hoher Wahrscheinlichkeit andere Prioritäten beim ÖPNV-Ausbau erfordern. Auf die Festschreibung eines kostspieligen 24-Stunden-Angebots im Nahverkehrsplan wird deshalb verzichtet. Dies schließt eine entsprechende Angebotsverbesserung in den kommenden Jahren nicht aus.
16	NVBW	Das bisherige Angebot ist in dieser Hinsicht unzureichend, weil die jeweils letzten Nachtbusfahrten im äußeren Stadtbereich enden, anstatt den Ring zurück ins Zentrum zu schließen. Somit bestehen kaum Möglichkeiten, den Nachtverkehr als Zubringer zu den ersten Tagesfahrten zu nutzen.	Der Betrieb auf den Taglinien beginnt kurz nach dem Ende des Nachtverkehrs – teilweise starten die Fahrten dabei sogar in den Außenbereichen. Die vermutete Zubringerfunktion der Nachtbusse wird deshalb kaum benötigt.
17	NVBW	Für die Wochenendnächte mit ihrer deutlich höheren Nachfrage ist auch ein nächtliches Grundangebot mit Stadtbahnen zu prüfen.	Ein nächtlicher Stadtbahnbetrieb bedeutet nicht automatisch ein besseres Angebot für alle Fahrgäste. Während die Nachtbusse derzeit im Abstand von maximal 40 Minuten verkehren, würde ein nächtlicher Stadtbahnbetrieb voraussichtlich nur einen Stundentakt umfassen. Hinzu kommt, dass die Stadtbahnstrecken keine mit dem Nachtbusnetz vergleichbare flächenhafte Erschließung bieten. Das bedeutet, um auch weiterhin Gebiete abseits der Stadtbahnstrecken nachts anbinden zu können, wären zusätzliche Nachtbusse notwendig. Heutige Direktverbindungen würden damit durch Umsteigeverbindungen ersetzt. Als problematisch wird zudem die Fahrgastinformation eingeschätzt, da je nach Wochentag unterschiedliche Nachtverkehrsangebote kommuniziert werden müssten. Aufgrund der deutlich höheren Kosten eines kombinierten Nachtverkehrsangebots Bus/Stadtbahn an Wochenenden bei gleichzeitig zweifelhaftem Nutzen für

			die Fahrgäste wird die Einbeziehung der Stadtbahn in den Nachtverkehr derzeit nicht angestrebt.
18	NVBW	Für die Buslinien 52/55/56 im Bereich Hallschlag/Münster ist nach der Inbetriebnahme der U12-Verlängerung ins Neckartal eine neue Strukturierung notwendig. Die Überlegungen hierzu sollten im NVP dargestellt werden.	Die wichtigste Anpassung im Busnetz, nämlich der Herausnahme des Busverkehrs aus der westlichen Löwentorstraße, ist bereits mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke zum Hallschlag realisiert worden. Die verbliebene Restbedienung durch die Buslinie 55 wird mangels Nachfrage bereits in 2016 eingestellt werden. Weitere Anpassungen sind auch mit der Inbetriebnahme der Reststrecke bis zur Aubrücke nicht geplant.
19	NVBW	Stadtbahn Kurzfristige Kapazitätserhöhungen im Stadtbahnverkehr: Einsatz von Verstärkerzügen auf der Tallängslinie.	Die Linie U2 wird bereits in der morgendlichen Hauptverkehrszeit partiell verdichtet. Die hohe Streckenauslastung im Abschnitt Stöckach – Staatsgalerie erlaubt jedoch keine durchgängigen Verstärkerfahrten auf der Tallängsachse. Zusätzliche Kapazitäten werden hier nur durch Mehrfachtraktion bereitgestellt werden können. Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans soll der sinnvolle Umfang abgeschätzt werden. Für die Aufnahme in den Nahverkehrsplan sind diese Überlegungen derzeit aber nicht ausreichend konkretisiert. Wegen der notwendigen Investitionen in Anlagen und Fahrzeuge ist eine kurzfristige Umsetzung aber ohnehin auszuschließen.
20	NVBW	Die SSB sollte im Fahrplan kennzeichnen, auf welchen Fahrten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 9 Uhr noch freie Kapazitäten vorhanden sind.	Je nach Linienlänge und Verknüpfungen variiert die Auslastung einzelner Fahrten entlang des Linienwegs, überlagerte Linien erreichen daher nicht alle ihre maximale Auslastung am gleichen Querschnitt. Eine solche Darstellung wäre deshalb relativ komplex. Zudem sind – im Gegensatz zum Regionalzugverkehr – nicht immer die täglich identischen Fahrlagen stark ausgelastet. Die dichte Zugfolge im Kernbereich des Netzes eröffnet weiterhin die Möglichkeit, einzelne voll besetzte Züge auch auszulassen. Die individuelle Gesamtreisezeit verlängert sich dadurch nur minimal. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass Kapazitätsangaben in Fahrplänen die Fahrtplanung der Fahrgäste signifikant beeinflussen würde.

21	NVBW	Das Ein- und Aussteigen dauert bei vollen Zügen zu lang. Bessere Festhaltungsmöglichkeiten für stehende Fahrgäste und größere Mehrzweckbereiche könnten hier Verbesserungen bringen. Ein- und Ausrückfahrten sollten im Fahrplan veröffentlicht werden; damit können ohne Mehrkosten Angebote im Früh- und Spätverkehr verbessert werden.	Im Hinblick auf den Transport von Kinderwägen, Rollstühlen und Fahrrädern erhalten neue Stadtbahnfahrzeuge einen größeren Mehrzweckbereich. Der Umbau vorhandener Fahrzeuge ist aus statischen Gründen leider nicht möglich. Griffe und Griffstangen sind in ausreichendem Umfang vorhanden. Regelmäßige Ein- und Ausrückfahrten sind bereits in den veröffentlichten Fahrplänen enthalten.
22	NVBW	Stadtbahnen sollten mit Strom aus regenerativen Energien fahren.	Ab 2016 betreibt das Unternehmen SSB alle 184 Stadtbahnwagen mit Ökostrom. Die Stadtverwaltung hält es darüber hinaus für wichtig, Bundes- und Landesregierung bei ihren Bemühungen um eine generelle Erhöhung des Anteils regenerativ erzeugten Stroms am gesamten Stromverbrauch zu unterstützen. Korrespondierend dazu soll mit der elektrischen Energie effektiver umgegangen werden. Die Stadtbahnen der SSB AG werden stromsparend mit Stromrückspeisung betrieben, neu beschaffte Fahrzeuge weisen günstigere Verbrauchswerte auf. Auch die Ausbildung des Fahrpersonals in energiesparender Fahrweise trägt hierzu bei.
23	NVBW	Der von den Stadtbahnen verursachte Lärm, insbesondere an den im Lärmaktionsplan identifizierten Lärmschwerpunkten, sollte weiter reduziert werden.	Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. Eine punktuell störende Lärmentwicklung im Stadtbahnnetz ist im Rahmen dieses Verfahrens nicht zu regeln.
24	NVBW	Die Stadtbahnstrecke durch die Friedhofstraße sollte nicht stillgelegt, sondern auch nach Inbetriebnahme der U 12-Strecke über den Budapester Platz weiterhin befahren werden.	Um die neu entstehenden Stadtquartiere Europaviertel und Rosensteinviertel an den ÖPNV der Landeshauptstadt Stuttgart anzuschließen, wird für die Stadtbahnlinie U12 derzeit eine neue Strecke über die Haltestelle Budapester Platz gebaut. Diese neue Haltestelle - ca. 370 Meter Luftlinie von der Haltestelle Pragfriedhof entfernt - soll die bestehende Haltestelle Pragfriedhof ersetzen. Auch wenn für die Anwohner bzw. Anlieger der Haltestelle Pragfriedhof dadurch längere Fußwege zur

			nächsten Stadtbahnhaltestelle entstehen, wird diese Verlegung für vertretbar gehalten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass vergleichsweise wenige Menschen im direkten Umfeld der Haltestelle Pragfriedhof wohnen und der Pragfriedhof selbst auch von der Station Eckartshaldenweg erreicht werden kann. Zudem wurde die Stadtbahnstrecke durch die Friedhofstraße schon beim Bau lediglich als Zwischenlösung betrachtet, bis die neue Strecke über den Budapester Platz fertiggestellt ist. Einer Bedienung der Friedhofstraße durch die Stadtbahnlinie U15 widerspricht weiterhin die Tatsache, dass die Attraktivität und die Fahrgastnachfrage durch die schnellere Führung über die Heilbronner Straße deutlich gestiegen sind. Dieser Effekt ist deutlich höher zu bewerten als eine geringe Verbesserung der Erschließungswirkung für die Friedhofstraße. Zudem ist zu bedenken, dass die Haltestelle Pragfriedhof nur für die Länge von 40-Meter-Zügen ausgelegt ist, auf der Stadtbahnlinie U12 aber ab dem Jahr 2016 80-Meter-Züge zum Einsatz kommen werden.
25	NVBW	Die Planungen für einen Linientausch U1/U14 sollten unter Berücksichtigung der jeweiligen Verknüpfung mit der S-Bahn dargestellt werden.	Ein Hinweis auf den beabsichtigten Linientausch wird in Kap. 6.2.2 aufgenommen.
26	NVBW	III. Busverkehr Im Spätverkehr, teilweise auch im Frühverkehr sind Verbesserungen notwendig. Auf vielen Linien sind Maßnahmen und Prüfaufträge aus dem Nahverkehrsplan 2009, die eine Ausweitung der Betriebszeiten fordern, bisher nicht umgesetzt worden.	Dieser Hinweis müsste konkretisiert werden. Bei nicht umgesetzten Prüfaufträgen aus dem NVP 2009 ist davon auszugehen, dass sich in den vergangenen Jahren gezeigt hat, dass eine Maßnahmenumsetzung nicht mehr sinnvoll ist oder derzeit nicht finanziert werden kann.
27	NVBW	Samstags zu den Geschäftszeiten ist ein 30-Minuten-Takt aus NVBW-Sicht in der Regel nicht ausreichend. Auch hier sind Verbesserungen notwendig.	Dieser Hinweis müsste konkretisiert werden. Es verkehren bereits zahlreiche Linien in einem dichteren Takt, wie dies in den Kategorien 1 und 2 der Mindestbedienungsangaben auch vorgesehen ist.
28	NVBW	Zur Kapazitätserhöhung im Busverkehr sollten Versuche mit Buszügen (Busse mit Anhänger) auf den Linien 70 und 81 durchgeführt werden.	Die Entscheidung über die einzusetzenden Fahrzeugtypen soll beim Verkehrsunternehmen verbleiben.
29	NVBW	Fenster in Bussen und Stadtbahnen sollten nicht überklebt werden.	Dies ist – zumindest im Sichtbereich der Fahrgäste – weitgehend nicht der Fall. Der Ausschluss jeglicher Einbeziehung von Fensterflächen schränkt allerdings

			die werbliche Vermarktung der Fahrzeugseiten relativ stark ein.
30	NVBW	Auf die Anschlusssicherung sollte unbedingt mehr Gewicht gelegt werden. Gerade am späten Abend ist der Anschluss wichtiger als eine minutengenaue Abfahrt. Es sollte kontrolliert werden, ob Anschlüsse tatsächlich erreicht werden.	Die Fahrpläne der Buslinien wurden so geplant, dass für wichtige Anschlussrelationen nach Möglichkeiten attraktive Umsteigezeiten vorgesehen werden können. Eine Berücksichtigung aller möglichen Anschlussbeziehungen kann aber - insbesondere dort, wo das Netz sehr engmaschig angelegt ist - nicht gelingen. Schließlich gibt es eine Vielzahl von Anschlussbeziehungen, deren Gewährung sich gegenseitig ausschließen. Generell gilt außerdem, dass Anschlüsse zwischen zwei Linien, die z.B. alle zehn Minuten fahren, eher nachrangig sind. Dort ergeben sich aufgrund der dichten Taktung zwangsläufig keine allzu langen Umsteigezeiten. Wichtiger werden Anschlüsse zu Linien gesehen, die seltener fahren oder die als "Zubringerlinien" einen großen Anteil von Fahrgästen, die auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen, aufweisen. Bei der SSB wird seit vielen Jahren ein System zur Anschlusssicherheit eingesetzt. Damit werden täglich knapp 1.000 Anschlüsse insbesondere in Zeiten mit geringer Taktichte überwacht, Die Quote der dabei realisierten Anschlüsse liegt konstant bei ca. 97%. Allerdings sind einer Anschlussüberwachung auch Grenzen gesetzt, da die Wartezeit eines Busses nicht beliebig verlängert werden kann. Das System wird von der SSB permanent weiterentwickelt und an sich ändernde Randbedingungen angepasst.
31	NVBW	Systematische Überprüfung von Busbeschleunigungen: Vorrangschaltungen an Ampeln müssen ausgebaut und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft und ggf. angepasst werden, ggf. auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs, möglichst jedoch nicht zu Lasten wichtiger Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs. Die Einrichtung weiterer Busfahrstreifen ist wünschenswert.	Im Nahverkehrsplan wird bereits eine weitestmögliche Bevorrechtigung des ÖPNV gefordert. Zweifellos handelt es sich dabei um eine Daueraufgabe, da auch bereits bestehende Regelungen immer wieder auf ihre Wirksamkeit hin überprüft werden müssen. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet sich hierbei auch aus der integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) wichtige Impulse.
32	NVBW	Es sollten auch in den kleineren Bussen immer mindestens zwei Kinderwagen nebeneinander Platz haben. Dies wird auch der zunehmenden Mitnahme von Rollatoren gerecht.	Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen die Anforderungen der Richtlinien EU2001/85 und UN/ECE R107 erfüllen (siehe Kapitel 4.4.1).

33	NVBW	<p>Die Fahrradmitnahme in Bussen sollte mindestens abends und am Wochenende zugelassen werden. Denkbar ist auch die Fahrradmitnahme in Bussen außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Es erscheint sinnvoll, zunächst entsprechende Pilotversuche auf einzelnen Linien durchzuführen.</p>	<p>Auch in schwächer besetzten Kursen sind Konflikte zwischen Fahrrädern und Kinderwägen/Rollstühlen/Rollatoren zu erwarten. Außerdem kann das Verengen der Mehrzweckräume und das Ein- und Ausladen von Fahrrädern den Haltestellenaufenthalt verlängern, die Mitnahme von verschmutzten Fahrrädern wird von anderen Fahrgästen kritisch gesehen. Insofern wird sich der Service Fahrradmitnahme in der Landeshauptstadt Stuttgart allenfalls auf ausgewählten Linien bzw. zu eingegrenzten Zeiten umsetzen lassen. Stadt und SSB sammeln momentan Erfahrungen mit einem speziellen Angebot auf der Linie 92 und beobachten aufmerksam die verschiedenen Pilotprojekte in den Verbundlandkreisen. Die Landeshauptstadt Stuttgart und der VVS streben eine verbundeinheitliche Regelung an. Eine Festschreibung der Fahrradmitnahme in Bussen vor dem Ende der Untersuchungen ist jedoch nicht sinnvoll.</p> <p>In den Stadtbahnen ist (außer montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten) eine Mitnahme von Fahrrädern grundsätzlich erlaubt. Aufgrund des sehr hohen Auslastungsgrads der Stadtbahnen in den Abendstunden nach 18.30 Uhr, müssten auf Grund von Beobachtungen die Sperrzeiten jedoch eher ausgeweitet werden. Im Vorstellwagen der Zahnradbahn können Fahrräder vom Marienplatz nach Degerloch (bergwärts) ganztägig mitgenommen werden.</p>
34	NVBW	<p>Soweit es zutrifft, dass die Busflotte der SSB heute zu über 5% zur Luftbelastung mit NO_x in Stuttgart beiträgt, sollte verbindlich ein Plan zur Reduzierung vorgegeben werden. Dazu sollten innerhalb einer Frist nur noch emissionsarme Fahrzeuge, wie z. B. Hybrid-, Elektro- und Euro VI-Busse, zum Einsatz kommen. Die geplante Entwicklung der Busflotte im Hinblick auf Emissionsstandards sollte dargestellt werden.</p>	<p>Grundsätzlich werden von der SSB schon heute nur emissionsarme Fahrzeuge neu beschafft. Die SSB hat mit den Diesel-Hybridbussen zudem bereits alternative Busantriebe im Einsatz. Eine weitere innovative Antriebsart (Wasserstoff-Hybridbusse) wird derzeit getestet. Sobald hierbei hinsichtlich Kosten und Zuverlässigkeit vertretbare Größenordnungen erreicht werden, ist zumindest eine partielle Umstellung der Busflotte – gerade für Linien in dichter besiedelten Bereichen – durchaus denkbar. Für den aktuellen NVP können wegen des unsicheren Zeithorizonts allerdings noch keine Vorgaben gemacht werden.</p>

35	NVBW	IV. Verbindungen mit schwächerer Nachfrage Bestehende Ortsbussysteme sollten ausgebaut und in den VVS integriert werden.	Die Anwendung des VVS-Tarifs ist auf den ÖPNV-Linien innerhalb der LH Stuttgart die Regel und im Nahverkehrsplan auch so vorgegeben. Lediglich für Verkehrsangebote, die keine vollumfängliche Erschließungsfunktion wahrnehmen, sind Ausnahmen zulässig. Dies betrifft derzeit die Ortsbuslinien der Fa. Wöhr und der ehrenamtliche betriebene Botnanger Ortsbus (BOB). Zumindest für den Ortsbus Weilimdorf wird die Einbeziehung in den VVS-Tarif angestrebt.
36	NVBW	Wichtige Naherholungsräume und Freizeiteinrichtungen sollten besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar werden.	Dieser Hinweis müsste konkretisiert werden. Nahezu alle Freizeiteinrichtungen und Naherholungsziele sind – auch am Wochenende – mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.
37	NVBW	Am Stadtrand bzw. zu Tagesrandzeiten sollten nachfragegerechte Bedienungsformen eingeführt werden (Kleinbusse, bedarfsgesteuerte Verkehre).	Das bestehende Verkehrsnetz erschließt die Siedlungsflächen bereits sehr weitgehend. In Stadtrandlagen und topographisch bewegten Stadtteilen können die Fußwege zur nächsten Haltestelle insbesondere für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen jedoch zweifellos beschwerlich sein. Allerdings ist die Abdeckung solcher einzelner Beförderungswünsche mit einem öffentlichen Verkehrsangebot extrem unwirtschaftlich und mit der Grundfunktion des ÖPNV, Verkehrsströme zu bündeln, eigentlich nicht zu vereinbaren. Die Erfahrungen mit entsprechenden privaten Initiativen (Möhringen, Münster, Kaltental) verdeutlichen die minimale Nachfrage, die hier zu bedienen ist. Ggf. kann in Zukunft mit autonom verkehrenden Fahrzeugen die Bedienung am Stadtrand und in Hanglagen verbessert werden. Für den jetzigen Nahverkehrsplan wird aber noch kein vertretbarer Lösungsansatz gesehen.
38	NVBW	V. Eisenbahnstrecken auf Stuttgarter Gebiet Die Stadt sollte sich dafür einsetzen, dass an den S-Bahn-Stationen Feuerbach, Nordbahnhof und Nürnberger Straße Aufzüge eingerichtet werden.	Die barrierefreie Zugänglichkeit von S-Bahn-Stationen fällt primär in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart und kann über den städtischen Nahverkehrsplan nicht geregelt werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist aber gerne bereit, die Region bei einer Verbesserung der Umsteigesituation an den genannten Verkehrsknoten zu unterstützen.
39	NVBW	Die Stadt sollte einen besseren Zugang vom Hallschlag/Gebiet Zuckerfabrik zum Bahnhof Münster planen und sich für ein erweitertes	Auch die Landeshauptstadt Stuttgart würde Angebotsausweitungen auf der Schusterbahn befürworten. Die

		Angebot auf der "Schusterbahn" Kornwestheim – Untertürkheim einsetzen. Dazu gehört auch ein zweiter Bahnsteig für den Bahnhof Münster.	Aufgabenträgerschaft der LH Stuttgart bezieht sich aber nur auf die Busse und Stadtbahnen im Stadtgebiet. Für die Schusterbahn ist der Verband Region Stuttgart (VRS) der zuständige Aufgabenträger. In der Vergangenheit hat der VRS mehrfach einen Ausbau der Schusterbahn untersuchen lassen, wobei aber kein angemessenes Verhältnis zwischen den Kosten für einen umfassenden Ausbau und den verkehrlichen Wirkungen aufgezeigt werden konnte. Gleichwohl hat der VRS ab dem Jahresfahrplan 2015 erfreulicherweise zwei zusätzliche Fahrtenpaare auf der R11 eingerichtet. Eine direkte Geh- und Radwegverbindung zwischen dem früheren Zuckerfabrik-Areal und Stuttgart-Münster wäre zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs generell wünschenswert. Das eher bescheidene Fahrgastaufkommen des Haltepunkts Stuttgart-Münster spielt hierbei keine signifikante Rolle. Der mögliche Steg ist deshalb kein vorrangiges Anliegen des Nahverkehrsplans.
40	NVBW	VI. Beteiligung und Transparenz Bürgerbeteiligung Fahrplan: Die SSB sollte ihre vorgesehenen Fahrpläne, wie inzwischen im Eisenbahnverkehr üblich, neun Monate vorher zur Diskussion stellen und Verbesserungsvorschläge bewerten und ggf. einarbeiten.	Der Hinweis auf den Eisenbahnverkehr irritiert. Die Ausschreibungsfahrpläne der sog. „Stuttgarter Netze“ waren weder in der Vorbereitungsphase noch nach erfolgter Vergabe öffentlich zugänglich. Im Übrigen kommt den Fahrplänen bei häufig bedienten Stadtverkehrslinien sicherlich eine geringere Bedeutung zu als bei 1-2 Mal stündlich bedienten Regionalverkehrslinien.
41	NVBW	Wenn Baustellen bei der SSB zu mehrwöchigen Streckensperrungen führen, sollten die vorgesehenen Ersatzkonzepte mindestens drei Monate vorher in den betroffenen Bezirksbeiräten vorgestellt werden, so dass Verbesserungsvorschläge noch berücksichtigt werden können. Die Ersatzfahrpläne sollten an den Haltestellen ausgehängt und mindestens vier Wochen vorher im Internet veröffentlicht werden.	Die Organisation und Durchführung von Ersatzverkehren bei Streckensperrungen sind sehr komplex und werden von den zuständigen Mitarbeitern der SSB kompetent vorbereitet. Eine politische Beteiligung scheint auch wegen der begrenzten Geltungsdauer der Ersatzkonzepte nicht notwendig. Eine rechtzeitige Information der Bevölkerung über Streckensperrungen und Ersatzverkehre ist wichtig. Auch in diesem Punkt sieht die Landeshauptstadt jedoch keinen Grund für Beanstandungen.

42	NVBW	<p>VII. Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs sowie des Carsharings</p> <p>Durch die Einbeziehung von Aussagen aus übergeordneten Planwerken (z. B. Landesentwicklungsplan von 2002, Generalverkehrsplan (GVP) von 2010, Regionalverkehrsplan von 2001) sind aus unserer Sicht wichtige Grundlagen für eine umfassende Analyse gelegt. Leider fehlt aber die Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Carsharings als essentielle bzw. wichtige Partner des ÖPNV im Umweltverbund.</p> <p>In Kap. 1.4.4 (S. 8) wird darauf hingewiesen, dass der städtische Aktionsplan Nachhaltig mobil in Stuttgart in die Überlegungen zum Nahverkehrsplan einzubeziehen ist. Der Aktionsplan hält zum Handlungsfeld ÖPNV einleitend fest, dass gemeinsam mit den Partnerverkehrsmitteln im Umweltverbund Fuß- und Radverkehr und modernen intermodalen Angeboten ein attraktives, alternatives Verkehrssystem entstehen muss.</p> <p>Ein leistungsfähiges Verkehrssystem setzt allerdings voraus, dass die Gestaltung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln optimal geregelt ist. Es ist daher unerlässlich, dass der NVP Stuttgart Aussagen zur Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fußverkehr, Radverkehr und Carsharing macht. Generell besteht in Baden-Württemberg ein erheblicher Nachholbedarf bei der Ausrüstung von ÖV-Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen. Durch diese kann in der Peripherie die Reichweite einer Haltestelle erheblich ausgeweitet werden, im Zentrum können überlastete ÖV-Verbindungen durch Fahrradnutzung entlastet werden. Ebenso sind Verknüpfungen zwischen MIV und ÖPNV in Form von Park+Ride zu thematisieren, wobei die hohen Kosten und Flächenbedarf von Park+Ride eine realistische Betrachtungsweise erfordern. In Kap. 2.3 (S. 17 f) wird das Thema Verknüpfung zwar kurz angesprochen, allerdings steht dort die ÖV-interne Verknüpfung im Vordergrund. Die Verknüpfung mit dem Individualverkehr (nur Kfz und Fahrrad) wird in einem pauschalen Satz abgehandelt.</p> <p>Zudem fehlen Hinweise auf wichtige grundsätzliche Themen, die auf die steigende Bedeutung des Umweltverbundes verweisen (Modal Split, Mobilitätsmanagement, steigende Bedeutung von Wegeketten). Der nichtmotorisierte Verkehr wird im Hinblick auf seine Bedeutung als Zu-/Abbringer zum ÖPNV nicht ausreichend gewürdigt. Zu thematisieren ist bspw. die Bedeutung direkter Wegführungen</p>	<p>Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. Aspekte der intermodalen Verknüpfung sind in diesem Verfahren nicht von Bedeutung. Vorausichtlich wird sich der Nahverkehrsentwicklungsplan mit der Thematik beschäftigen.</p>
----	------	--	---

		<p>zu Haltestellen/Bahnhöfen, die im Wege der Bebauungsplanung, bei Sanierungen und Nachverdichtungen sowie bei Infrastrukturmaßnahmen sicherzustellen ist. Der NVP sollte dies zumindest benennen. Es fördert die Bewusstseinsbildung bei wichtigen Akteuren in der gesamten Kommunalverwaltung für den Umweltverbund insgesamt, wenn möglichst alle der genannten Aspekte im NVP erwähnt werden.</p> <p>Im Folgenden erlauben wir uns, in separaten Abschnitten zur Berücksichtigung der Bereiche Fuß- und Radverkehr detailliert Stellung zu nehmen und empfehlen, die Aspekte in einer Überarbeitung des NVPs zu berücksichtigen:</p>	
43	NVBW	<p><u>Fußverkehr</u></p> <p>Ein bedeutender Anteil der Reisezeit wird nicht in den Nahverkehrsmitteln verbracht, sondern auf den Wegen zu und von den Haltestellen und an den Haltestellen selbst. Die Zu- und Abgangswege werden sehr häufig zu Fuß zurückgelegt, Bewegungen an der Haltestelle und Umstiege erfolgen fast ausschließlich zu Fuß. Die Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß sowie die Ausgestaltung der Haltestellen für den Fußverkehr haben daher einen entscheidenden Einfluss auf die grundsätzliche Nutzbarkeit und die Attraktivität des ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ist es für uns nicht nachvollziehbar, dass der Fußverkehr im NVP praktisch nicht angesprochen wird. Die sichere, bequeme und schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß kann u.a. durch die folgenden Merkmale erzielt werden: eine sichere und direkte Wegführung zur Haltestelle aus allen Richtungen, barrierefreier Zugang der Haltestelle, sichere und komfortable Querungsstellen und Ampelschaltungen mit rascher Reaktionszeit insbesondere im direkten Umfeld der Haltestellen, ausreichend dimensionierte Fußwege in gutem Zustand, eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, soziale Sicherheit und Wegweisung. Zu diesen Aspekten sollte im NVP eine systematische Analyse (Status Quo) sowie konkrete Ziele formuliert werden. Hinzu kommt die Empfehlung, Haltestellenstandorte möglichst an Schnittpunkten im Fußwegenetz auszurichten.</p> <p>Nicht nur die Existenz und die Beschaffenheit des Fußwegs zur Haltestelle, sondern auch seine Länge ist für viele Menschen ein wichtiges Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Hinsichtlich der im NVP dargelegten Erschließungsstandards sehen wir für die</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 Stadt dankt der NVBW für die dargestellten Hinweise. Im Rahmen der Bauleitplanung prüfen SSB und VVS jedoch als Träger öffentlicher Belange regelmäßig, ob die Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle akzeptabel sind oder nicht. Ggf. werden die Einrichtung neuer Haltestellen oder ggf. Linienverlaufsänderungen oder sogar neue Linien vorgeschlagen. Eine Behandlung der Fußwege im NVP ist daher nicht notwendig.</p>

		<p>Stadt Stuttgart grundlegenden Nachbesserungsbedarf (s. Anmerkungen zu Kap. 4.3.1).</p> <p>Das Problem der großzügig bemessenen Distanzen zu den Haltestellen wird dadurch noch verstärkt, dass die Ausstattung der Bushaltestellen mit Sitzgelegenheiten unklar bleibt. In den Kap. 4.4.2 Haltestellen und Kap. 4.5 Barrierefreiheit sowie in Anlage 4.5 werden dazu keine Aussagen gemacht. Damit auch körperlich weniger leistungsfähige Menschen den Weg zur Haltestelle bewältigen können, empfehlen sich Sitzgelegenheiten an allen Haltestellen sowie Bänke auf den Wegen zur Haltestelle. Eine Haltestelle ohne Sitzgelegenheiten kann im weiteren Sinn nicht als barrierefrei bezeichnet werden.</p>	<p>Die Haltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart sind größtenteils mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Die Stadt hält eine Behandlung dieses Themas im NVP für nicht erforderlich.</p>
44	NVBW	<p><u>Radverkehr</u></p> <p>Zum Radverkehr sollten folgende Aspekte im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltepunkten für den Radverkehr, • Zugänglichkeit der Bahnsteige und Einstiegsverhältnisse 	<p>Die Zugänglichkeit von Stationen und Fahrzeugen ist im NVP in Kapitel 4.5 (Barrierefreiheit) dargestellt. Was für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gilt, gilt in diesem Kontext auch für Fahrgäste mit Fahrrädern.</p>
45	NVBW	<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung mit B&R-Anlagen bzw. Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln/Intermodalität (u. a. auch Fahrradstationen mit Fahrradreparaturservice, Fahrradverleihsysteme, Carsharing) mit einer systematischen Status-Quo-Analyse und konkreten quantitative und qualitativen Zielwerten bspw. nach Haltestellenkategorien (diese Aussagen können auch in einem Kapitel zur Haltestellenausstattung aufgeführt werden), 	<p>Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. Aspekte der intermodalen Verknüpfung sind in diesem Verfahren nicht von Bedeutung. Vorausichtlich wird sich der Nahverkehrsentwicklungsplan mit der Thematik beschäftigen.</p>
46	NVBW	<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung der Fahrzeuge (sowohl Stadtbahn als auch Busse) für die Fahrradmitnahme, • Fahrradmitnahme: Eignung der eingesetzten Fahrzeuge, Sperrzeiten, Kosten/Fahrschein, 	<p>In den vergangenen Jahren sind die Fahrgastzahlen bei der SSB und im VVS gestiegen. Dies ist insbesondere auf Zuwächse im Berufsverkehr zurückzuführen. So zeigen die aktuellen Fahrgastzahlen, dass in der morgendlichen wie abendlichen Hauptverkehrszeit die Stadtbahnen sehr stark ausgelastet sind. In den Stadtbahnen ist daher eine Mitnahme von Fahrrädern montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten nicht erlaubt. Im Vorstellwagen der Zahnradbahn können Fahrräder vom Marienplatz nach Degerloch (bergwärts)</p>

			<p>ganztäglich mitgenommen werden. Aufgrund des sehr hohen Auslastungsgrads der Stadtbahnen in den Abendstunden nach 18.30 Uhr, müssten auf Grund von Beobachtungen hier die Sperrzeiten eher ausgeweitet werden.</p> <p>Die Sperrzeiten dienen dazu, die im Berufsverkehr sehr vollen Züge nicht zusätzlich zu belasten. Ein einzelnes Fahrrad nimmt in der Regel zweieinhalb Stehplätze im Türbereich in Anspruch und kann den Zu- und Ausstieg behindern und damit die Haltestellenaufenthalte verlängern. Zudem ist der Mitnahme von Kinderwägen, Rollstuhlfahrern o. ä. Vorrang einzuräumen. Eine ganztäglich erlaubte Fahrradmitnahme in den Stadtbahnen ist daher – auch im Sinne der Mehrheit der Fahrgäste – leider nicht praktikabel.</p> <p>Eine Fahrradmitnahme in Bussen wird geprüft. Die Landeshauptstadt Stuttgart und der VVS streben eine verbundeinheitliche Regelung an. Stadt und SSB sammeln momentan Erfahrungen mit einem speziellen Angebot auf der Linie 92 und beobachten aufmerksam die verschiedenen Pilotprojekte in den Verbundlandkreisen. Eine Festschreibung der Fahrradmitnahme ist vor dem Ende der Untersuchungen nicht sinnvoll.</p>
47	NVBW	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifstruktur, Beförderungsbedingungen, 	Detailfragen des Verbundtarifs sind kein Thema des Nahverkehrsplans.
48	NVBW	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Modal Split: Ist-Stand und Prognose/Zielwert, 	In Kap. 3 sind die entsprechenden Daten aus dem Verkehrsmodell der Region dargestellt. Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass sich der NVP angesichts seiner Funktion in den §§ 8, 8a, 12 und 13 PBefG primär an Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde richtet. Diese Stellen sind jedoch kaum die richtigen Adressaten für weitergehende politische Zielsetzungen.
49	NVBW	<ul style="list-style-type: none"> • Falls vorhanden: Hinweis auf vorhandene Planunterlagen mit dem Schwerpunkt Radverkehr (z. B. Radverkehrskonzept, (Rad-) Verkehrsentwicklungsplan etc.). 	Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt

			konzipiert. Die städtische Radverkehrsplanung ist in diesem Verfahren nicht von Bedeutung.
50	NVBW	<p>Zu Kapitel 1.3.4 (Der organisatorische Rahmen) Wenngleich für diese Verkehrssysteme andere Aufgabenträger zuständig sind, empfehlen wir, soweit vorhanden, Anregungen der LH Stuttgart zur S-Bahn Stuttgart sowie zum Regionalverkehrsangebot in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. In diesem Abschnitt sollten der Vollständigkeit halber auch die Betreiber der (immerhin an anderer Stelle des Entwurfs genannten) innerörtlichen Ergänzungsangebote (Bürgerbus Botnang, Ortsbusse Feuerbach-Weilimdorf u. ä.) Erwähnung finden.</p>	<p>Anregungen und Empfehlungen der Landeshauptstadt Stuttgart zum Regional- und S-Bahn-Verkehr werden im NVEP dargestellt sein.</p> <p>Das Thema Bürger- und Ortsbusse ist in Kapitel 2.2.4 dargestellt.</p>
51	NVBW	<p>Zu Kapitel 2.2 (Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV) Redaktionelle Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 10 befindet sich ein Fehler: „Entsprechend“. • S.13, Linie S 1: Die Formulierung „mit Ausnahme der S1“ ist missverständlich. Die S1 verkehrt auch sonntags früh alle 30 Minuten und liegt somit über dem Standard der anderen Linien; dies sollte auch so genannt werden. <p>Die NVBW merkt zur Tabelle 2.1 an, dass die hohe Nutzungsquote des ÖPNV-Angebots auch am Wochenende zeigt, dass die Region Stuttgart nicht nur ein attraktives Arbeitsumfeld, sondern vielmehr ein sehr gutes kulturelles Freizeitangebot, sowie gute Naherholungsmöglichkeiten bietet. Der ÖPNV profitiert zudem von der staugeplagten Verkehrslage und den wenigen teuren Parkmöglichkeiten. Daher sollten Bestrebungen unternommen werden vor allem auch den freizeitbedingten Individualverkehr zu fördern und hierfür noch attraktiver zu werden. Die Staukolonnen abends und am Wochenende rund um Stuttgart verdeutlichen, dass es hier noch großes Kundenpotential gibt, das es gilt für den ÖPNV zu gewinnen (vgl. oben zum Nachtverkehr).</p>	<p>Der redaktionelle Fehler wird im NVP korrigiert. Die Formulierung ist aus Sicht der Stadt sprachlich und inhaltlich korrekt und damit auch durchaus verständlich. Im NVP keine Änderung.</p> <p>LH Stuttgart und VVS stimmen der NVBW-Sicht zu, dass im Freizeitverkehr für den ÖPNV noch Nachfragepotenzial schlummert, das aktiviert werden sollte. Der VVS hat mit tariflichen Angeboten im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr auch schon deutliche Zuwächse erzielen können. Es handelt sich jedoch mehr um eine regionale als um eine städtische Herausforderung, so dass eine Behandlung im Stuttgarter NVP nicht erforderlich ist.</p>
52	NVBW	<p>Zu Kapitel 2.2.2 (Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr) Die NVBW empfiehlt, die Darstellung der Betriebszeit der Seilbahn zu überprüfen.</p>	<p>Da die Öffnungszeiten des Waldfriedhofs variieren, wird die tatsächliche Betriebszeit (täglich von ca. 9:00 bis ca. 18:00 Uhr) im NVP dargestellt.</p>
53	NVBW	<p>Zu Kapitel 2.2.4 (Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten) Die NVBW vermisst Aussagen dazu, wie diese besonderen Angebotsformen angenommen werden. Es sollte darauf hingewirkt werden, dieses Angebot attraktiver und verlässlicher zu machen. Vor</p>	<p>In Kapitel 2.2.4 geht es um die Darstellung der Angebotsstruktur. Aussagen zur Auslastung und zu Planungen waren und sind nicht vorgesehen.</p>

		allem auch, um mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Einkäufen den Zugang zum städtischen ÖPNV- Angebot zu ermöglichen.	
54	NVBW	<p>Zu Kapitel 2.3 (Verknüpfung) Die hier erwähnten Verknüpfungspunkte sollten einer ständigen Qualitätskontrolle unterliegen, und es sollten Bestrebungen unternommen werden, Optimierungen zu erzielen. Insbesondere bei Verspätungen/Ausfällen während den Hauptverkehrszeiten sind transparentere, rechtzeitige Kundeninformationen nötig, die es den Kunden vor Ort erlaubt, auch ohne entsprechende Applikation den weiteren Fahrtweg verlässlich und absehbar zu planen.</p> <p>Wie bereits weiter oben erwähnt, sollte unter der Überschrift „Verknüpfung“ auch die Verknüpfungen der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zumindest grundsätzlich thematisiert werden.</p>	<p>Bei der Störungsinformation ist bereits ein hoher Standard erreicht worden. DB und SSB weisen im Störfall die Fahrgäste an den Haltestellen und in den Fahrzeugen in aller Regel zeitnah sowohl optisch als auch akustisch auf die jeweilige Situation hin. Die Informationen sind zudem über eine Verbundplattform mit Smartphones auch von unterwegs abrufbar. Da sich dieses System aber noch in einer Testphase befindet, soll noch keine verbindliche Vorgabe in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.</p> <p>Intermodale Verknüpfungen werden voraussichtlich im Nahverkehrsentwicklungsplan thematisiert.</p>
55	NVBW	<p>Zu Kapitel 3.2 (Verkehrsanalyse 2010) Es fehlen jegliche Angaben zum Anteil des Fuß- und Radverkehrs bei dieser Analyse. Wir empfehlen eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen. Redaktioneller Hinweis: S.20, „innere Stadtbezirke“: es liegt zwar nahe, was dies umfassen soll, trotzdem wäre eine einmalige explizite Definition sinnvoll.</p>	<p>Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. Die Fuß- und Radverkehrsplanung ist in diesem Verfahren nicht von Bedeutung. „Innere Stadtbezirke“ und „Äußere Stadtbezirke“ werden im NVP mittels (je) einer Fußnote definiert.</p>
56	NVBW	<p>Zu Kapitel 3.3 (Verkehrsprognose 2025) Die Prognose für das Jahr 2025 basiert offenbar auf bereits überholten, zu gering bemessenen Einwohnerzahlen. Bereits heute beträgt die Einwohnerzahl 600.000, Tendenz steigend. In der Prognose wird dagegen von „annähernder Konstanz der Strukturdaten“ ausgegangen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das resultierende Verkehrsaufkommen der Basisprognose entnommen wurde, die nur Trends fortschreibt und keine aktive Gestaltung vorsieht. Aus unserer Sicht widerspricht dies den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Stuttgart. Die im letzten Absatz der S. 21 dargestellte Schlussfolgerung, dass das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehrsaufkommen in der Prognose sinkt, ist nicht zutreffend.</p>	<p>Gemäß §11 (2) ÖPNVG Baden-Württemberg haben Aufgabenträger in der Region Stuttgart die regionale Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Weitergehende Prognoseplanfälle sind der Landeshauptstadt bisher nicht bekannt.</p> <p>Der Hinweis ist korrekt. Es muss in Kapitel 3.3 heißen „dass es ... gelingen kann, ... den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr ... abzusenken.“ Wird im NVP korrigiert.</p>

57	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.1 (Einführung) Die Zielsetzung "Bestandssicherung/Festhalten am Status quo" wird den bestehenden Anforderungen an Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärmschutz und eine nachhaltige Mobilität aus unserer Sicht nicht gerecht und widerspricht den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Stuttgart. Es fehlt eine konkrete Maßnahmenplanung für den Nahverkehr, die darlegt, wie die gesetzten Ziele im Bereich nachhaltiger Mobilität kurz-, mittel- oder langfristig erreicht werden. Es ist nicht zutreffend, dass erst zum Ende des Jahrzehnts wieder neue Ausbaumaßnahmen in Angriff genommen werden könnten. Taktverdichtungen, Linienergänzungen im Busverkehr und Ausweitungen der Bedienungszeiten können auch kurzfristig in Angriff genommen werden und sind erforderlich, um die oben genannten Ziele zu erreichen.</p>	<p>Kurz- und mittelfristige Maßnahmen sind in Kapitel 6 des NVPs dargestellt. Langfristige Maßnahmen werden im NVEP enthalten sein.</p> <p>Taktverdichtungen, Ausweitungen der Betriebszeiten sowie Linienergänzungen im Busverkehr sind – wie in Kapitel 6.3.2 dargestellt – unabhängig vom NVP kurzfristig umsetzbar.</p> <p>Den umweltpolitischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt Stuttgart steht der Nahverkehrsplan nicht entgegen. Die LH Stuttgart sieht diesen lediglich als Rechtsinstrument bei der gesetzlich notwendigen Neuvergabe der städtischen Nahverkehrsleistungen. Politisch zu bewertende Maßnahmenkonzepte werden in Verbindung mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan zu diskutieren sein.</p>
58	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.2 (Leistungserstellung) Aufgrund des derzeitigen Flüchtlingszustroms und dessen unabsehbaren Folgen auch für die Region Stuttgart sind somit nicht kalkulierte Auswirkungen auch auf den ÖPNV nicht auszuschließen. Alle Verantwortlichen des ÖPNV sollten die Entwicklungen aufmerksam verfolgen, um auf evtl. eintretende Entwicklungen ggf. strukturiert und überlegt reagieren zu können.</p> <p>Folgende redaktionelle Anmerkung bitten wir zu beachten: Auf Seite 23, 2. Absatz, 3. Zeile von unten wird „konkurrenzierende Angebote“ angegeben, besser wäre: "konkurrierende Angebote." Gleiches gilt Kapitel Erläuterungen, Seite 28, 4. Zeile des Absatzes „...einer angemessenen Auslastung hochwertiger Angebote ihre Konkurrenzierung durch nachrangige Systeme." Besser ist, hier „... Konkurrenz" zu verwenden.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart ist für die Unterbringung und Betreuung der ihr zugewiesenen Flüchtlinge unmittelbar zuständig und daher auch für deren Mobilitätsbedürfnisse sensibilisiert.</p> <p>Die redaktionellen Hinweise werden aufgegriffen. Der NVP wird in den Kapiteln 4.2 und 4.3.3 korrigiert.</p>
59	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.3.1 (Erschließungsstandards) Schwächen in der räumlichen Erschließung sollten auch in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte vermieden werden. Vielmehr gilt es, den Umstieg auf und die Nutzung des ÖPNV so leicht und komfortabel wie möglich zu gestalten. Aktuelle gesellschaftliche Trends</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart kennt die dargestellten aktuellen Trends.</p> <p>Im städtischen Nahverkehrsplan werden, wie in allen Nahverkehrsplänen im VVS-Gebiet, verbundweit einheitliche Anforderungen an die Erschließung von Siedlungsbereichen mit dem ÖPNV verwendet. Ein einseitiges Abweichen von diesen Maßstäben wird abgelehnt.</p>

		<p>wie der demographischer Wandel, die steigende Sensibilität gegenüber mobilitätseingeschränkten Menschen und Leben ohne eigenes Auto unterstreichen die Wichtigkeit dieser Empfehlung.</p> <p>Der Trend zum Verzicht auf ein eigenes Auto zeigt sich besonders in den Kernzonen der Ballungsräume, wo schon heute die Motorisierung niedriger ist als in ländlichen Räumen. An die Nahverkehrsversorgung in einem Oberzentrum wie Stuttgart sind aus diesen Gründen tendenziell höhere Anforderungen zu stellen als an das Umland oder an ländliche Regionen.</p> <p>Stuttgart wird zwar soweit derzeit erkennbar den demografischen Wandel kaum in Form von Bevölkerungsrückgängen zu spüren bekommen, mit einer deutlichen Alterung der Bevölkerung muss jedoch gerechnet werden.</p> <p>Die Bedeutung des Aspekts „kurzer Zugang zur Haltestelle“ wird daher wachsen, so dass sich der ÖPNV hiermit mehr als früher auseinandersetzen muss. Dabei ist die Barrierefreiheit von Fahrzeug und Haltestelle nur ein Teil des Problems, der andere besteht in der zu Fuß zurückzulegenden Distanz zur Haltestelle. Entfernungen über 300 m sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Dies gilt in erster Linie für den Bus, denn für die Nutzung von Verkehrsmitteln höherer Bedeutung (z.B. S-Bahn) werden auch längere Fußwege zur Haltestelle toleriert. Die Landeshauptstadt Stuttgart plant mit Maximalentfernungen von 500 m zur nächsten Bushaltestelle. Allerdings handelt es sich dabei um Luftlinienentfernungen. Die tatsächlichen Distanzen können deutlich länger sein. Im Fall von Stuttgart kommt verstärkend die bewegte Topographie hinzu. Schon heute gibt es eine Reihe von Siedlungsbereichen, von denen aus aufgrund von Höhenunterschieden der Weg zur nächsten Haltestelle für ältere Menschen schwer zu bewältigen ist.</p> <p>Daher sehen wir grundlegenden Nachbesserungsbedarf bei der Diskussion der Erschließungsstandards in dreierlei Hinsicht:</p>	
60	NVBW	1. Die Bestimmung der Erschließungsqualität und die Festlegung entsprechender Standards dürfen sich <i>nicht</i> auf die Betrachtung von <i>Luftliniendistanzen</i> zu den Haltestellen beschränken.	Siehe Nr. 59.
61	NVBW	2. Die in Kap. 4.3.1 angesetzten <i>Grenzwerte</i> für den Stadtbahn- und Busbereiche erscheinen <i>zu hoch</i> und aus den Anlagen wird nicht klar ersichtlich, welche Stuttgarter Wohngebiete selbst bei den unterstellten zu großzügigen Distanzen nicht ausreichend erschlossen sind.	In den Anlagen 4.1 und 4.2 liegen die schwarz dargestellten Siedlungsbereiche außerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen.

62	NVBW	<p>3. Bei einer der Situation angemessenen Betrachtung dürfte eine Reihe weiterer unzureichend erschlossener Gebiete erkennbar werden. Um für diese angemessene Lösungen zu entwickeln, bieten sich insbesondere kleinteilige und flexible <i>Ergänzungsverkehrsangebote</i> an, wie sie in Teilen bereits bestehen (vgl. Abschnitt 2.2.4). Grundsätzlich muss eine räumliche Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots Teil der Überlegungen für die Zukunft sein. In Teilen kann eine Individualisierung und Verkürzung der Zu- und Abgangswege auf kostengünstige Weise durch das Zulassen des Ausstiegs bzw. des Ein- und Ausstiegs zwischen bestehenden Bushaltestellen erreicht werden. Hier nennt der NVP-Entwurf das beim Botnanger Ortsbus praktizierte "Halten auf Wunsch". Verschiedene Verkehrsbetriebe in Deutschland bieten teils seit längerem den Ausstieg zwischen Haltestellen in den Abendstunden als Kundendienst an. Dies könnte auch für den Busverkehr der SSB zumindest in Teilbereichen geprüft und – soweit bereits vorhanden – entsprechend kommuniziert sowie praktiziert werden.</p>	<p>Wie in Kapitel 2.2.4 dargestellt, gibt es im Stuttgarter Stadtgebiet bereits ein paar wenige flexible ÖPNV-Ergänzungsangebote. Weiterer Bedarf wird aktuell nicht gesehen.</p> <p>Gemäß den VVS-Beförderungsbedingungen ist im städtischen Busnetz der "Halt auf Wunsch" auf allen Linien außerhalb der Stuttgarter Innenstadt (= außer Zone 10) möglich. Ausgenommen sind die Nachtbuslinien.</p>
63	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.3.3 (Bedienungshäufigkeiten) Die NVBW empfiehlt, die Tabellen 4.3 und 4.4 zu überarbeiten. In der hier dargestellten Form können sie die Grundlage für eine Ausdünnung der Taktzeiten und Verkürzung der Bedienungszeiten bilden.</p> <p>Beispiele: a) Buslinien könnten danach an Mo-Fr nach 19.30 Uhr, samstags ab 18 Uhr und sonntags ab 17 Uhr nur noch alle 30 Minuten verkehren. b) Der Betriebsbeginn würde für die Stadtbahnen um etwa eine Stunde, für die Busse am Wochenende z.T. um eineinhalb Stunden später gelegt. c) Der Betriebsschluss würde bei den Stadtbahnen um bis zu eine Stunde früher gelegt. d) Viele Buslinien, die heute tagsüber alle 20 Minuten verkehren, würden außerhalb der Hauptverkehrszeit an Mo-Fr und am Wochenende ganztägig nur noch alle 30 Minuten verkehren (z .B. Li. 57, 61, 72, 82). Die Bedienungszeiten müssen sich mindestens an den heutigen Bedienzeiten und Takten orientieren und müssen für die Stadtbahnen etwas ausgeweitet werden. Hinweis zur Textverständlichkeit die auf S.42 stehende explizite Zuordnung der Linien zu den Bedienungskategorien sollte zur besseren Verständlichkeit schon hier erfolgen.</p> <p>Kategorien Bus: Nach der vorgeschlagenen Einstufung darf es außerhalb des Innenstadtbereichs keine Buslinien mit ganztägigem</p>	<p>Die in den Tabellen 4.3 und 4.4 des NVPs dargestellten Takte bzw. Uhrzeiten sind als Mindestvorgabe zu verstehen, die in der Regel übertroffen werden, die hinsichtlich der Umlaufplanung und der Ein- und Ausrückfahrten aber gewisse Spielräume zulassen. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht dennoch davon aus, dass auch künftig mindestens das aktuelle Angebotsniveau gehalten wird und Spielräume für darüber hinausgehende Verbesserungen für die Bürger genutzt werden.</p>

		<p>10-Minuten-Takt geben. Das entspricht weder den Verkehrsbedürfnissen noch der Nachfrage (z.B. Linie 81 in Vaihingen).</p> <p>Alle Kategorien, S. 30, letzter Absatz: Es sollte geprüft werden, ob das Gebiet nicht aufgrund von ansässigen Kultur-, Freizeiteinrichtungen oder als Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten auch am Wochenende und/oder abends bedient werden sollte. Bei bestehendem Potential könnte alternativ auch die Einrichtung eines Ruftaxen oder die Anbindung mittels von Fahrrad- oder Car2Go-Angeboten geprüft werden.</p> <p>Alle Kategorien, S. 31: Bei der Einhaltung der "Mindesthäufigkeiten" sollte immer gewährleistet sein, dass der Wegfall einer Angebotsform auch für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen, Blinde oder Menschen mit Fahrrad keine Benachteiligung darstellt. Die Zugangsvoraussetzung auch im Mindestbedienangebot sollte keine Gruppe benachteiligen.</p>	<p>Die dargestellten, in ihrer Mobilität eingeschränkten Personengruppen werden durch die getroffenen Regeln/Kategorisierungen nicht benachteiligt.</p>
64	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.4.1 (Fahrzeuge)</p> <p>Wir empfehlen, die Anforderungen aus den genannten EU-Richtlinien näher zu erläutern.</p> <p>Es fällt auf, dass für die Antriebe der Busse keine Ziele und Maßnahmen formuliert werden, die über den sowieso geltenden gesetzlichen Standard hinausgehen, wie z.B. Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellentechnologie.</p> <p>Stadtbahnwagen haben heute vier Bereiche für Kinderwagen, nicht nur zwei. Dies sollte entsprechend dargestellt werden.</p> <p>Es bleibt unklar, inwieweit die genannten Anforderungen heute schon erreicht werden. Z. B. sind nicht alle Stadtbahnen mit Videoanlagen ausgerüstet.</p> <p>In diesem Kapitel sollte auch die Fahrradmitnahme thematisiert werden (siehe hierzu die Anmerkungen weiter oben).</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass den Adressaten des Nahverkehrsplans, i. W. also der Genehmigungsbehörde und den Verkehrsunternehmen, der Inhalt der EU-Richtlinie geläufig ist.</p> <p>Die in Kapitel 4.4 vorgenommene Beschreibung der Beförderungsqualität ist, unabhängig vom heutigen Status Quo, für in der LH Stuttgart tätige Verkehrsunternehmen ab dem Zeitpunkt der Neuvergabe bindende Vorgabe.</p> <p>Siehe Nr. 33</p>
65	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.4.2 (Haltestellen)</p> <p>Auf Haltestellenkarten, -plänen sollte ersichtlich gemacht werden, an welchen Haltestellen ein barrierefreier Zugang möglich ist und an welchen nicht. Für Mobilitätseingeschränkte Personen müssen sowohl vor Fahrtantritt, als auch während der Fahrt, leicht zugängliche Informationen und Auskünfte für die Fahrtplanung zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Für nahezu alle S-Bahn- und zahlreiche Stadtbahn-Haltestellen gibt es auf der VVS-Homepage Haltestellenkarten, auf den die vorhandenen (barrierefreien) Zugangswege dargestellt sind. Bei oberirdischen Standard-Stadtbahnhaltestellen ist der barrierefreie Zugang in der Regel auch vor Ort gut erkennbar.</p>

		<p>Reparaturzeiten für Aufzüge und Fahrtreppen sowie der Beschädigungen an Haltestellen sind nicht definiert. Es wird empfohlen, dies zu ergänzen.</p> <p>In diesem Kapitel sollte auch die systematische und anforderungsgerechte Ausstattung von Haltestellen für den Fußverkehr sowie Radverkehr als Schnittstelle für diese Zugangsverkehrsmittel mit konkreten Zielwerten thematisiert werden (siehe unserer Aussagen hierzu im Kapitel Fuß- und Radverkehr).</p>	<p>Für die Wartung der Aufzüge und Fahrtreppen gibt es beim Tiefbauamt ständig verfügbare „Aufzugs- und Fahrtreppenzentrale“ (Tiefbauamt), in der sämtliche Störmeldungen registriert und Störungsbehebungen koordiniert werden (siehe Kapitel 4.5 des NVPs).</p> <p>Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. Aspekte der intermodalen Verknüpfung sind in diesem Verfahren nicht von Bedeutung.</p>
66	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.4.3 (Kundenservice) Wir empfehlen, die Öffnungs- und Bearbeitungszeiten konkret zu definieren. „Auf Kundenschriften (Anfragen und Beschwerden soll in angemessener Zeit, <u>spätestens aber nach 7 Werktagen</u> nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden.“</p>	<p>Der städtische Verkehrsbetrieb gibt bislang keinen Grund für Beanstandungen. Die Stadt geht davon aus, die Bearbeitung von Kundenanfragen auch künftig kurzfristig und verlässlich möglich sein wird. Die LH Stuttgart wird deshalb an ihrer bisherigen Formulierung festhalten. Eine diesbezügliche Überwachung des Verkehrsbetriebs ist ohnehin nicht vorgesehen.</p>
67	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.4.4 (Verbundintegration) Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollten in den VVS integriert werden. S.34, letzter Punkt: Eine Aussage zum Fortbestand gedruckter Fahrplaninformationen wäre sinnvoll. Redaktioneller Hinweis, S.34, erster Punkt, der Satz zu Verkehren nach § 43 PBefG könnte vsl. entfallen, da soweit erkennbar keine solchen Angebote bestehen, diese auch nicht eingeführt werden sollen und der inhaltliche Zweck durch den vorigen Satz bereits enthalten ist.</p>	<p>Die für die Kundeninformation verfügbaren Medien werden verbundweit abgestimmt. Eine einseitige Festlegung der Landeshauptstadt würde eine offene Diskussion auf Verbundebene behindern.</p> <p>Die Beibehaltung des Teilsatzes zu Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBefG) ist unschädlich. Im NVP keine Änderung.</p>
68	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.5 (Barrierefreiheit) "Ein barrierefreier ÖPNV kommt nicht nur <u>behinderten</u> Menschen, sondern..." Der Ausdruck "behinderte Menschen" sollte durch „Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ (Behinderte, Ältere, Schwangere, Menschen mit Kinderwagen, usw.) ersetzt werden.</p>	<p>Der Hinweis ist deshalb unverständlich, weil alle in ihrer Mobilität eingeschränkten Personengruppen im Folgenden dargestellt sind. Der Begriff „behindert“ erscheint so nicht diskriminierend, sondern bezieht sich auf körperliche Behinderungen.</p>

69	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.5.1 Barrierefreiheit S-Bahn (nachrichtlich) Die Errichtung eines Aufzuges an der Nürnberger Straße erscheint nicht nur wünschenswert, sondern erforderlich. Zudem sollte auch ein Aufzug am S-Bahnhof Nordbahnhof an der Nordbahnhofstraße errichtet werden.</p> <p>Wir empfehlen zudem, Angaben/Aussagen zu den Stationen der Schusterbahn (Ebitzweg, Münster Bahnhof, Zazenhausen) aufzunehmen.</p>	<p>Die barrierefreie Zugänglichkeit von S-Bahn-Stationen fällt primär in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart und kann über den städtischen Nahverkehrsplan nicht geregelt werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist aber gerne bereit, die Region bei einer Verbesserung der Umsteigesituation an den genannten Verkehrsknoten zu unterstützen. Auch die Landeshauptstadt Stuttgart würde Verbesserungen an der Schusterbahn befürworten. Die Aufgabenträgerschaft der LH Stuttgart bezieht sich aber nur auf die Busse und Stadtbahnen im Stadtgebiet. Für die Schusterbahn ist der Verband Region Stuttgart (VRS) der zuständige Aufgabenträger. In der Vergangenheit hat der VRS mehrfach einen Ausbau der Schusterbahn untersuchen lassen, wobei aber kein angemessenes Verhältnis zwischen den Kosten für einen umfassenden Ausbau und den verkehrlichen Wirkungen aufgezeigt werden konnte. Gleichwohl hat der VRS ab dem Jahresfahrplan 2015 erfreulicherweise zwei zusätzliche Fahrtenpaare auf der R11 eingerichtet. Nunmehr insgesamt 6 Fahrtenpaare täglich rechtfertigen allerdings noch keinen umfangreichen Stationsausbau.</p>
70	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.5.2 (Barrierefreiheit Stadtbahn) S.38, 2.Absatz: hier wäre eine Zielformulierung zur avisierten Abdeckung mit DFI-Anzeigern sinnvoll.</p>	<p>Der Ausweitung von so genannten DFI-Anzeigen wird bereits eine hohe Priorität eingeräumt, weshalb entsprechende Ausbauprogramme laufen. Nach und nach werden weitere Haltestellen entsprechend ausgerüstet. Leider wird es aber aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein, an allen Haltestellen Anzeigetafeln aufzustellen.</p>
71	NVBW	<p>Zu Kapitel 4.5.3 (Barrierefreiheit Bus) Im Hinblick auf die bekannten und auch im NVP-Entwurf zitierten Ziele zur Barrierefreiheit sollte kritisch reflektiert werden, ob das angekündigte Ausbauprogramm für den Busbereich angemessen ist (vgl. S.38/39 und Anhang). Bei Umsetzung aller genannten Maßnahmen wären zum Ende der Planperiode im Jahr 2020 erst 39 % statt heute 29 % der Richtungshaltestellen umgebaut.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart stellt in ihrem Zuständigkeitsbereich – wie in Kapitel 4.5 dargestellt – schrittweise die Barrierefreiheit her. Das im PBefG §8 (3) dargestellte ehrgeizige Ziel, bis 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wird angestrebt, dürfte aber realistisch betrachtet (nicht zuletzt aus finanzieller Sicht) kaum erreicht werden. Sollte sich dies in den kommenden Jahren bestäti-</p>

		<p>Erklärungsbedürftig ist ferner, warum in Anlage 4.7 einige Haltestellen mit "Umbau nicht möglich" bezeichnet sind.</p> <p>Reflektiert werden sollte auch die Umsetzungsform eines barrierefreien Ausbaus. Die schematische Darstellung des Stuttgarter Umbaustandards in Anlage 4.5 sollte ergänzt werden um eine Erörterung der Frage, in welchem Maß diese als Kap-Haltestellen ausgeführt werden sollen bzw. können. Diese Bauform hat gegenüber der überkommenen Bauweise als Busbucht oder einfache Bordsteinhaltestelle deutliche Vorteile für den betrieblichen Ablauf und die in der Praxis erreichbare Barrierefreiheit, da die Busse die Halteposition gerade anfahren können und sich nicht wieder in den fließenden Verkehr einfädeln müssen.</p> <p>Frage zum Textverständnis, S.38, Tab. 4.6: Welche Bedeutung hat an dieser Stelle die Aussage zu den barrierefreien Haltestellen im Umland?</p>	<p>gen, sind spätestens in 2021 die unvermeidlichen Ausnahmen in einer Ergänzung des Nahverkehrsplans darzustellen.</p> <p>Für das inzwischen ausgeweitete Umbauprogramm werden die Bushaltestellen nach den in Kapitel 4.5.3 dargestellten Kriterien bewertet, die Umsetzung erfolgt dann anhand der so entstandenen Prioritätenliste. So sollen die in Anlage 4.6 dargestellten Haltestellen im 5-Jahres-Zeithorizont des NVPs umgestaltet werden. In den seltenen Fällen, in denen der barrierefreie Umbau einer Bushaltestelle durch die Stadt nicht möglich ist, hat dies städtebauliche oder besitzrechtliche Gründe. Die Stadt geht davon aus, dass die richtig dargestellten Gründe, die für die Schaffung von Bus-Kaps (anstatt von Busbuchten) spricht, inzwischen hinreichend bekannt sind.</p> <p>Tabelle 4.6 zeigt, dass die Bemühung der Stadt, barrierefreie Bushaltestellen herzustellen im Vergleich zu den benachbarten Gebietskörperschaften weit gediehen ist.</p>
72	NVBW	<p>Zu Kapitel 5.2.2 und Anlage 4.3 (Beförderungszeiten)</p> <p>Redaktioneller Hinweis: „und ausgehend von der Tatsache, dass das ..“ („der“ ist zu ergänzen.)</p> <p>Bei näherer Betrachtung von Anlage 4.3 fällt auf, dass hier in einem guten Teil der Fälle irreführende und zu niedrige Werte angegeben sind. Besonders deutlich zeigen dies die einstelligen Reisezeitangaben etwa bei Feuerbach und Bad Cannstatt. Hier werden offenbar die reinen S-Bahn-Fahrzeiten vom jeweiligen Bahnhof zum Hbf. angegeben (für Feuerbach stimmt die Angabe allerdings nicht). Diese Werte können jedoch nicht als „Durchschnittliche Beförderungszeiten ... für Fahrten zwischen den Stadtteilen der äußeren Stuttgarter Stadtbezirke und der Stuttgarter City“ angesehen oder mit diesen gleichgesetzt werden.</p>	<p>Die Stadt dankt für den redaktionellen Hinweis. Wird im NVP korrigiert.</p> <p>Die dargestellten Werte sind die von der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des VVS erzeugten Beförderungszeiten zwischen einer zentralen Haltestelle im jeweiligen Stadtbezirk und der „Stuttgarter City“ (Stuttgart Hbf, Stadtmitte, Charlottenplatz). „Durchschnitt“ meint in diesem Fall den durchschnittlichen Wert über alle erzeugten Fahrmöglichkeiten.</p>
73	NVBW	<p>Zu Kapitel 6.2.2 (Zukünftige Ausbauprojekte)</p> <p>Wir empfehlen, die Angabe zum Inbetriebnahme-Termin der U12 zu aktualisieren. Die SSB beabsichtigt, die Stadtbahnstrecke durch die Friedhofstraße aufzugeben. Dieser Absicht sollte widersprochen werden.</p>	<p>Um die neu entstehenden Stadtquartiere Europaviertel und Rosensteinviertel an den ÖPNV der Landeshauptstadt Stuttgart anzuschließen, wird für die Stadtbahnlinie U12 derzeit eine neue Strecke über die Haltestelle Budapester Platz gebaut. Diese neue Haltestelle - ca.</p>

			<p>370 Meter Luftlinie von der Haltestelle Pragfriedhof entfernt - soll die bestehende Haltestelle Pragfriedhof ersetzen. Auch wenn für die Anwohner bzw. Anlieger der Haltestelle Pragfriedhof dadurch längere Fußwege zur nächsten Stadtbahnhaltestelle entstehen, wird diese Verlegung für vertretbar gehalten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass vergleichsweise wenige Menschen im direkten Umfeld der Haltestelle Pragfriedhof wohnen und der Pragfriedhof selbst auch von der Station Eckartshaldenweg erreicht werden kann. Zudem wurde die Stadtbahnstrecke durch die Friedhofstraße schon beim Bau lediglich als Zwischenlösung betrachtet, bis die neue Strecke über den Budapester Platz fertiggestellt ist. Einer Bedienung der Friedhofstraße durch die Stadtbahnlinie U15 widerspricht weiterhin die Tatsache, dass die Attraktivität und die Fahrgastnachfrage durch die schnellere Führung über die Heilbronner Straße deutlich gestiegen sind. Dieser Effekt ist deutlich höher zu bewerten als eine geringe Verbesserung der Erschließungswirkung für die Friedhofstraße. Zudem ist zu bedenken, dass die Haltestelle Pragfriedhof nur für die Länge von 40-Meter-Zügen ausgelegt ist, auf der Stadtbahnlinie U12 aber ab dem Jahr 2016 80-Meter-Züge zum Einsatz kommen werden. Der Inbetriebnahme-Termin für die U12 wird korrigiert.</p>
74	NVBW	<p>Zu Kapitel 6.3.2 (Zukünftige Angebotsverbesserungen) Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb im Nahverkehrsplan nicht auf geplante/diskutierte Angebotsverbesserungen eingegangen werden soll. Aus unserer Sicht ist der Nahverkehrsplan hierfür das geeignete Medium.</p>	<p>Die langfristig geplanten bzw. in der Diskussion befindlichen Angebotsverbesserungen werden in einem Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) dargestellt.</p>
75	NVBW	<p>Hinweise zu den Anlagen Es sollten folgende Änderungen/Ergänzungen vorgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lesbare Darstellung von schlecht erschlossenen Wohngebieten, • Fahrgastzahlen auf den einzelnen Bus- und Stadtbahnlinienabschnitten • Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den einzelnen Abschnitten 	<p>Siedlungsflächen mit Erschließungsdefiziten sind in der sehr differenzierten Anlage 4.2 klar erkennbar. Detaillierte Fahrgastzahlen werden im VVS nur mit Zustimmung des Verkehrsunternehmens weitergegeben. Eine Veröffentlichung im NVP würde diese Steuerungsmöglichkeit unterlaufen. Im Übrigen schützt diese Regelung auch die Regionalzugverkehre.</p>

Verkehrsclub Deutschland (VCD)			
76	VCD	<p>Externe Bearbeitung Der Nahverkehrsplan wurde erstellt vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart, d.h. vom Besteller und Betreiber des Nahverkehrs. Somit bewertet der VVS seinen eigenen Nahverkehr; die Bewertung des vorhandenen und möglichen Leistungsangebots erfolgt ausschließlich aus Sicht des Betreibers und der Wirtschaftlichkeit. Damit wird von vornherein eine übergeordnete Sicht verhindert und die Weiterentwicklung des Nahverkehrs blockiert. So ist die 2. Fortschreibung des NVPs vollkommen ideenlos hinsichtlich der Ausweitung des ÖPNV-Angebots, welche auf nur wenigen Seiten abgehandelt wird. Der VCD sieht es deshalb als sinnvoll an, die Fortschreibung des NVPs an ein externes Verkehrsplanungsbüro zu vergeben, um grundsätzlich die Voraussetzungen zu schaffen, dass nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern neue Ideen eingebracht und Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können.</p>	<p>Der VVS erarbeitet gemäß Verbundvertrag die Entwürfe aller 5 Nahverkehrspläne im VVS-Gebiet. Für die LH Stuttgart ist der VVS der optimale Gutachter, da sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen VVS-Gesellschafter sind. Dieser neutrale und übergeordnete Blick ermöglicht dem VVS zum einen eine Betrachtung des ÖPNV aus der Fahrgast-Perspektive; zum anderen geht dem VVS der Blick dafür nicht verloren, was machbar und verkehrlich sinnvoll ist. Der VVS erbringt im Übrigen keine Verkehrsleistungen und ist somit keinesfalls „ÖPNV-Betreiber“; dies ist und bleibt in Stuttgart in weit überwiegenderem Maße die SSB.</p>
77	VCD	<p>Grenzüberschreitende Betrachtung Der Nahverkehrsplan Stuttgart betrachtet isoliert nur den städtischen ÖPNV. Grenzüberschreitende Verkehre, die vom Volumen der Personenfahrten mehr als die Hälfte ausmachen (Tabellen 3.1 und 3.2), werden zwar im Bestand und der Prognose aufgeführt. Eine inhaltliche Verknüpfung mit dem Regionalverkehrsplan ist aber im Verkehrsangebot nicht erkennbar. So fällt beispielweise das Angebot mit Regionalbussen ganz aus der Betrachtung des NVPs raus. Während das Straßennetz im Zuge der B27 südlich von Stuttgart, der B10 Richtung Vaihingen sowie innerhalb Stuttgarts ausgebaut und eine weitere Filder-Auffahrt zwischen der B10 und A8 neu gebaut werden soll, gibt es hier keine alternativen Angebote im ÖPNV. Der VCD fordert die Verkehre, die die Stadtgrenzen überschreiten, zu erfassen und für diese ein attraktives Angebot außerhalb der S-Bahn-Trassen mit Bussen anzubieten. Um ein spürbares Umsteigen vom privaten Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, soll auf mehrspurigen Einfallstraßen wie der B10, der B14 oder der B27 in den Zufahrtsbereichen eine Fahrspur nur für Schnellbusse umgewidmet und reserviert werden.</p>	<p>Die ein- und ausbrechenden ÖPNV-Verkehrsströme der Landeshauptstadt Stuttgart werden weit überwiegend über den SPNV abgewickelt und fallen damit in den Zuständigkeitsbereich anderer Aufgabenträger. Der Busverkehr spielt auf solchen Relationen auch wegen der beschränkten Kapazitäten nur eine nachgeordnete Rolle. Hier ist im Wesentlichen eine verbesserte Betriebsabwicklung (z. B. in der Schwieberdinger Straße, vgl. NVP Kap. 6.3.3) anzustreben. Zur Filder-Auffahrt sei angemerkt, dass auch attraktive Busverbindungen zügig befahrbare Trassen benötigen. Parallel zu den genannten Bundesstraßen existieren leistungsfähige Schienenstrecken, die von Regionalzügen, S- und Stadtbahnen bedient werden. Der Einsatz von Schnellbussen auf separaten Busspuren entlang dieser Achsen erscheint wenig zielführend.</p>

		Schnellbusse können dann in der Spitzenzeit in kurzem Takt an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren.	
78	VCD	<p>Zeitrahmen Eine Aufteilung in den für 5 Jahre gültigen Nahverkehrsplan und einen längerfristig angesetzten Nahverkehrsentwicklungsplan erscheint wenig sinnvoll. Der Nahverkehrsplan sollte im Zusammenhang mit einer langfristigen Perspektive stehen und von dieser auch abgeleitet werden. Der VCD schlägt deshalb vor, den Nahverkehrsplan als Teil des Nahverkehrsentwicklungsplans darzustellen und diesen auch in Beziehung zum Klimaschutzkonzept zu stellen.</p>	Die Landeshauptstadt Stuttgart setzt hier eine entsprechende Regelung des ÖPNVG-BW um, da der Nahverkehrsplan als Basis für die Vergabe des städtischen Verkehrsnetzes keine Prüfaufträge und Ausbauoptionen enthalten kann. Für den Nahverkehrsentwicklungsplan entstehen durch die Zweigleisigkeit sogar größere Spielräume.
79	VCD	<p>Umfassendes Nahverkehrsangebot Ein umfassendes Nahverkehrsangebot schließt eine durchgängige Mindestbedienung auf einem groben Nahverkehrsnetz sowohl in der Nacht als auch am Wochenende ein. Dies ist erforderlich, um mit dem öffentlichen Verkehr wirklich eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Die große Nachfrage nach dem Nachtbusangebot bestätigt, dass hier wichtige Bedienungslücken zu schließen sind. Auch im Fernverkehr kommen in der Nachtzeit regelmäßig Fernverkehrszüge in Stuttgart an, für die es heute keine Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt. Der VCD fordert, die Normalverkehrszeit (NVZ) am Werktag auf die außerhalb der Hauptverkehrszeit (6:30 bis 8:00 Uhr und 15:30 bis 18:30 Uhr) gelegenen Stunden zwischen 5:00 und mindestens 23:00 Uhr auszudehnen und die Spätverkehrszeit von frühestens 23:00 Uhr bis mindestens 1:00 Uhr zu verschieben.</p> <p>In Zeiten, in denen keine Bedienung im ÖV stattfindet, soll in einem ersten Schritt eine Beförderung im Stadtgebiet durch Linientaxen oder subventionierte Taxen ermöglicht werden. In einem weiteren Schritt soll im S-Bahn-Netz und teilweise auch im Stadtbahn-Netz in den heute nicht bedienten Nachtzeiten am Werktag und am Wochenende mindestens im Stundentakt bedient werden. Die Bedienung durch Taxen wird dann entsprechend reduziert.</p> <p>Der städtische und der regionale Nachtbusverkehr wird insofern verbessert, dass künftig von allen Haltepunkten auch in Richtung Stuttgart gefahren werden kann. Zur verträglichen Durchführung</p>	<p>Mit der Verlängerung des abendlichen 10-Minuten-Takts bis etwa 20:30 wurde im Dezember 2014 bereits auf verändertes Nachfrageverhalten reagiert und die NVZ ausgedehnt. Die Entwicklung wird weiter beobachtet. Für die geforderte weitere Angebotsverdichtung wird derzeit allerdings keine Notwendigkeit gesehen</p> <p>Bei einer Ausdehnung des Nachtbusverkehrs auf weitere Wochentage wird nur ein äußerst geringer Kostendeckungsgrad erwartet. Von einer entsprechenden Vorgabe im NVP wird daher abgesehen. Eine Subventionierung des nächtlichen Taxiverkehrs lässt ggf. Mitnahmeeffekte, aber keine verkehrlichen Wirkungen erwarten.</p> <p>Von den letzten Fahrplanfahrten abgesehen, ist mit allen von der City abgehenden Nachtverkehrs-Verbindungen auch bereits eine gegenläufige Erreichbarkeit des Stuttgarter Zentrums gegeben.</p>

		des Nachtverkehrs wird gefordert, dass in den Nachtzeiten das Alkoholverbot konsequent durchgesetzt wird durch mehr Personal in Bus und Bahn.	
80	VCD	<p>Beispielquartiere für nachhaltige Mobilität</p> <p>Um aufzuzeigen, dass Mobilität auch ohne Auto funktioniert, sollten Beispielquartiere entwickelt werden, die besonders gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden und in denen vollständig auf das Auto verzichtet wird oder die Bewohner spezielle Vergünstigungen erhalten, wenn sie auf das Auto verzichten, während andererseits Gebühren für einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum verlangt werden. Beispielquartiere sollen aufzeigen, wie die "Stadt der kurzen Wege" funktionieren kann und wie Einkaufen, Wohnen, Kultur und Arbeiten gebündelt wird. Der VCD schlägt vor,</p> <ul style="list-style-type: none"> • im geplanten Rosensteinviertel zwischen Heilbronner Straße und Nordbahnhofstraße ein autoarmes / autofreies Quartier mit optimiertem ÖPNV und gutem Fuß- und Radwegenetz zu entwickeln und • in ausgewählten Innenstadtbezirken und im Westen verkehrsberuhigende Umgestaltungen durchzuführen in Verbindung mit der Bewirtschaftung der Stellplätze und mit der Einführung eines vergünstigten City-Tickets für die Bewohner. 	Die Rechtswirkung des Instruments Nahverkehrsplan ist auf Liniengenehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beschränkt. Im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren NVP-Fortschreibungsentwurf primär unter diesem Gesichtspunkt konzipiert. Städtebauliche Zielsetzungen sind im Rahmen dieses Verfahrens nicht zu befördern.
81	VCD	<p>Umweltfreundliche Energie</p> <p>Nachhaltigkeit heißt, dass auch alle Fahrzeuge des ÖPNV ausschließlich mit regenerativer Energie, energiesparend und abgasarm betrieben werden. Regenerative Energie bedeutet nicht nur Verzicht auf herkömmliche Benzin- und Dieselfahrzeuge, sondern auch auf Atom- und Kohlestrom. Energieeinsparung wird unterstützt durch Energierückgewinnung beim Bremsen und durch niedrige Geschwindigkeiten. Der VCD erwartet, dass sowohl Busse als auch alle Schienenfahrzeuge in der Stadt Stuttgart vollständig mit regenerativer Energie betrieben werden. Dass dieses Ziel nicht von heute auf morgen erreichbar ist, soll nicht verhindern, dass sofort konkrete Maßnahmen umgesetzt werden können. Beispielsweise betreibt die Stadt Freiburg ihr Straßenbahnnetz heute schon mit regenerativ erzeugtem Strom.</p>	Seit dem Jahr 2016 betreibt das Unternehmen SSB alle 184 Stadtbahnwagen mit Ökostrom. Die Stadtverwaltung hält es darüber hinaus für wichtig, Bundes- und Landesregierung bei ihren Bemühungen um eine generelle Erhöhung des Anteils regenerativ erzeugten Stroms am gesamten Stromverbrauch zu unterstützen. Korrespondierend dazu soll mit der elektrischen Energie effektiver umgegangen werden. Die Stadtbahnen der SSB AG werden stromsparend mit Stromrückspeisung betrieben, neu beschaffte Fahrzeuge weisen günstigere Verbrauchswerte auf. Auch die Ausbildung des Fahrpersonals in energiesparender Fahrweise trägt hierzu bei.
82	VCD	<p>Cross-Border-Leasing</p> <p>Die Sicherstellung der Mobilität ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsfürsorge. Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge sind kein</p>	Derzeit bestehen keine Cross-Border-Leasing-Verträge für die ÖPNV-Infrastruktur.

		<p>Spekulationsobjekt. Die gemachten Cross-Border-Leasing-Geschäfte mit den Stuttgarter Straßenbahnen sind riskant, fragwürdig und undurchschaubar. Auch immer wieder geforderte PPP-Projekt (public private partnership) sind daraufhin zu überprüfen, ob sie dem ÖV-Kunden einen Nutzen bringen oder ob sie nur ein profitables Geschäft für den Investor zu Lasten der Allgemeinheit sind. Der VCD fordert, alle Cross-Border-Leasing-Geschäfte rückgängig zu machen bzw. Verhandlungen zu führen, um diese Geschäfte möglichst schnell zu beenden. Nur so ist auch die vollständige Verfügungsgewalt hergestellt, die für die Umsetzung der Ziele im ÖPNV erforderlich ist.</p>	
83	VCD	<p>Fahrrad-Mitnahme Die kostenlose Fahrradmitnahme in den S-Bahnen und den Stadtbahnen ist ein positiver Ansatz für eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV. Sie fördert beide Verkehrsarten und damit eine umweltfreundliche Mobilität. Von daher sollte die Fahrradmitnahme in S- und Stadtbahn keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen und auch auf Busse ausgedehnt werden. Der VCD möchte die zeitliche Beschränkung der Fahrradmitnahme in S-Bahn und Stadtbahn aufheben unter der Vorgabe, dass Radfahrer grundsätzlich Rücksicht gegenüber Behinderten, Eltern mit Kinderwägen oder vollbesetzten Verkehrsmitteln nehmen. Die Fahrradmitnahme soll ausdrücklich auch auf die Busse ausgedehnt werden. Sowohl in Bussen als auch in den Stadtbahnen sind entsprechende Möglichkeiten zum Aufstellen mehrerer Fahrräder vorzusehen. Das Angebot an abschließbaren Fahrradboxen an wichtigen ÖV-Knotenpunkten ist deutlich zu erhöhen. Dabei sollten außer fest vermieteten Boxen auch variabel und für Kurzparker nutzbare Fahrradboxen angeboten werden. Verwiesen wird auf die Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr des Landes Baden-Württemberg.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme in S-Bahnen fällt in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart und kann daher über den städtischen Nahverkehrsplan nicht geregelt werden. In den vergangenen Jahren sind die Fahrgastzahlen bei der SSB und im VVS gestiegen. Dies ist insbesondere auf Zuwächse im Berufsverkehr zurückzuführen. So zeigen die aktuellen Fahrgastzahlen, dass in der morgendlichen wie abendlichen Hauptverkehrszeit die Stadtbahnen sehr stark ausgelastet sind. In den Stadtbahnen ist daher eine Mitnahme von Fahrrädern montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten nicht erlaubt. Im Vorstellwagen der Zahnradbahn können Fahrräder vom Marienplatz nach Degerloch (bergwärts) ganztägig mitgenommen werden. Aufgrund des sehr hohen Auslastungsgrads der Stadtbahnen in den Abendstunden nach 18.30 Uhr, müssten auf Grund von Beobachtungen hier die Sperrzeiten eher ausgeweitet werden. Die Sperrzeiten dienen dazu, die im Berufsverkehr sehr vollen Züge nicht zusätzlich zu belasten. Ein einzelnes Fahrrad nimmt in der Regel zweieinhalb Stehplätze im Türbereich in Anspruch und kann den Zu- und Ausstieg behindern und damit die Haltestellenaufenthalte verlängern. Zudem ist der Mitnahme von Kinderwägen, Rollstuhlfahrern o. ä. Vorrang einzuräumen. Eine ganztägig</p>

			<p>erlaubte Fahrradmitnahme in den Stadtbahnen ist daher – auch im Sinne der Mehrheit der Fahrgäste – leider nicht praktikabel.</p> <p>Eine Fahrradmitnahme in Bussen wird geprüft. Die Landeshauptstadt Stuttgart und der VVS streben eine verbundeinheitliche Regelung an. Stadt und SSB sammeln momentan Erfahrungen mit einem speziellen Angebot auf der Linie 92 und beobachten aufmerksam die verschiedenen Pilotprojekte in den Verbundlandkreisen. Eine Festschreibung der Fahrradmitnahme ist vor dem Ende der Untersuchungen nicht sinnvoll. Die Aufstellung von Fahrradboxen kann über das Rechtsinstrument Nahverkehrsplan nicht geregelt werden.</p>
84	VCD	<p>Umsetzung des Konzepts tangenS des VCD KV Stuttgart</p> <p>Das zentral ausgerichtete S-Bahn-Netz stößt in der Innenstadt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Der VCD hat aufgezeigt, wie durch den Bau der Rosensteintangente kostengünstig zusätzliche tangentielle S-Bahn-Linien entwickelt werden können. Dabei wird die Gäubahntrasse in das S- oder Stadtbahn-Netz einbezogen und die städtische Erschließung im Norden und Westen Stuttgarts deutlich verbessert. Der VCD hält eine Weiterentwicklung des Bahn-Angebots im Sinne des Konzepts tangenS für einen ganz wesentlichen Beitrag, um die Stammstrecke Hauptbahnhof-Schwabstraße zu entlasten. Das Angebot im Bus- und Stadtbahnverkehr ist dann auf dieses Konzept abzustimmen. Der Entwurf für das Bahn-Konzept tangenS ist dieser Stellungnahme beigefügt. Denkbar ist auch, in einem ersten Schritt nur die Panoramabahn zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen als Stadtbahn fahren zu lassen.</p>	<p>Aus Sicht der Stadt Stuttgart ist der Erhalt der Panoramabahn (Gäubahn innerhalb des Stuttgarter Stadtgebietes) denkbar. Die Nachnutzung ist aus Sicht der Stadt als Umleitungsstrecke - insbesondere bei Störungen im S-Bahn-Tunnel - eine Option. Außerdem könnte der Weiterbetrieb dieser Strecke in Zusammenhang mit der Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte eine Perspektive für einen regelmäßigen Zugverkehr zwischen den Räumen Stuttgart-Vaihingen und -Feuerbach sein. Um die Strecke aber auch künftig als Umleitungsstrecke nutzen zu können, sollte sie auch weiterhin für den Regional- und/oder S-Bahn-Verkehr genutzt werden - eine Integration der Strecke ins Stadtbahnnetz würde künftig Umleitungen im S-Bahn-Verkehr ausschließen. Aufgabenträger für den S-Bahn- und Regionalzugverkehr sind jedoch der Verband Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg.</p> <p>Bei der Erarbeitung längerfristiger Entwicklungsperspektiven für den ÖPNV in Stuttgart, die im Nahverkehrsentwicklungsplan dargestellt werden sollen, wird die Gäubahn aber sicherlich zu berücksichtigen sein.</p>

85	VCD	<p>Keine Fahrpreiserhöhungen Die in den letzten Jahren gewonnenen neuen ÖV-Kunden müssen nach VCD-Meinung durch attraktive Tarife und guten Service langfristig gebunden und nicht gleich wieder durch Preiserhöhungen verschreckt werden. Der Kunde muss einen Mehrwert davon haben, wenn er das Auto stehen lässt und das Klima schont.</p> <p>Nach einer Untersuchung von ICLEI wurde der motorisierte Individualverkehr in Stuttgart im Jahre 2000 mit 84 Millionen € subventioniert gegenüber nur 55 Millionen € bei ÖPNV (<i>fairkehr</i> 1/2005). Zur Überprüfung dieser Aussagen wurde vom Gemeinderat das Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart mit einer Studie beauftragt. Es kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Der Auto-, Lastwagen- und Motorradverkehr belastet die Stadt mit einem Defizit von jährlich 75,5 Millionen Euro, der ÖPNV mit 62 Millionen Euro, wobei die ökologischen Folgekosten (Lärm, Feinstaub, Stickoxyde, CO₂-Zunahme) monetär gar nicht richtig fassbar sind. Trotz der höheren Subventionierung des MIV im Vergleich zum ÖPNV wurde in den Folgejahren der Kostendeckungsgrad im ÖPNV vor allem durch höhere Fahrpreise weiter erhöht, während im Straßenbau teure Maßnahmen realisiert wurden und werden (beispielsweise der Rosensteintunnel mit fast 300 Mio €).</p> <p>Der VCD fordert die Stadt Stuttgart, den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) auf, die Fahrpreise in den kommenden 5 Jahren nicht weiter zu erhöhen. Die Stadt Stuttgart soll die Finanzmittel, die heute in den motorisierten Individualverkehr gesteckt werden, zur Subventionierung des öffentlichen Verkehrs umschichten und den Kostendeckungsgrad im ÖV wieder senken.</p>	<p>Für die Tarifgestaltung im Verbundnetz ist der VVS zuständig. Bereits heute werden nur ca. 60 % der Kosten des ÖPNV aus Fahrgelderlösen erwirtschaftet. Der verbleibende Rest ist steuerfinanziert. Die Stadt Stuttgart hat darüber hinaus mit der Einführung des SozialTickets Sorge getragen, dass Bedürftige zu einem sehr günstigen Preis die öffentlichen Verkehrsmittel des VVS nutzen können.</p> <p>Zahlreiche deutschlandweit durchgeführter Marktuntersuchungen zeigen, dass bei der Entscheidung für oder gegen die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, weniger der Preis, sondern vielmehr das Fahrplanangebot, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, der Komfort der Verkehrsmittel, die Dichte des Haltestellennetzes und vor allem die Reisezeit ausschlaggebend sind. Das spiegelt sich auch in den seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen im VVS-Gebiet wider. 2013 (+ 3,2 %) und 2014 (+ 2,3 %) konnte das Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den Vorjahren nochmals deutlich gesteigert werden. Und auch in 2015 konnten die Fahrgastzahlen erneut um 2,5 % gesteigert werden. Zudem entscheiden sich immer mehr Kunden durch den Erwerb von Abos dauerhaft für die die Nutzung des ÖPNV im VVS.</p> <p>Zweifellos können auch tarifliche Maßnahmen dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Entsprechende Ansätze sind in den Verbundgremien zu diskutieren. Eine Vorfestlegung der Landeshauptstadt Stuttgart über den Nahverkehrsplan wäre dabei nicht hilfreich. Zudem erscheint eine bloße Absenkung des Kostendeckungsgrads wegen ihrer unspezifischen Wirkung uneffizient.</p>
86	VCD	<p>Keine Angebotsreduzierung im Stadtbahnnetz Durch den Bau von Stuttgart 21 wird nicht nur regelmäßig der Stadtbahn- und Busverkehr beeinträchtigt, es werden auch Stadtbahnstrecken unterbrochen, nur teilweise gefahren oder umgeleitet.</p>	<p>Das Projekt Stuttgart 21 ermöglicht, ungeachtet der problematischen Projektumsetzung, u. a. eine städtebauliche Entwicklung in zentraler, gut an den ÖPNV angebundener Lage, verbessert die Erreichbarkeit der City von den Fildern und schafft eine deutlich bessere</p>

		<p>Dies führt nicht nur zu längeren Wegen, sondern auch zu Überlastungen von Knotenpunkten wie z.B. den Berliner Platz und zu Überlastungen von Haltestellen wie am Hauptbahnhof.</p> <p>Der VCD hält den Bau von Stuttgart 21 für keine Verbesserung im ÖPNV und sieht nicht ein, dass die Fahrgäste auch noch dem Schaden ausgesetzt sind und die Folgen davon tragen müssen. Die SSB sollte überprüfen, ob sie überhaupt Vorleistungen für S21 übernehmen müssen und inwieweit diese minimiert werden können. Als Mindestleistungen sollte den betroffenen Fahrgästen Schadensersatz angeboten werden.</p>	<p>Verknüpfung zwischen Bahnhof und Stadtbahn-Tallängslinie. Sein längerfristiger Nutzen für den ÖPNV überwiegt deshalb vorübergehende Beeinträchtigungen während der Bauphase. Stadtverwaltung, SSB und VVS bemühen sich, diese Beeinträchtigungen zeitlich und räumlich zu minimieren. Wichtig dabei ist, den Fahrgästen Baustellenzustände rechtzeitig und umfassend zu kommunizieren. Nach Auffassung der Landeshauptstadt entsteht den Fahrgästen dadurch aber kein ausgleichender Schaden.</p>
87	VCD	<p>Bessere Bedienungen im Busnetz</p> <p>Wenn der ÖPNV-Anteil am Verkehrsaufkommen deutlich gesteigert werden soll, müssen die Busse einen wesentlichen Anteil des Fahrgastaufkommens übernehmen. Der Ausbau des Busverkehrs ist ohne große Infrastrukturkosten möglich. In erster Linie sollen kürzere Taktzeiten angeboten werden und die Betriebszeiten ausgedehnt werden. Der VCD fordert, Busverkehr der Kategorie 4 (Stundentakt außerhalb HVZ) in die Kategorie 3 mit mindestens durchgehendem Halbstundentakt umzuschichten. Bei hohem Fahrgastaufkommen sollte ein 10- oder 5-Minuten-Takt die Regel sein. Die Betriebszeiten sollten spätestens um 5 Uhr beginnen und frühestens um 24 Uhr enden - auch am Wochenende.</p>	<p>Die Frage, welche Beförderungskapazitäten künftig benötigt werden und welchen Beitrag der Busverkehr dazu leisten kann, wird im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan untersucht werden. Gegenwärtig liegen hierzu noch keine Erkenntnisse vor. Eine spätere Verdichtung von Busfahrplänen schließt aber auch ein verabschiedeter Nahverkehrsplan nicht aus.</p>
88	VCD	<p>Bevorrechtigung des Busverkehrs</p> <p>Dem Busverkehr muss gegenüber dem MIV weitere Vorrechte eingeräumt werden, damit dieser zuverlässig und pünktlich fahren kann. Gerade an stark befahrenen Straßen kann es nicht sein, dass der Busverkehr durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und parkende Fahrzeuge behindert wird. Ein (aufgeführtes) Beispiel für regelmäßige Behinderungen des Busses ist die Wagenburgstraße.</p> <p>Der VCD tritt schon lange dafür ein, den MIV zugunsten des ÖPNV deutlich zu beschränken, Busspuren einzurichten und den Bus an Signalanlagen zu bevorzugen. Dies muss konsequent weiter verfolgt werden.</p>	<p>Die Fortführung der Busbeschleunigung, d.h. die Einrichtung weiterer Busspuren und die Fortführung der Ampelbevorrechtigung, wird auch von der Landeshauptstadt als sinnvoll eingestuft. Dies ist in Kap. 6.3.3 des Nahverkehrsplans auch zu dargestellt.</p>
Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)			
89	LNV	<p>Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit</p> <p>Wichtiger als Maßnahmen wie neue Schienen- und Busstrecken und Verdichtung der Takte ist nach LNV-Meinung eine Verbesserung der Zuverlässigkeit des bestehenden ÖPNV. Die S-Bahn wird immer unzuverlässiger. Auch der Stadtbahnbetrieb scheint nicht</p>	<p>Die Stadtbahnen und Busse der SSB geben vergleichsweise wenig Anlass zu Beanstandungen. Die größten Störeinflüsse gehen zweifellos vom Individualverkehr aus, der vor allem den Busverkehr zeitweise behindert. In Kap. 6.3.3 des Nahverkehrsplans wird deshalb ein</p>

		<p>mehr so gut zu funktionieren wie früher. Allerdings fehlen dazu Aussagen im NVP. In den NVP sollte daher ein Abschnitt über Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Stadtbahnen und der Busse aufgenommen werden.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, Verspätungen und Ausfälle wie folgt zu erfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verspätete Abfahrten mit der Differenz der tatsächlichen Abfahrtszeit zur planmäßigen Abfahrtszeit und • Ausgefallene Fahrten mit der Differenz der tatsächlichen Abfahrtszeit der nächsten Fahrt zur planmäßigen Abfahrtszeit der ausgefallenen Fahrt. 	<p>Ausbau der ÖPNV-Bevorrechtigung gefordert. Die Stadtbahnen verkehren bereits überwiegend getrennt vom Straßenverkehr, größere Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit erscheinen hier nicht erforderlich.</p> <p>Über das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem der SSB sind Fahrplanabweichungen jederzeit auswertbar. Der Aufbau eines gesonderten Überwachungssystems ist deshalb entbehrlich.</p>
90	LNV	<p>Verkehrsprognose, Determinanten .der Verkehrsentwicklung</p> <p>Was im NVP über die zukünftige Entwicklung des Verkehrs steht, ist wenig hilfreich. Auf Seite 21 steht, dass der MIV bis 2025 um 1,7 % ansteigen wird. Wieso der MIV ansteigen wird, wird nicht nachvollziehbar erklärt.</p> <p>Im Jahr 2002 wurden am Außenkordon 826.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Im Jahr 2014 waren es 827.000 Fahrzeuge, also praktisch gleich viel. Wir hatten also in 12 Jahren keinen Verkehrsanstieg. Wenn im NVP steht, dass in den nächsten 11 Jahren von 2014 bis 2025 der MIV wieder zunimmt, dann müsste erklärt werden, wieso der MIV 12 Jahre ungefähr konstant geblieben ist und jetzt auf einmal wieder zunimmt. Wenn so etwas nicht im NVP erklärt wird, so wäre es doch besser, gar nichts zu den Prognosen zu schreiben. Tatsächlich muss durchaus damit gerechnet werden, dass der MIV sogar um mehr als die genannten 1,7 % zunimmt, nämlich als Folge des Baus des Rosensteintunnels und des Leuzetunnels und anderer Straßenprojekte auch außerhalb Stuttgarts. Die Information, dass durch Straßenbau wie zum Beispiel den Bau des Rosensteintunnels der MIV zunimmt, gehört in den NVP. Um die massive Verkehrszunahme durch den Rosensteintunnel zu vermeiden hat der LNV vorgeschlagen, nur eine Röhre fertig zu bauen.</p>	<p>Gemäß §11 (2) ÖPNVG Baden-Württemberg haben Aufgabenträger in der Region Stuttgart die regionale Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Der NVP greift deshalb auf das von der Region erstellte Verkehrsmodell zurück.</p> <p>Das hier für 2025 ausgewertete Bezugsszenario schreibt im Wesentlichen aktuelle Trends fort. Es enthält allerdings das Projekt „Stuttgart 21“ einschließlich der damit verbundenen Siedlungsentwicklung. Die dabei unterstellte Aussiedlung auf den bisherigen Bahnarealen führt zwangsläufig zu einer Erhöhung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens. Trotz der guten ÖPNV-Erschließung des Rosensteinviertels wird dabei ein Teil über den Individualverkehr abgewickelt werden. Dies erhöht das MIV-Volumen unabhängig von Straßenbaumaßnahmen.</p>
91	LNV	<p>Im NVP fehlt die Information, dass durch Förderung des ÖPNV der parallel verlaufende MIV nur dann weniger wird, wenn die Straßen entschleunigt werden. Insbesondere fehlt ein Konzept für die Entschleunigung des parallel zum ÖPNV verlaufenden MIV, damit die bei jeder ÖPNV-Verbesserung versprochene Verringerung des MIV auch tatsächlich eintritt.</p>	<p>Der NVP richtet sich angesichts seiner Funktion in den §§ 8, 8a, 12 und 13 PBefG primär an Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde. Diese Stellen sind jedoch kaum die richtigen Adressaten für weitergehende politische Zielsetzungen.</p>

		Der Abschnitt 3.3 Verkehrsprognose 2025 muss vollständig überarbeitet werden und auf richtige verkehrswissenschaftliche Basis gestellt werden.	Siehe Nr. 90
92	LNV	<p>Verbesserung der Infrastruktur bestehender Buslinien, Buskaps</p> <p>Dieses Thema fehlt im NVP. Es findet sich jedoch in der <i>Auswertung und Maßnahmenvorschläge der Bürgerbeteiligung zum NVP</i>. Hier steht richtig, dass folgende Maßnahmen denkbar wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Busbuchten zu Kap-Haltestellen, da so das zeitaufwändige Ein- und Ausscheren der Busse in den stark befahrenen Straßenraum entfallen kann • Bevorrechtigung der Busse an Lichtsignalanlagen • Schaffung von Busspuren. <p>Ein erhebliches Potenzial für die Verbesserung des Busbetriebs gibt es bei der Umgestaltung von Busbuchten zu Buskaps. In den RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) steht dazu (gekürzt): „Nachteilig ist bei Busbuchten, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • sich die Busse in den übrigen Fahrverkehr wieder einfädeln müssen, was trotz der Regelung nach § 20 Abs. 5 StVO bei starkem Kfz-Verkehr zu Zeitverlusten führt, • beim Anfahren und Verlassen unangenehme Seitenbeschleunigungen für stehende und zum Ausstieg gehende Fahrgäste entstehen, • sie in Folge widerrechtlich geparkter Fahrzeuge ... nicht immer korrekt anfahrbar sind und Busse daher schräg zum Halten kommen, • Busse beim Ein- und Ausfahren mit den Fahrzeugüberhängen Seitenraumflächen überstreichen, • die Seitenräume durch den Flächenbedarf der Buchten eingengt werden. Dadurch ... wird die Unterbringung von Witterschutz ... erschwert, • sie beim Winterdienst zusätzlichen Aufwand erfordern, • die städtische Einbindung oft problematisch ist.“ <p>In der <i>Auswertung und Maßnahmenvorschläge der Bürgerbeteiligung zum NVP</i> finden sich auch die Bushaltestellen auf der Schwieberdinger Straße, die der LNV bereits in seiner Stellung-</p>	Die Hinweise in den RAS 06 wie auch in den EAÖ 2013 sind bekannt. Die im Nahverkehrsplan dargestellte Regelausführung einer Haltestelle (Anlage 4.5) stellt ebenso ein Buskap dar. Das städtische Tiefbauamt prüft im Rahmen der Herstellung der Barrierefreiheit, bei anstehenden Straßensanierungen und bei Haltestellen-Modernisierungen zusammen mit dem Amt für öffentliche Ordnung und den Verkehrsunternehmen, ob vorhandene Busbuchten nicht durch Kap-Haltestellen ersetzt werden können. Nichtsdestotrotz können Busbuchten auch innerorts teilweise notwendig sein – beispielsweise in unübersichtlichen Straßenzügen oder zur Abpufferung von Fahrzeiten in Zeiten geringer Nachfrage.

		<p>nahme zum NVP09 positiv erwähnt hatte. Diese Haltestellen funktionieren offensichtlich, obwohl die Einsatzgrenzen nach RASSt 06, Seite 101 (750 Kfz/h pro Richtung und Busfolgezeit 2= 10 Minuten), überschritten sind. Es gibt zahlreiche Bushaltestellen bei denen die genannten Einsatzgrenzen nicht erreicht sind und trotzdem noch Busbuchten vorhanden sind, die noch aus einer Zeit stammen, als der Bus einen noch niedrigeren Stellenwert hatte als heute. Beispielsweise können fast alle Haltestellen der Buslinie 90 im Gewerbegebiet Weilimdorf auf Buskaps umgebaut werden. In vielen Fällen könnten durch den Umbau Flächen für Parkplätze oder Straßenbegleitgrün gewonnen werden. Wenn durch den Umbau von Bushaltestellen Flächen für Stellplätze gewonnen werden, können dafür bestehende Parkplätze für andere Zwecke, zum Beispiel Begrünung, verwendet werden.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, in den NVP eine Liste aller Bushaltestellen, die umgebaut werden können, aufzunehmen. Es bietet sich an, diese Liste mit der Liste der im NVP enthaltenen prioritär barrierefrei auszubauenden Bushaltestellen zu kombinieren.</p> <p>Es wird außerdem vorgeschlagen zu prüfen, bei welchen Busbuchten das Halten auf der Fahrbahn kurzfristig ohne größere bauliche Maßnahmen eingeführt werden kann. Dies ist beispielsweise bei der Bushaltestelle „Roßbachstraße“ der Linie 90 in Weilimdorf möglich, wo ohnehin auf der Straße gehalten wird, weil die Busbucht für Gelenkbusse zu kurz ist.</p> <p>Beim Umbau der Bushaltestelle „Ernst-Reuter-Platz“ der Linie 90 wurde ein Fehler gemacht. Das hinter einem Parkstreifen liegende Buskap ist nur 1,80 m breit. Richtig wäre ein Maß etwas über 2 m, damit der Bus den Bord anfahren kann. Der Fehler musste korrigiert werden, indem ein Stellplatz weggenommen wurde.</p> <p>Daher sollten solche Umbauten nicht vom Tiefbauamt alleine geplant werden. Es sollte die Abteilung Verkehr des ASS und/oder die SSB eingeschaltet werden.</p>	<p>Haltestellen-Umbauten werden grundsätzlich vor ihrer Realisierung mit allen beteiligten Ämtern besprochen. Die SSB AG ist in solchen Fällen maßgeblich beteiligt.</p>
93	LNV	<p>Verbesserung der Erschließungswirkung der Haltestellen für den Fußverkehr und für den Radverkehr</p> <p>Dieses wichtige Thema fehlt im NVP. Es findet sich jedoch in der <i>Auswertung und Maßnahmenvorschläge der Bürgerbeteiligung zum NVP</i>. Dort steht richtig, dass bei einigen Stadtbahnhaltestellen die Erreichbarkeit dadurch verbessert werden kann, dass ein zweiter</p>	<p>Mit dem Nahverkehrsplan kann der Umbau von Fußwegen und Fahrbahnquerungen nicht befördert werden. Der Hinweis wird zur Prüfung an das städtische Tiefbauamt weitergegeben.</p>

		<p>Zugang gebaut wird. Dies wurde zum Beispiel bei der Stadtbahnhaltestelle „Wolfbusch“ in Weilimdorf vor einigen Jahren gemacht. Es fehlt aber zum Beispiel ein Zebrastreifen über die Rembrandtstraße auf der südlichen Seite der Stadtbahnhaltestelle „Sonnenberg“, wo es einen Z-Übergang über die Gleise gibt. Zur Zeit kann dieser Z-Übergang von der Rembrandtstraße aus gar nicht erreicht werden, weil zwischen der Rembrandtstraße und dem Z-Übergang eine Abschränkung ist. Es wird vorgeschlagen, an dieser Stelle die Abschränkung zu entfernen und einen Zebrastreifen einzurichten. Wie an anderen Stellen auch, würde diese Maßnahme allerdings nicht nur der besseren Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltestelle für einen kleinen Teil der Fahrgäste dienen, sondern auch dem sonstigen Fuß- und Radverkehr.</p>	
94	LNV	<p>Darüber hinaus besteht ein großes Potenzial für Verbesserungsmöglichkeiten für den Fußverkehr durch längere Grünzeiten an ampelgesteuerten Fußgängerfurten und durch den Ersatz von ampelgesteuerten Furten durch Fußgängerüberwege (FGÜ, Zebrastreifen). Als Beispiel wird der geplante Kreisverkehr an der Einmündung der Engelbergstraße in die Solitudestraße in Weilimdorf genannt. Der Bau dieses Kreisverkehrs würde dazu führen, dass die Ampel-Furten durch Zebrastreifen ersetzt werden, was zur Verbesserung der Erschließungswirkung der Haltestelle „Bergheimer Hof“ führen würde.</p> <p>Als weiteres Beispiel für einen möglichen Ersatz einer ampelgesteuerten Furt durch eine FGÜ ist der Zugang zum südwestlichen Zugang zur Stadtbahnhaltestelle „Löwenmarkt“ über die Pforzheimer Straße. Es wird vorgeschlagen, diese Stelle zeitnah umzubauen.</p>	<p>Mit dem Nahverkehrsplan kann verkehrstechnischen Problemen an einzelnen Knoten nicht abgeholfen werden. Der Hinweis wird zur Prüfung an das städtische Tiefbauamt weitergegeben.</p>
95	LNV	<p>Zur Verbesserung der Fußgängerquerungsanlagen gehört auch eine Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus des Autoverkehrs. Es wird auf den Abschnitt 3.3.3.3 der EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) hingewiesen. Dort steht: „Zur Sicherung von Fahrbahnüberquerungen durch Fußgänger muss das Geschwindigkeitsverhalten mit der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Einklang gebracht werden. Ist dies nicht der Fall, so ist durch geeignete Maßnahmen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchzusetzen.“ Geeignete Maßnahmen sind zum Beispiel Plateaupflasterungen und Teilaufpflasterungen. Wie derartige bauliche Maßnahmen zu konstruieren</p>	<p>Der NVP richtet sich angesichts seiner Funktion in den §§ 8, 8a, 12 und 13 PBefG primär an Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde. Diese Stellen sind jedoch kaum die richtigen Adressaten für weitergehende städtebauliche Zielsetzungen.</p>

		sind, ist seit 30 Jahren bekannt. Das Problem ist, dass das Stuttgarter Tiefbauamt den entsprechenden Sachverstand sich bisher nicht angeeignet hat. Es wird vorgeschlagen einen Abschnitt über die Erschließungswirkung der Haltestellen in den NVP aufzunehmen und alle Haltestellen auf mögliche Verbesserungen zu überprüfen.	
96	LNV	<p>Verschlechterung des Nahverkehrs durch Stuttgart 21, Stadtbahnchaos</p> <p>Das Projekt Stuttgart 21 führt an mehreren Stellen zu Zeitverlusten für den Fußverkehr und damit zu einer Verschlechterung der Erschließungswirkung von Haltestellen. Dabei handelt es sich um vorübergehende Verschlechterungen während der Bauphase und dauernde Verschlechterungen. Als Beispiel für eine Verschlechterung, die nur vorübergehend sein soll, wird die derzeitige Situation im Hauptbahnhof genannt, die zu erheblichen Zeitverlusten für die zahlreichen Umsteiger zwischen Stadtbahn und Bahn führt. Als Beispiel für eine Verschlechterung, die auf Dauer bestehen bleiben soll, wird die Verlegung der Personenunterführung (PU) im Bahnhof Feuerbach genannt. Diese Verlegung führt dazu, dass zwischen der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Feuerbach und Feuerbach-Ost, wo es viele Arbeitsplätze gibt, Zeitverluste entstehen. Die neue PU bedeutet nicht nur einen Umweg für den Fuß- und den Radverkehr, sondern ist darüber hinaus auch schlechter, weil sie nicht eben ist. Nachteilig ist außerdem, dass die neue PU auch die Behinderten nützen müssen, weil es nach neuen Informationen der Bahn vorgesehen ist, die Personenaufzüge hier unterzubringen. Es wird vorgeschlagen, die Verschlechterungen durch das Projekt Stuttgart 21 für den Fußverkehr, die zu einem erheblichen Teil den Fußverkehr von und zu den Haltestellen von Stadtbahn und Bus betreffen, zu quantifizieren und in den NVP aufzunehmen und volkswirtschaftlich zu bewerten. Um die auf Dauer bestehenden Zeitverluste und die vorübergehenden Zeitverluste vergleichen zu können, müssen die zuletzt genannten Zeitverluste mit einem Annuitätenfaktor multipliziert werden wie es bei volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Rechnungen üblich ist. Die Baumaßnahmen für das Projekt Stuttgart 21 führen dazu, dass die Stadtbahnstrecken Staatsgalerie-Charlottenplatz und Staatsgalerie-Hbf jahrelang unterbrochen werden mit der Folge von erheblichen Zeitverlusten. Es wird vorgeschlagen, die betriebswirtschaftli-</p>	Das Projekt Stuttgart 21 ermöglicht u. a. eine städtebauliche Entwicklung in zentraler, bestens an den ÖPNV angebundener Lage, verbessert die Erreichbarkeit der City von den Fildern und schafft eine deutlich bessere Verknüpfung zwischen Bahnhof und Stadtbahn-Tallängslinie. Sein längerfristiger Nutzen für den ÖPNV überwiegt deshalb vorübergehende Beeinträchtigungen. Stadtverwaltung, SSB und VVS bemühen sich, diese Beeinträchtigungen zeitlich und räumlich zu minimieren. Wichtig dabei ist, den Fahrgästen Baustellenzustände rechtzeitig und umfassend zu kommunizieren. Nach Auffassung der Landeshauptstadt entsteht den Fahrgästen dadurch aber kein ausgleichender Schaden.

		<p>chen Schäden, die der SSB entstehen, und die volkswirtschaftlichen Schäden, die die Fahrgäste zu erleiden haben, zu quantifizieren und in den NVP aufzunehmen.</p>	
98	LNV	<p>Zukünftige Ausbauprojekte der Stadtbahn</p> <p>In diesem Abschnitt des NVP findet sich die U12, die U5 und die U6. Die Verlängerung der U6 zum Flughafen wird vom LNV abgelehnt wegen massiver Eingriffe in wertvolle landwirtschaftliche Flächen. Da der Flugverkehr besonders umweltschädlich ist, lehnt es der LNV ab, dass durch eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens das Fliegen attraktiver gemacht wird.</p> <p>Der LNV schlägt vor, die Verlängerung der U3 bis zur Universität Hohenheim in den NVP aufzunehmen.</p> <p>Die Universität Hohenheim ist eine Landeseinrichtung mit etwa 10.000 Studenten und 2000 Mitarbeitern. Durch ihre Campus-Struktur liegen fast alle Gebäude der Universität auf einem eng begrenzten Raum im gleichnamigen Stuttgarter Stadtteil. Der Campus der Universität Hohenheim wird heute durch mehrere Buslinien erschlossen. Die Hauptlast trägt dabei die Buslinie 70, die Hohenheim mit der Stadtbahnhaltestelle Ruhbank (Fernsehturm, U7 und U15) verbindet. Dieser Bus ist morgens und abends oft überfüllt. An seiner westlichen Peripherie ist der Campus auch an die U3 angeschlossen. Die Haltestelle der U3 liegt jedoch ca. 600 Meter vom Campus-Mittelpunkt entfernt. Bis zum östlichen Campus sind es fast 1,2 km.</p> <p>Wenn man den Anteil der Autobenutzer an der Universität Hohenheim senken will, braucht man einen attraktiven ÖPNV-Anschluss mit der Stadtbahn. Hierzu gehören eine umsteigefreie Direktverbindung in die Stuttgarter Innenstadt (Bahnhof) sowie eine Stadtbahnhaltestelle auf dem Campus.</p> <p>Die umsteigefreie Direktverbindung kann über den Bau der sog. Möhringer Kurve oder aber über Richtungswechsel im Bahnhof Möhringen erreicht werden.</p> <p>Die Stadtbahn kann durch Verlängerung um etwa 500 Meter über die Garbenstraße bis auf Höhe des Gebäudes Garbenstraße 17 geführt werden. Durch den Bau einer Stadtbahntrasse und einer neuen Endhaltestelle würden im Bereich der Garbenstraße Stellplätze wegfallen, die nicht mehr benötigt werden würden, wenn die</p>	<p>Die Realisierung der Stadtbahnstrecke Fasanenhof – Flughafen ist beschlossen und vertraglich vereinbart. Das Vorhaben steht deshalb nicht mehr zur Disposition.</p> <p>Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U3 zur Uni Hohenheim wird inzwischen auch von der Uni selbst abgelehnt. Die Planung wird deshalb derzeit nicht weiterverfolgt. Aktuell werden alternative Optionen zu einer Verlängerung der U3 in Richtung Birkach untersucht, eine Behandlung dieser Thematik ist im NVEP vorgesehen.</p>

		<p>ÖPNV-Anbindung von Hohenheim besser werden würde. Es bietet sich an, die Stadtbahn aus Kostengründen und aus Gründen der Flächeneinsparung teilweise einstreifig zu führen.</p> <p>Die Verlängerung der U3 wird seit einigen Jahren von verschiedenen Seiten gefordert und kommt zum Beispiel als Vorschlag im Bürgerhaushalt 2015 vor. Die Stadtverwaltung hat diesen Vorschlag positiv bewertet:</p>	
Referat Soziales, Jugend und Gesundheit (SJG)			
99	SJG	<p>Erst nach Abfassung der Stellungnahme vom 26.10.2015 zum Entwurf des NVPs wurde dem Referat bekannt, dass nur wenige S-Bahn-Haltestellen in Stuttgart barrierefrei gestaltet sind und dass insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen diese nur eingeschränkt nutzen können, da es an Leitsystemen fehlt. Vom Blinden- und Sehbehindertenverband erfuhr das Referat, dass im Bereich der Stadt Stuttgart nur die beiden S-Bahn-Haltestellen "Österfeld" und "Neckarpark" mit Blindenleitlinien ausgestattet sind. Die überwiegende Zahl der S-Bahn-Haltestellen weist keine besonderen Bodenstrukturen auf, die von blinden oder sehbehinderten Menschen entweder mit dem Langstock oder den Füßen wahrgenommen werden können. Gerade beim Nichtvorhandensein eines visuellen/taktischen Leitsystems aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle, der Einstiegstüren und zur Orientierung im Bereich der Haltestelle bestehen erhebliche Barrieren für blinde und sehbehinderte Menschen, die die aktive Teilnahme am ÖPNV zumindest erschweren, wenn nicht gar im Einzelfall verhindern.</p> <p>Es ist in der Regel weder eine Ausstattung von Treppengeländern oder Aufzügen mit Beschriftungen in Brailleschrift oder Pyramiden-schrift, noch die kontrastreiche Kennzeichnung von Stufen oder Bahnsteigkanten, noch eine Ausstattung mit taktilen Bodenleitsystemen vorhanden. Ziel solcher Blindenleitsysteme ist es doch, blinden und sehbehinderten Menschen durchgängige Wegeketten zu bieten und ihnen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Blinde Menschen können sich wegen fehlender Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern nicht oder nur sehr schwer orientieren und sind dadurch erheblichen Unfall- und Verletzungsgefahren ausgesetzt. Im Sinne der Zielbestimmung des PBefG, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen, sollte im Rahmen des Haltestellenverzeichnisses</p>	<p>Die barrierefreie Zugänglichkeit von S-Bahn-Stationen fällt primär in die Zuständigkeit des Aufgabenträgers Verband Region Stuttgart und kann über den städtischen Nahverkehrsplan nicht geregelt werden. Die Deutsche Bahn AG plant allerdings die Modernisierung zentraler S-Bahn-Stationen in den kommenden Jahren. Dabei sollen auch Blindenleitstreifen nachgerüstet werden. Genauere Informationen zum Thema Barrierefreiheit an S-Bahn-Stationen sind bei der Deutschen Bahn unter http://www.s-bahn-stuttgart.de/s_stuttgart/view/service/handicap.shtml erhältlich.</p>

		<p>aufgelistet werden, welche S-Bahn-Haltestellen nicht über die genannten besonderen Bodenstrukturen verfügen und bis wann und in welchen Schritten diese Barrieren beseitigt werden.</p> <p>Bis zur Herstellung der genannten besonderen Bodenstrukturen sollte an den betroffenen Haltestellen zumindest ein deutlich erkennbarer Hinweis auf die besondere Situation angebracht werden, der einerseits die betroffenen behinderten Fahrgäste warnt und andererseits nicht behinderte Fahrgäste darauf aufmerksam macht; dass sie behinderten Fahrgästen behilflich sind.</p>	
Verband Region Stuttgart (VRS)			
100	VRS	<p>Der Verband Region Stuttgart hat grundsätzlich keine Einwände gegen die in der 2. Fortschreibung des NVPs getroffenen Aussagen. Es sollten jedoch die Veränderungen, die der ÖPNV-Pakt zwischen Region, Land, Stadt Stuttgart und Verbundlandkreisen bewirkt, stärker berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart hat den NVP-Fortschreibungsentwurf primär im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des städtischen Verkehrsnetzes konzipiert. Ansätze und Überlegungen zur längerfristigen Weiterentwicklung des Nahverkehrs sollen im Nahverkehrsentwicklungsplan dargestellt werden.</p>
101	VRS	<p>Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart Gemäß den Ausführungen der Fortschreibung des NVPs ist der VRS Aufgabenträger für die regionalbedeutsamen Schienenverkehre, insbesondere also die S-Bahn Stuttgart. Die Verkehrsangebote gemäß PBefG seien hingegen in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise sowie der Landeshauptstadt. Durch den gemeinsamen Abschluss des ÖPNV-Pakts 2025 wurde die Aufgabenträgerschaft des VRS auch auf Expressbusverkehre ausgedehnt, die ebenfalls dem PBefG unterliegen. Mit den geplanten Expressbuslinien Leonberg – Stuttgart Flughafen/Messe und Kirchheim (Teck) - Stuttgart Flughafen/Messe ist auch die Stadt Stuttgart von diesen neuen Verkehren berührt. Die Beschreibung der Aufgabenträger im NVP bedarf deshalb einer Korrektur.</p>	<p>Die Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart für Expressbusverkehre wird in Kap. 1.3.4 ergänzt.</p>
102	VRS	<p>Angebotsstruktur im S-Bahnverkehr In der Fortschreibung des NVPs wird für die S1 eine Abweichung vom 60-Minuten-Takt an den frühen Morgenstunden am Wochenende genannt. Diese Darstellung ist korrekt, es wird jedoch empfohlen, grundsätzlich alle Abweichungen zu berücksichtigen, die existieren. Das gilt insbesondere für die Linien S1 und S6/S60, die auch an Werktagen außerhalb der HVZ abweichend zu den Linien S2 bis S5 weitgehend in einem 15-Minuten-Takt zwischen Stuttgart Schwabstraße und Plochingen (S1) bzw. Renningen (S6/S60) verkehren.</p>	<p>Der dichtere Fahrplanktakt der Linien S1 und S6 tagsüber ab der Mittagszeit wird in Kap. 2.2.1 als Ausnahme ebenfalls beschrieben.</p>

103	VRS	<p>Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr</p> <p>Der NVP strebt für die Stadtbahn ein möglichst einheitliches Taktangebot mit einem 10-Minuten-Takt an, das nur auf Linien ausgedünnt werden kann, wo weitgehend parallel andere Stadtbahnlinien verkehren oder Erschließungsfunktionen durch andere, überlagerte Verkehrsleistungen gewährleistet wird. Gemäß den weiteren Ausführungen des NVPs wird eine solche tolerierte Abweichung den Linien U5 (Leinfelden – Hauptbahnhof – Killesberg) und U8 (Vaihingen - Ostfildern-Nellingen) zuerkannt. Dieser Ansatz kann für die U8 nachvollzogen werden, deren Haltestellen auf dem kompletten Linienweg durch mindestens eine weitere Stadtbahnlinie im Regeltakt bedient werden, wodurch die U8 als klassischer Ergänzungsverkehr zusätzliche Kapazitäten in Form einer tangentialen Direktverbindung außerhalb der Innenstadt anbietet.</p> <p>Auf der U5 bedeutet die geringere Taktdichte eine klare Angebotsverschlechterung speziell für den Stadtteil Killesberg. Insbesondere bei Betrachtung der früheren Anbindung des Killesbergs durch die Stadtbahnlinien U5 und U12 ist die vorgeschlagene Bedienungsqualität zu hinterfragen. In Anbetracht der Umwandlung des Geländes zum Wohnungs- und Dienstleistungszentrum ist auch die Wegverlagerung des Messestandortes kein Argument zu Gunsten eines derart geringen Stadtbahnangebots. Die Buslinie 44 kann aufgrund der deutlich längeren Fahrtzeiten nach Stuttgart Mitte (Zeitverlust zum Hauptbahnhof gegenüber U5 > 50%) nicht als "Überlagerung mit einer anderen Verkehrslinie" anerkannt werden. Der VRS regt deshalb an, für den Stadtteil Killesberg ein dichteres Stadtbahnangebot wohlwollend zu prüfen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb ein unmittelbarer Innenstadtbezirk schlechter an Stuttgart Mitte Hauptbahnhof angebunden sein soll als mehrere Kommunen außerhalb der Landeshauptstadt.</p>	<p>Im Jahr 2013 wurde die Stadtbahnstrecke vom Eckartshaldenweg zum Killesberg auf einen 20-Minuten-Takt umgestellt. Das nach der Aufgabe des Messegeländes reduzierte Fahrgastaufkommen kann damit problemlos bedient werden, zumal der Killesberg auch von 2 Buslinien im 10-Minuten-Takt angefahren wird. Die Stuttgarter City kann mit diesen Linien immer noch schneller erreicht werden als von Kommunen außerhalb der Stadtgrenze.</p> <p>Bei einer Taktverdichtung der Stadtbahnlinie U5 müssten die Zusatzkurse mangels Kehrmöglichkeit bis mindestens bis Degerloch Albstraße geführt werden, was eine erhebliche Ausweitung des Betriebsaufwands wäre, ohne dass diese Zusatzleistungen auf der dicht befahrenen Talquerstrecke Eckartshaldenweg – Degerloch tatsächlich benötigt würden. In den Nahverkehrsplan wird deshalb keine weitere Vorgabe bezüglich der Bedienung des Killesbergs aufgenommen. Inwieweit ein Stadtbahnausbau im Filderbereich die Option eröffnet, zusätzliche Stadtbahnfahrten durch die Innenstadt zum Killesberg zu führen, wird ggf. im Nahverkehrsentwicklungsplan dargestellt werden.</p>
104	VRS	<p>Qualitätsstandards für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans (RVP)</p> <p>Der RVP bildet für alle NVPe in der Region eine übergeordnete Planungsgrundlage, die bei der Erstellung der NVPe zu beachten ist. Wie in der 2. Fortschreibung Ihres NVPs korrekt dargestellt ist, befindet sich gegenwärtig auch der RVP in der Fortschreibung. Zur Vorbereitung der Fortschreibung erfolgte auch die Definition bestimmter Grundstandards, die flächendeckend in der Region zur Anwendung kommen sollen. Neben Stuttgart Mitte als Oberzentrum</p>	<p>Die erwähnte Definition von Aufkommensschwerpunkten mit regionaler Bedeutung ist der Landeshauptstadt Stuttgart bislang nicht bekannt. Sie sieht aber einem entsprechenden Beteiligungsverfahren zur RVP-Fortschreibung mit Interesse entgegen. Von städtischer Seite wird dann auch vertieft zu prüfen sein, inwieweit die Heraushebung ausgesprochener Freizeitziele innerhalb ihrer Gemarkung im regionalen Kontext sinnvoll erscheint. Aus vorläufiger Sicht der Landeshauptstadt</p>

		<p>wurden darin auch die Gebiete Flughafen/Messe, Neckarpark/Wilhelma/Rosensteinpark sowie Fernsehturm/Waldau als Ziele besonderen Interesses definiert und einem Mittelzentrum gleichgesetzt. Der VRS schlägt vor, in den Kapiteln Beförderungszeiten und Bedienungshäufigkeiten auch Verbindungen zu diesen Punkten besonderen Interesses aufzunehmen. In die regionale Untersuchung mit aufgenommen wurden auch die Umsteigehäufigkeit sowie das Reisezeitverhältnis des ÖPNV zum MIV auf den Relationen zu den zentralen Orten, insbesondere dem jeweiligen Mittelzentrum und dem Oberzentrum Stuttgart. An dieser Stelle sollte überlegt werden, ob diese Kriterien auch in den NVP der Landeshauptstadt aufgenommen werden. Insbesondere die Analyse des Reisezeitverhältnisses zum MIV kann wichtige Anhaltspunkte für Nachbesserungen zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split bieten.</p>	<p>wären hier eher große Stuttgarter Stadtbezirke oder gewerbliche Schwerpunkte im Rang aufzustufen. Ganz generell dürfte es der Landeshauptstadt aber ohnehin schwerfallen, die Erreichbarkeit des Oberzentrums Stuttgart aus dem Umland durch Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu verbessern. Eine Verschiebung des Reisezeitverhältnisses zwischen MIV und ÖPNV auf innerstädtischen Relationen durch Maßnahmen im städtischen ÖPNV-Netz wird durchweg Investitionen in die Infrastruktur erfordern. Soweit diese noch nicht in der Realisierung sind, ist eine Umsetzung bis zum Vergabezeitpunkt nicht mehr zu erwarten. Die Darstellung von Planungsoptionen soll aber im Nahverkehrsplan aus vergaberechtlichen Gründen nicht erfolgen. Ggf. wird der Nahverkehrsentwicklungsplan Maßnahmenvorschläge enthalten, die Reisezeiten im ÖPNV-Netz verkürzen.</p>
105	VRS	<p>Ausbau der Infrastruktur und Ausweitungen des Betriebsangebots Der VRS unterstützt die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur. Bei Einrichtung bzw. Ausweitung von Busspuren an besonders stark belasteten Straßenabschnitten sollte grundsätzlich deren Auswirkung auf den gesamten Verkehrsfluss beachtet werden. Gerade an den im NVP aufgeführten, schon heute stark staubelasteten Verkehrsbereichen besteht das Risiko einer Verstärkung bestehender Engpässe - und damit auch steigender Schadstoffbelastung - wenn durch Busspuren in größerem Umfang MIV-Spuren entfallen. Im Sinne eines ganzheitlichen Verkehrsmanagements und einer Verflüssigung des Gesamtverkehrs empfiehlt der VRS die Einrichtung bzw. den Ausbau von Lichtsignalbeeinflussungen an stark belasteten Streckenabschnitten. Das sollte grundsätzlich auch dort der Fall sein, wo Buslinien nicht von der SSB AG bedient werden.</p> <p>Die S-Bahn Stuttgart ist wegen der bei der Region liegenden Aufgabenträgerschaft nur nachrichtlich aufgeführt. Der VRS möchte, dass am Bahnhof Feuerbach sowohl die Bahnsteigkanten als auch Aufzugsanlagen nachgerüstet werden.</p>	<p>Die Fortführung der Busbeschleunigung, und dabei insbesondere die Weiterentwicklung der Ampelbevorrechtigung, wird auch von der Stadt generell als sinnvoll eingestuft. Vor der Einrichtung von Busspuren oder ÖPNV-Vorrangtrassen werden selbstverständlich auch die Auswirkungen auf den MIV geprüft werden. Punktuelle Einschränkungen des MIV können dabei durchaus auch einmal hingenommen werden, zumal angesichts der hohen Schadstoffbelastung des Aufkommen im Straßenverkehr ohnehin zu reduzieren ist. Die Auswirkungen einer größeren Verlagerung von Verkehrsströmen vom MIV auf den ÖPNV und damit auch die Schaffung von kapazitiven Spielräumen im Straßennetz soll im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan untersucht werden.</p> <p>Die Landeshauptstadt begrüßt die angekündigte Nachrüstung des Bahnhofs Feuerbach als wichtiges Element zur Verbesserung der Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV-Netz.</p>

		<p>Für die Busverkehre im Stadtgebiet Stuttgart wird kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Ungeachtet dessen wird empfohlen, im NVP auch auf die neuen Expressbuslinien von Leonberg und Kirchheim unter Teck an den Stuttgarter Flughafen hinzuweisen.</p> <p>Im Stadtbahnverkehr wurden Taktverdichtungen zum 7½-Minutentakt oder alternativ Infrastrukturausbauten für Stadtbahnlangzüge öffentlich diskutiert. Ein entsprechender Ausblick auf diese Maßnahmen sollte im NVP berücksichtigt werden. Da für beide Fälle vermutlich weitere Stadtbahnfahrzeuge beschafft werden müssten, sollte in diesem Zusammenhang auch die notwendige Angebotsverbesserung auf der U5 berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Expressbuslinien zum Flughafen werden in Kap. 2.2.3 aufgenommen.</p> <p>Langfristige und noch diskutierte Maßnahmen werden im NVEP dargestellt.</p>
106	VRS	<p>Maßnahmen zur Luftreinhaltung</p> <p>Der ÖPNV-Pakt ist ein wichtiges Werkzeug zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split. Die Region Stuttgart gilt als eine der am stärksten von Stau belasteten Regionen Europas. Insbesondere der Kern der Landeshauptstadt leidet in hohem Maße auch am Schadstoffausstoß der Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs. Sowohl der Landesminister für Verkehr und Infrastruktur als auch der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt haben deshalb verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung und der Absenkung des MIV-Aufkommens zur Diskussion gestellt. Im NVP der Stadt Stuttgart sind hierzu keine Aussagen enthalten. Als Träger der Regionalverkehrsplanung legt der VRS großen Wert auf eine Lösung dieser Aufgaben unter Berücksichtigung der regionalen Gesamtsituation, die die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse nicht ausblendet und auch die Tragfähigkeit des ÖPNV nicht überlastet. Die Maßnahmen müssten unmittelbar in den NVP aufgenommen werden.</p> <p>Insbesondere Fahrverbote oder die Einführung einer zusätzlichen Umweltplakette für Dieselfahrzeuge sollten ausschließlich in einer sorgsamsten Gesamtabwägung unter Berücksichtigung aller Interessen überlegt werden. Auch nur partielle Fahrverbote würden eine massive Beeinträchtigung sowohl des Wirtschafts- als auch des Pendlerverkehrs bedeuten. Ausweichverkehre würden das unmittelbare Umland Stuttgarts überlasten, ohne dass dort eine adäquate Verbesserung der Infrastruktur in Aussicht steht. Wichtige Ver-</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart teilt diese Darstellung der Schadstoffproblematik vollumfänglich und geht davon aus, dass das Land Baden-Württemberg bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans diese Aspekte ebenfalls würdigen wird.</p> <p>Die Auswirkungen einer größeren Verlagerung von Verkehrsströmen vom MIV auf den ÖPNV und die damit verbundenen Herausforderungen für das ÖPNV-Netz, sollen im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsentwicklungsplan untersucht werden. Erst dann wird sich der notwendige Investitionsumfang genauer bewerten lassen.</p>

		<p>kehrsströme des Umlands (Durchreiseverkehr) würden zu erheblichen Umwegen gezwungen, die die Umweltprobleme lediglich verlagern, wenn nicht sogar insgesamt verschlechtern würden. Nachfragestarke Achsen zwischen Mittelzentren wie Esslingen – Ludwigsburg/Kornwestheim/Bietigheim-Bissingen/ Besigheim, Waiblingen/Fellbach - Leonberg und Waiblingen/ Fellbach- Böblingen/Sindelfingen haben zur Durchfahrt des Stuttgarter Stadtgebiets keine vergleichbare Alternative. Auch der Verkehr der Achse Waiblingen/Fellbach- Esslingen erfolgt über Stuttgarter Gemarkung.</p> <p>Die Einführung einer zusätzlichen Umweltplakette würde auch den ÖPNV unmittelbar beeinträchtigen, da Linienbusse nahezu ausschließlich mit Diesel betrieben werden. In Anbetracht der Einsatzzeit eines Omnibusses von bis zu 15 Jahren ist die diskutierte Pflicht zu einem Euro-VI-Fahrzeug per Umweltplakette ein erhebliches wirtschaftliches Risiko. Gleiches gilt für den Wirtschaftsverkehr. Für private Halter von Dieselfahrzeugen sind die Möglichkeiten zum Umstieg auf ein Euro-VI-Fahrzeug noch stärker begrenzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass selbst im Jahr 2015 noch Fahrzeuge nach Euro-V-Norm zugelassen wurden, die im Zeitraum 2019 bis 2021 noch weit von einem Alter von 10 Jahren oder mehr entfernt sein werden.</p> <p>Diesen Herausforderungen kann man auch mit einer Ausweitung des ÖPNV-Angebots nur begrenzt abhelfen. Der VRS hat durch die Einführung der S60 und die Festlegung erster Expressbuslinien wichtige Schritte getan, um Alternativen zur Fahrt in die Kernstadt Stuttgart anzubieten. Weitere Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV benötigen jedoch eine massive Investition in die Schieneninfrastruktur auch der Kernstadt, die nach jetziger Sicht durch die Aufgabenträger nicht finanzierbar sind. Sowohl die Kapazitäten der S-Bahn Stuttgart als auch der SSB sind ohne erheblichen finanziellen Mehraufwand kaum mehr zu erweitern.</p>	
107	VRS	<p>Vergaberechtliche Belange</p> <p>Die im NVP betrachteten Verkehre werden nahezu ausschließlich vom städtischen Verkehrsunternehmen, der SSB; betrieben. Private Busunternehmen erbringen Verkehre vor allem im einbrechenden Verkehr aus den Verbundlandkreisen. Die Stadt Stuttgart beabsichtigt, die Stadtbahn und Stadtbusverkehre der SSB auch zukünftig ohne wettbewerbliche Vergabe an diese zu vergeben. Entsprechende Aussagen sollten auch Eingang in den NVP finden.</p>	<p>Die angesprochenen Aspekte wurden geprüft. Der Betrieb der städtischen Verkehrslinien wird von der Landeshauptstadt Stuttgart als Gesamtleistung betrachtet und soll entsprechend § 8a (2) PBefG auch so vergeben werden. Eine Bündelung der Linien ist daher nicht erforderlich.</p>

	<p>Im Gegensatz zu den NVPen der Verbundlandkreise wurde auch auf eine Linienbündelung verzichtet, gleiches gilt für Aussagen zum Harmonisierungszeitpunkt und Vergabefahrplan für die SSB-Verkehre. Gemäß PBefG gilt in Deutschland der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit. Um zu verhindern, dass nur auf die lukrativen Linien eines Verkehrsraums eigenwirtschaftliche Anträge eingehen, hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, Linienbündel zu bilden. Eigenwirtschaftliche Anträge könnten damit nur auf das Bündel abgegeben werden, das sogenannte „Rosinenpicken“ soll aber unterbunden werden. Auf Grundlage des jetzigen NVPs könnte jedes Unternehmen einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf lukrative Linien der SSB abgeben, zumal über das Regierungspräsidium Stuttgart die Laufzeiten der bestehenden Genehmigungen öffentlich einsehbar sind.</p> <p>Es wird angeregt, sowohl die Stadtbahn- als auch die Busverkehre in jeweils ein Bündel zu fassen und in den NVP aufzunehmen. Hierzu sollte bereits die beabsichtigte Vergabe an die SSB mitgeteilt werden. Aus aktuellem Anlass weist der VRS darauf hin, dass auch in diesem Fall nach Vorinformation im EU-Amtsblatt eigenwirtschaftliche Anträge möglich sind. Im Fall des Stadtverkehrs Pforzheim wurde innerhalb der vergaberechtlichen Fristen ein eigenwirtschaftlicher Antrag für das gesamte Stadtbusnetz Pforzheims gestellt. Diese grundsätzliche Möglichkeit besteht auch für die Busverkehre der SSB.</p>	
--	---	--