

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

### 2.) Fraktionen in den Bezirksbeiräten

Nr.	Beirat / Fraktion	Anregung	Behandlung und ggf. Einbindung in den NVP-Entwurf
<b>Bad Cannstatt - CDU</b>			
1	Bad Cannstatt CDU	Der <b>barrierefreie Zugang zu den Haltestellen der S-Bahn und der Stadtbahn</b> ist von herausragender Bedeutung. Eine Verzögerung der Nachrüstung bis 2022 ist insbesondere bei den Haltestellen der S-Bahn und wichtigen Stadtbahnhaltestellen mit hoher Erschließungsfunktion nicht hinnehmbar. Deswegen ist darauf hinzuwirken, dass der S-Bahn-Halt Nürnberger Straße und die Stadtbahnhaltestelle Ebitzweg (Unterführung Richtung Seelberg) zeitnah nachgerüstet und umgebaut werden.	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 bestätigen, sind spätestens in 2021 die unvermeidlichen Ausnahmen in einer Ergänzung des Nahverkehrsplans darzustellen. 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.
2	Bad Cannstatt CDU	Das Informationsbedürfnis der Fahrgäste ist deutlich gestiegen. <b>Alle Haltestellen des ÖPNV sind mit dynamischen Anzeigen auszustatten.</b> Die Anzeige der Wartezeit fördert die Nutzung des ÖPNV. Die Anzeige von Störungen gehört heute zum unverzichtbaren Standard und gibt den Fahrgästen die Möglichkeit der Entscheidung, ob sie warten oder alternative Beförderungsmöglichkeiten in Betracht ziehen.	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.
3	Bad Cannstatt CDU	Zur Erhöhung der persönlichen Sicherheit aller Fahrgäste in den <b>Verkehrsmitteln des ÖPNV</b> sind grundsätzlich <b>Videoüberwachungsanlagen</b> zu betreiben.	Die Anforderung an die ÖPNV-Unternehmen ist in Kapitel 4.4.1 des NVPs dargestellt: „Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge sollen mit einer Anlage zur Video-Überwachung ausgerüstet sein. In Stadtbahnfahrzeugen soll für Notfälle eine direkte Sprechverbindung zum Fahrer ermöglicht werden.“
4	Bad Cannstatt CDU	Es ist dafür Sorge zu tragen, dass <b>bei allen Fahrscheinautomaten</b> (auch der DB) <b>Kurzstreckentickets</b> gekauft werden können und dies bei der Eingabe des Fahrziels auch als günstigste Möglichkeit vorgeschlagen wird. Es ist nicht hinzunehmen, dass ein gültiger Tarif von den Fahrgästen nur deshalb nicht in Anspruch genommen werden kann, weil es technisch nicht möglich ist oder der Fahrgast von selbst drauf kommen muss.	Die Gültigkeit des Kurzstreckentickets differiert je nach Verkehrsmittel und schließt zudem ein Umsteigen aus. Ob ein Kurzstreckenticket für eine Relation eingesetzt werden kann, hängt deshalb von der jeweils geplanten, konkreten Fahrt ab. Diese Information müsste zusätzlich vom Kunden erfragt werden, was den Verkaufsdialog am Fahrkartenautomaten ver-

			längern würde und von Gelegenheitskunden ggf. nicht einfach zu beantworten wäre. Kurzstreckentickets werden deshalb derzeit von den Fahrausweisautomaten nicht automatisch vorgeschlagen.
5	Bad Cannstatt CDU	Die <b>Anbindung NeckarPark</b> erfolgt mit <b>Stadtbahn bis zum Mercedes-Benz-Museum im Regelbetrieb</b> ; diese Strecke ist in den neuen Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) aufzunehmen.	<b>Erste Untersuchungsergebnisse liegen vor, die Maßnahme wird im NVEP behandelt.</b>
6	Bad Cannstatt CDU	Die <b>Stadtbahn ist bis Oeffingen/Schmiden zu verlängern</b> und diese Strecke in den NVEP aufzunehmen.	Maßnahme wurde bereits angedacht. Nutzen und Kosten sind noch nicht untersucht. Wird im NVEP behandelt.
<b>Bad Cannstatt – Bündnis 90 / Die Grünen</b>			
7	Bad Cannstatt Grüne	Beschleunigung: Es sollen alle <b>Bushaltestellen</b> mit Busbuchten dahingehend überprüft werden, ob eine <b>Umwandlung in "Buskaps"</b> möglich ist. Dies gilt insbesondere für wichtige Umsteigehaltestellen, wie am Cannstatter Bahnhof.	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.
8	Bad Cannstatt Grüne	An folgenden Stellen sollen Maßnahmen ergriffen werden, um die Busse zu beschleunigen: <b>Busspuren:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• auf der Rampe der Schöne Straße zur Kreuzung König-Karl Brücke/Mercedesstraße</li> <li>• in der König-Karl Straße zwischen der Mercedes- und Eisenbahnstraße und</li> <li>• auf der Rosensteinbrücke Richtung Neckartalstraße nach Fertigstellung Rosensteintunnel.</li> </ul> <b>Ampelvorrangschaltungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in der Mercedesstraße vor dem Abzweig in die Daimlerstraße.</li> </ul>	Die aktuell geplanten und geprüften Busspuren sind im NVP (Kapitel 6.3.3) dargestellt. <b>Die vorgeschlagenen Busspuren und LSA-Vorrangschaltungen werden zur Prüfung in den NVEP aufgenommen.</b>
9	Bad Cannstatt Grüne	Ausweitung: Die <b>Linie 56</b> soll zukünftig vom Kreisverkehr am Daimlermuseum in Richtung Benzstraße <b>ins neue Quartier NeckarPark</b> geführt werden (die bisherige Haltestelle NeckarPark [Stadion] in der Mercedesstraße-stadteinwärts würde entfallen).	Mit der Aufsiedelung des neuen Güterbahnhofareals ist geplant, die Buslinie 56 durch das Gelände zu führen und mit einer zentral gelegenen Haltestelle zu erschließen.
10	Bad Cannstatt Grüne	Ein Konzept für die <b>Erschließung der Bereiche Rommelshäuser Straße, östliches Steinhaldenfeld (südlicher Keltenweg und die</b>	Die Fußwege zur nächsten Haltestelle sind in manchen Siedlungsrandlagen - gerade für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen – sicherlich beschwerlich. Allerdings ist

		<b>Erwin-Häußler-Straße) und hinterer Seelberg</b> soll erarbeitet werden.	die direkte Erschließung dieser Gebiete mit Linienbussen oft problematisch, da das Straßennetz für Busse nicht nutzbar ist. Außerdem steht der Aufwand für einen regelmäßigen Busverkehr in solchen Quartieren in einem deutlichen Missverhältnis zur Anzahl der zusätzlich erreichbaren Fahrgäste. In Stadtbezirk sind keine weiteren ÖPNV-Angebote geplant.
11	Bad Cannstatt Grüne	<b>Anbindung des Krankenhauses Bad Cannstatt</b> mittels einer <b>Bus-Rundlinie</b> , die den Espan, den südlichen Bereich des Geigers samt Elly-Heuss-Knapp-Gymnasium einbindet.	siehe Nr. 10.
12	Bad Cannstatt Grüne	Die <b>Bushaltestellen</b> müssen einen <b>benutzerfreundlichen Zustand</b> aufweisen. Die Zugänge zu den Haltestellen müssen sicher sein. So sollte die <b>Haltestelle Dessauer Straße</b> so rasch wie möglich sicherer gemacht werden: Unterbindung des Überholens, Verlegung des derzeit provisorisch angelegten Zebrastreifens über die Bottroper Straße Richtung Bushaltestelle (nach dem Muster Burgholzhof).	Hinweis wird an das Tiefbauamt weitergegeben.
13	Bad Cannstatt Grüne	Vor dem geplanten <b>Stadtteilzentrum/Mehrgenerationenhaus Römer</b> soll <b>eine Bushaltestelle</b> eingerichtet werden.	Der Wunsch wird an das Tiefbauamt und die SSB zur Prüfung weitergegeben.
14	Bad Cannstatt Grüne	<b>Tarifstruktur:</b> Der NVP sollte sich mittelfristig das Ziel setzen, die <b>Zonen 10 und 20 zusammenzulegen</b> .	Fragen des Verbundtarifs sind kein Thema des Nahverkehrsplans.
<b>Bad Cannstatt – SPD</b>			
15	Bad Cannstatt SPD	Die <b>Haltestelle Nürnberger Straße</b> soll mit dem <b>Zusatz Krankenhaus Bad Cannstatt</b> versehen werden.	Hier ist sicher die S-Bahn-Haltestelle gemeint. Die gleichlautende Stadtbahnhaltestelle hat den Namenszusatz bereits seit einigen Jahren, auch in der akustischen Haltestellenankündigung im Fahrzeug.
16	Bad Cannstatt SPD	Die <b>Nachtbuslinie N4</b> wird seit etwa 3 Jahren an der Rosensteinbrücke zuerst Richtung Münster und anschließend erst wieder Richtung Hallschlag geleitet, obwohl nach wie vor deutlich mehr Leute am Römerkastell/Im Hallschlag aussteigen.	Das Nachtverkehrsangebot ist auf die Bedienung der größten Nachfrageströme ausgerichtet, die nachts von der City bzw. einigen zentrumsnahen „Hotspots“ in Richtung der äußeren Stadtbezirke verlaufen. Das Bedienungskonzept mit Ringlinien erlaubt dabei eine gute Flächenabdeckung mit noch vertretbarem Betriebsaufwand. Fahrtwünsche zwischen äußeren Stadtbezirken bedingen dabei zwangsläufig einen Umstieg an der zentralen Abfahrtsstelle, sofern Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle nicht von derselben Linie bedient werden. Auch eine zeitweise Umkehrung der Fahrtrichtung der Ringlinien würde daran nichts ändern. Diese Umkehrung würde zudem das Angebot hinsichtlich Fahrzeiten und Haltestellenla-

			gen deutlich unübersichtlicher machen und die Kundenkommunikation erschweren. Der Nutzen für einzelne wenige Fahrgäste würde diese Nachteile nicht aufwiegen.
17	Bad Cannstatt SPD	Für die <b>Einzugsbereiche der Haltestellen</b> ist unbedingt auch die Topographie mit zu bewerten.	Der Hinweis ist korrekt. Gleichwohl stellt sich die Frage, wie mit den bei einer verschärften Betrachtung identifizierten Erschließungsdefiziten umzugehen wäre. Häufig erlaubt es das vorhandene Wegenetz nicht, den ÖPNV noch näher an die Nutzer heranzubringen. Die teilweise hypothetisch vorstellbare Einrichtung von Kleinbus- oder Taxilinen wäre – stadtweit gesehen – sehr kostenträchtig, ohne dass sich das Fahrgastaufkommen im ÖPNV signifikant erhöhen würde. Mangels vertretbarer Abhilfemöglichkeit wird deshalb von einer entsprechenden, deutlich aufwändigeren Erschließungsanalyse abgesehen.
<b>Mühlhausen - CDU</b>			
18	Mühlhausen CDU	<p><b>Verbesserung des Nachtbusverkehrs</b></p> <p>Ist-Zustand: Die Linienführung der Nachtbusse ist kreisförmig. Der Start und Endpunkt aller Linien ist der Schlossplatz. Beispiel: Nachtbuslinie N5.</p> <p>Problem: Von der City aus sind die meisten Haltestellen gut zu erreichen, allerdings besteht die Busverbindung nur in eine Richtung. Wenn man nun beispielsweise von Mühlhausen nach Bad Cannstatt wollte, so müsste man zurzeit etwa 1 Stunde lang mit dem Bus fahren. Zuerst mit der Linie N5 bis zum Schlossplatz und anschließend mit derselben Linie bis Bad Cannstatt.</p> <p>Vorschlag: Es ist die Möglichkeit zu prüfen, ob nicht zumindest einmal pro Nacht ein Bus seine Linie in umgekehrter Richtung befahren kann, um die Verbindungsmöglichkeiten des Nachtbusverkehrs auszuweiten.</p>	Das Nachtverkehrsangebot ist auf die Bedienung der größten Nachfrageströme ausgerichtet, die nachts zweifellos von der City bzw. einigen zentrumsnahen „Hotspots“ in Richtung der äußeren Stadtbezirke verlaufen. Das Bedienungskonzept mit Ringlinien erlaubt dabei eine gute Flächenabdeckung mit noch vertretbarem Betriebsaufwand. Fahrtwünsche zwischen äußeren Stadtbezirken bedingen dabei zwangsläufig einen Umstieg an der zentralen Abfahrtsstelle, sofern Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle nicht von derselben Linie bedient werden. Auch eine zeitweise Umkehrung der Fahrtrichtung der Ringlinien würde daran nichts ändern. Diese Umkehrung würde zudem das Angebot hinsichtlich Fahrzeiten und Haltestellenlagen deutlich unübersichtlicher machen und die Kundenkommunikation erschweren. Der Nutzen für einzelne wenige Fahrgäste würde diese Nachteile nicht aufwiegen.
19	Mühlhausen CDU	<p><b>Verbesserung des öffentlichen Nachtverkehrs allgemein</b></p> <p>Es ist zu prüfen, ob es möglich ist, auch die Stadtbahnen in den Nachtverkehr zu integrieren. Es bestünde die Möglichkeit, am Wochenende (Do-So) auf jeder Stadtbahnlinie einen oder zwei Züge "kreisen" zu lassen, so dass zwischen 00:30 Uhr und 5:00 Uhr zumindest eine Grundverbindung gewährleistet ist.</p> <p>Diese Maßnahme soll in den NVEP aufgenommen werden.</p>	<b>Perspektivische Planungen zum Nachtverkehr sollen im NVEP behandelt werden.</b>

<b>Mühlhausen - SPD</b>			
20	Mühlhausen SPD	<p><b>Fahrradmitnahme</b></p> <p>Die Fahrradmitnahme in Omnibussen sollte in der Schwachlastzeit auf der Linie 54 getestet werden. Die Linie 54 befährt zwei Bergstrecken und hat um diese Zeit nur sehr schwach besetzte Busse.</p>	<p>Auch in schwächer besetzten Kursen sind Konflikte zwischen Fahrrädern und Kinderwägen/Rollstühlen/Rollatoren zu erwarten. Außerdem verlängert das Ein- und Ausladen von Fahrrädern den Haltestellenaufenthalt, die Mitnahme von verschmutzten Fahrrädern wird von anderen Fahrgästen kritisch gesehen. Insofern wird sich der Service Fahrradmitnahme in der Landeshauptstadt Stuttgart allenfalls auf ausgewählten Linien bzw. zu eingegrenzten Zeiten umsetzen lassen. Ob die Linie 54 hier einbezogen werden kann, ist derzeit noch offen. Stadt und SSB sammeln momentan Erfahrungen mit einem speziellen Angebot auf der Linie 92.</p>
21	Mühlhausen SPD	<p><b>Einsatz Kleinbusse</b></p> <p>Alternativ sollte der Einsatz von Kleinbussen, Linientaxis o.ä. auf der Linie 54 in der Schwachlastzeit geprüft werden. Die Fahrgastzahlen sind in der Schwachlastzeit sehr gering, es wären erhebliche Einsparung von Energie und Abgasen sowie eine Lärmreduzierung möglich.</p>	<p>Der Austausch der Beförderungsgefäße je nach Verkehrszeit hätte nahezu eine Verdoppelung des erforderlichen Fahrzeugparks zur Folge, hinzu kämen zusätzliche Ein- und Ausrückfahrten. Ökonomisch wäre dies nicht zu rechtfertigen, ökologisch zumindest zweifelhaft.</p>
22	Mühlhausen SPD	<p><b>Konvoibildung</b></p> <p>Reduzierung der Konvoibildung bei den Stadtbahnen. Der Punkt wird erst wieder relevant, wenn die Haltestelle Staatsgalerie voll in Betrieb ist.</p> <p>Besonders ist die Konvoibildung auf der Hauptstrecke Staatsgalerie-Hauptbahnhof-Berliner Platz (Linien 9 und 14) zu reduzieren, wodurch Anschlüsse nicht optimal erreicht werden und einzelne Bahnen überfüllt sind.</p>	<p>Aufgrund der mehrfachen Überlagerung von Linien können die Fahrtlagen nicht auf allen Streckenabschnitten ideal entzerrt werden. Die Alternative wäre eine reduzierte Komplexität des Netzes mit größeren Umsteigezwängen. Da hierunter die Attraktivität des Stadtbahnverkehrs stärker leiden würde als unter abschnittswisen asymmetrischen Zugfolgen, kann dies nicht befürwortet werden.</p>
23	Mühlhausen SPD	<p><b>Erreichbarkeit</b></p> <p>Zugang zur Haltestelle Max-Eyth-See: Fußgängerampeln sind oft so lange rot, dass die U 14 nicht erreicht wird, auch wenn der Bus der Linie 54 pünktlich ankommt. Es kam zu mehreren schweren Unfällen, da Fußgänger deshalb die Straße bei Rot überqueren. Ggf. Busfahrpläne oder Ampelschaltungen anpassen, sodass die Anschlüsse bequemer erreicht werden können. Ähnliche Situationen gibt es auch anderswo.</p>	<p>Der Hinweis wird dem Tiefbauamt, das für Lichtsignalregelungen zuständig ist, zur Kenntnis gegeben.</p>
24	Mühlhausen SPD	<p><b>Schafhaus</b></p> <p>Baugebiet Schafhaus: Sollte das Gebiet bebaut werden, ist die Anbindung an den ÖPNV nicht in ausreichendem Maß gegeben. Aktuell keine weitere Beplanung des Gebiets Schafhaus absehbar. Punkt kann zum Verkehrsentwicklungsplan zurückgestellt werden.</p>	<p>Zur ÖPNV-Anbindung des ehemals geplanten Wohngebiets Schafhaus gab es bereits Planungen (Verlängerung der Buslinie 401), die ggf. wieder aufgenommen werden können. <b>Werden im NVEP dargestellt.</b></p>

25	Mühlhausen SPD	<p><b>Verbindung nach Kornwestheim</b> Linie 401 sollte über Mühlhausen nach Kornwestheim verlängert werden. Eine Direktverbindung über die Heidenburgstraße würde vor allem die hoch gelegenen Teile Mühlhausens erschließen und außerdem mit dem östlichen Teil Kornwestheims verbinden. Falls das Gebiet Schafhaus bebaut würde, wäre damit außerdem eine gute ÖPNV-Anbindung gegeben.</p>	Ohne eine Aufsiedlung des Gebiets Schafhaus wird für eine Verlängerung der Linie 401 kein ausreichendes Nachfragepotenzial gesehen. Zudem steht der aktuelle Ausbauzustand des Straßenzugs Heidenburgstraße/Weidenbrunnen einem überörtlichen Busverkehr entgegen.
26	Mühlhausen SPD	<p><b>Anschlussicherheit</b> Die fahrplanmäßigen Anschlüsse der Linie 54 zu den Stadtbahnen müssen in der Schwachlastzeit (30-Minuten-Takt) gesichert werden. Bei verpassten Anschlüssen im 30-Minuten-Takt wird die Reisezeit oft mehr als verdoppelt.</p>	Bei der SSB wird seit vielen Jahren ein System zur Anschlussicherheit 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.
27	Mühlhausen SPD	<p><b>Busbeschleunigung</b> Sowohl die Linie 54 als auch die Linie 401 werden in der Hauptverkehrszeit in der Mönchfeldstraße stark behindert, Linie 54 zeitweise auch im Seeblickweg. An diesen Stellen sollten wirkungsvolle Beschleunigungsmaßnahmen vorgenommen werden. Priorisierung der Ampelschaltung zugunsten der L1100 von Aldingen muss dabei wahrscheinlich aufgegeben und der interne ÖPNV innerhalb des Stadtbezirks bevorzugt werden.</p>	Mit dem Nahverkehrsplan kann verkehrstechnischen Problemen an einzelnen Knoten nicht abgeholfen werden. Der Hinweis wird zur Prüfung an das städtische Tiefbauamt weitergegeben. <b>Der Nahverkehrsentwicklungsplan wird sich dem Thema ÖPNV-Betrieb in einer generellen Perspektive widmen.</b>
28	Mühlhausen SPD	<p><b>Verlängerung U12</b> Über die Verlängerung der U12 oder U14 bis nach LB-Pattonville sollte schon vor dem Verkehrsentwicklungskonzept weiter nachgedacht werden. Eine dreijährige Denkpause ist bei den langen Planungszeiten nicht sinnvoll.</p>	Die vorgeschlagene Maßnahme wird derzeit gutachterlich untersucht. Die Realisierung der Stadtbahnverbindung wäre jedoch eine Angebotsverbesserung, die überwiegend den Bewohnern des Landkreises Ludwigsburg nutzt. Daher liegt die Projektverantwortlichkeit beim Landkreis Ludwigsburg.
29	Mühlhausen SPD	<p><b>Überlastung U2</b> Die U2 muss in der HVZ entlastet werden. Kurzfristig könnte über eine Taktverdichtung, Einsatz einer weiteren Linie bis Bad Cannstatt oder Verbesserung der Anschlüsse von Neugereut auf U12 und U14 nachgedacht werden.</p>	Die Linie U2 wird schon heute durch einzelne Kurzfahrten Neugereut – Stöckach verstärkt. Wegen der hohen Streckenauslastung im Abschnitt Stöckach – Stadtmitte ist eine generelle Taktverdichtung nicht möglich.
30	Mühlhausen SPD	<p><b>Verbindung Mühlhausen - Zuffenhausen</b> Buslinie 401 nach Zuffenhausen ist zu den Stoßzeiten überfüllt. Eine Entlastung ist notwendig. Der Antrag ist eventuell durch den ganz neuen Fahrplanentwurf 2016 hinfällig. Dies ist noch zu überprüfen.</p>	Die Linie 401 wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verdichtet und verkehrt seitdem in den Hauptverkehrszeiten zwischen Zazenhausen Steigle und Zuffenhausen in einem 10-Minuten-Takt. Die damit vorgenommene Kapazitätsausweitung erscheint derzeit ausreichend.

31	Mühlhausen SPD	<p><b>Fahrgastinformation</b>          Alle Umsteigehaltestellen der Linie 54 müssen dringend mit DFI ausgerüstet werden, da die Linie 54 meist nur im 20- oder 30- Minuten-Takt fährt. Sollte ein Busanschluss nicht erreicht worden sein, ist oft ein Fußweg oder sogar ein Umweg mit der Stadtbahn sinnvoller als halbstündiges Warten, dazu ist aber eine aktuelle Information notwendig.</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. Zudem werden auch in den modernisierten Stadtbahnfahrzeugen die Busanschlüsse angezeigt.</p>
32	Mühlhausen SPD	<p><b>Fahrgastinformation</b>          Die DFI sollte auch alle Einrückfahrten anzeigen. Gerade bei den Einrückfahrten ist die Zielangabe für die Fahrgäste interessant.</p>	<p>Planmäßige Ein- und Ausrückfahrten sind im Fahrplandatenbestand erfasst und werden auch auf den DFI-Bildschirmen angezeigt. Im Interesse einer konsistenten, auch für ortsunkundige Fahrgäste begreifbaren Fahrgastinformation werden aber nach Möglichkeit die gleichen Endziele verwendet, die auch bei normalen Linienfahrten genutzt werden.</p>
33	Mühlhausen SPD	<p><b>Fahrgastinformation</b>          Die DFI sollte – wo Platz vorhanden – auch die aktuelle Uhrzeit anzeigen. Öffentliche Uhren werden immer seltener, immer noch benötigen aber viele Personen eine öffentliche Zeitanzeige.</p>	<p>Die DFI-Bildschirme zeigen die Zeit bis zur Ankunft der gewünschten Linie. Das Vorhandensein einer Uhr erscheint nicht erforderlich, nachdem inzwischen nahezu alle Fahrgäste jederzeit Zugriff auf die aktuelle Uhrzeit (Armbanduhr, Smartphone) haben.</p>
34	Mühlhausen SPD	<p><b>Verbesserungen bei der R11</b>          Die Zahl der Fahrten der R11 sollte wesentlich erhöht werden. Dazu muss im Bahnhof Münster endlich der lang geforderte Steg über die Bahn mit einem Zugang zu beiden Bahnsteiggleisen erstellt werden. Die R11 verbindet die Linien S5, S6, U7, U12, U13, U14, U4 und S1 auf extrem kurzem Weg. Einerseits könnte sie enorme Reisezeitverkürzungen bringen, andererseits die genannten S-Bahnlinien im Innenstadtbereich entlasten. Derzeit müssen alle Züge in Münster Gleis 1 anfahren, in Richtung Untertürkheim also die Güterzuglinie kreuzen. Mit dem lang geforderten Steg muss auch ein Zugang zum Richtungsgleis nach Untertürkheim mit einem Bahnsteig 2 geschaffen werden.          Bis auf die Endhaltestelle Kornwestheim handelt es sich um eine rein innerstädtische Linie. Sie sollte deshalb im Nahverkehrsplan behandelt werden.</p>	<p>Auch die Landeshauptstadt Stuttgart würde Angebotsausweitungen auf der Schusterbahn befürworten. Die Aufgabenträgerschaft der LH Stuttgart bezieht sich aber nur auf die Busse und Stadtbahnen im Stadtgebiet. Für die Schusterbahn ist der Verband Region Stuttgart (VRS) der zuständige Aufgabenträger. In der Vergangenheit hat der VRS mehrfach einen Ausbau der Schusterbahn untersuchen lassen, wobei aber 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.</p>

35	Mühlhausen SPD	<p><b>Verbindung vom Stadtbezirk Mühlhausen nach Fellbach-Schmiden und Sommerrain</b>          Außerhalb der HVZ sollten die Linien 54 und 58 zusammengelegt werden (z.B. Freiberg – Neugereut – Schmiden – Sommerrain). Die Umsteigeverbindungen vom Stadtbezirk Mühlhausen nach Sommerrain und nach Schmiden und Oeffingen sind außerhalb der HVZ katastrophal schlecht. Da beide Linien sehr lange Wartezeiten an den Endstationen haben, ließe sich die Verknüpfung wahrscheinlich ohne zusätzliche Busse ermöglichen.          In der HVZ besteht schon eine direkte Verbindung zum Sommerrain, außerdem könnte die U2 in der HVZ durch die Direktverbindung nach Schmiden überlastet werden.</p>	<p>Das Wesen des ÖPNV besteht in der Bündelung von Verkehrsströmen – nur dann lassen sich größere Beförderungsgefäße und Taktverkehre ökonomisch und ökologisch rechtfertigen. Das Liniennetz richtet sich deshalb primär an den Korridoren mit der stärksten Verkehrsnachfrage aus. Für Nebenrelationen können daher oftmals leider nur umwegige Verbindungen angeboten werden. Dies trifft auch auf die kritisierte Relation in die Fellbacher Stadtteile zu. Im Prinzip ist diese Strecke ganztags mit den Linien 54, U2 und 58 zu bewältigen, wobei an der Umsteigehaltstelle „Obere Ziegelei“ leider teilweise längere Wartezeiten auftreten. Da die Buslinie 58 tagsüber jedoch die Verbindung Sommerrain – Obere Ziegelei mit abdeckt, ist eine Verknüpfung mit der Buslinie 54 nicht möglich.          Zwischen Mühlhausen und Sommerrain besteht bedarfsgerecht in den Hauptverkehrszeiten eine Direktverbindung mit der Buslinie 54, tagsüber und abends eine Umsteige Verbindung mit der Buslinie 58. Damit ist auch diese Relation ganztags, wenn auch mit unterschiedlichen Reisezeiten, im ÖPNV zu bewältigen.</p>
36	Mühlhausen SPD	<p><b>Erreichbarkeit der Haltestellen</b>          Bei den Haltestellen „Max-Eyth-See“ und „Hofen“ (dort nur stadtauswärts) sollte am <b>jeweils anderen Ende ein weiterer Zugang</b> geprüft werden. Der Zugangsweg zum Park-and-Ride-Platz Max-Eyth-See würde bei Doppelzügen je nach Ausstieg von bis zu 300 m auf weniger als 150 m reduziert werden. Die notwendigen Fußgängerampeln über die Mühlhäuser Straße können mit denjenigen am anderen Haltestellenende so gekoppelt werden, dass keine zusätzliche Behinderung der KfZ entsteht. An der Haltestelle „Hofen“ würde sich der Weg für die zahlreichen Fahrgäste ähnlich verkürzen, die über „Im Stüble“ nach Hofen gehen.</p>	<p>Die Haltestellen „Max-Eyth-See“ und „Hofen“ wurden erst vor kurzem für den Einsatz von 80m-Zügen verlängert. Die Baumaßnahmen sind abgeschlossen, daher wäre es ein sehr großer Aufwand, jetzt nochmals zusätzliche Gleis- und vor allem Straßenquerungen mit den entsprechenden Signalanlagen zu planen und zu bauen. Auch zeigt sich bei näherer Betrachtung, dass sich der Mehrwert für die Nutzer in Grenzen hält. Der Park-and-Ride-Platz ist lediglich rund 200m von der Haltestelle „Wagrainäcker“ entfernt, weshalb ein unwesentlich kürzerer Fußweg zu der weiter stadtauswärts gelegenen Haltestelle „Max-Eyth-See“ nicht viel bringt. Auch der Mehrwert der Abkürzung für die Fußgänger, die durch die Straße Im Stüble kommen, ist begrenzt. Angesichts der eher überschaubaren Anzahl der davon betroffenen Fahrgäste und der geringen Wegeverkürzung von lediglich rund 100m stehen hier (anders als bei der Haltestelle Mühlhausen) Aufwand und Nutzen in keinem sinnvollen Verhältnis.</p>
37	Mühlhausen SPD	<p><b>Temporäre Busspuren</b></p>	<p>Die Betrachtung der Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsknoten geht weit über den möglichen Regelungsinhalt eines</p>



		Es soll geprüft werden, ob die Busspur in der Mühlhäuser Straße in eine temporäre Busspur umgewandelt werden kann. Die Kapazität der Kreuzung mit dem Seeblickweg ließe sich damit erhöhen, um kürzere Umlaufzeiten und damit kürzere Wartezeiten für die Fußgänger zu erzielen. Wenn dies noch nicht machbar ist, sollte die Umwandlung der Busspur in eine zweite Linksabbiegerspur mit Busanforderung geprüft werden.	Nahverkehrsplans oder auch eines Nahverkehrsentwicklungsplans hinaus und kann hier nicht aufgegriffen werden. Die Anregung wird an das Tiefbauamt und die SSB weitergegeben.
38	Mühlhausen SPD	<b>Betriebs- und Verkehrszeiten</b> Die Betriebs- und Verkehrszeiten der Stadtbahnen sollten mindestens von 5:00 Uhr bis 0:50 Uhr festgelegt werden. Diese Zeiten entsprechen am Morgen für fast alle Haltestellen den jetzt gültigen Zeiten, in der Nacht sollten sie – falls kein Nachtbusangebot kommt – um eine halbe Stunde ausgedehnt werden. Auf keinen Fall dürfen sie im NVP nicht wie – jetzt vorgesehen – auf 23:30 Uhr zurückgenommen werden.	Die in der Tabelle 4.4 des NVPs dargestellten Betriebszeiten sind als Mindestvorgabe zu verstehen, die in der Regel übertroffen werden wird, die hinsichtlich der Umlaufplanung und der Ein- und Ausrückfahrten aber gewisse Spielräume zulässt. Eine aktive Reduzierung des bestehenden Spätverkehrsangebots ist dabei jedoch nicht beabsichtigt.
39	Mühlhausen SPD	<b>Betriebs- und Verkehrszeiten</b> Das derzeitige eingeschränkte Nachtbusangebot vom Donnerstag sollte auf die Tage Sonntag bis Mittwoch ausgedehnt werden.	In allen Nächten vor Freitagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen sind die Stuttgarter Stadtteile auch nachts durchgehend erreichbar, wofür ein gesondertes Nachtnetz mit zehn Linien zur Verfügung steht. Aufgrund der geringeren Nachfrage gilt für die Nächte von Donnerstag auf Freitag ein etwas reduziertes Angebot mit drei statt sonst fünf Fahrten je Linie. Um das Nachtangebot abzurunden, könnte eine Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf die ganze Woche sinnvoll sein. Dabei wäre es empfehlenswert, den reduzierten Fahrplan für die Nächte von Donnerstag auf Freitag auf alle Nächte unter der Woche zu übertragen. Wegen der dadurch entstehenden hohen Kosten - die bei weitem nicht durch zusätzliche Ticketeinnahmen gedeckt werden können - wird von einer entsprechenden Vorgabe im Nahverkehrsplan abgesehen.
40	Mühlhausen SPD	<b>Service</b> Fahrkartenautomaten müssen bei Zieleingabe auch Kurzstrecken erkennen und auch sonst möglichst günstige Fahrausweis anbieten.	Die Gültigkeit des Kurzstreckentickets differiert je nach Verkehrsmittel und schließt zudem ein Umsteigen aus. Ob ein Kurzstreckenticket für eine Relation eingesetzt werden kann, hängt deshalb von der jeweils geplanten, konkreten Fahrt ab. Diese Information müsste zusätzlich vom Kunden erfragt werden, was den Verkaufsdialog am Fahrkartenautomaten verlängern würde und von Gelegenheitskunden ggf. nicht ein-

			fach zu beantworten wäre. Kurzstreckentickets werden deshalb derzeit von den Fahrausweisautomaten nicht automatisch vorgeschlagen.
41	Mühlhausen SPD	<p><b>Service</b> An allen Haltestellen sollte eine durchgehend erreichbare Telefonnummer für plötzlich auftretende Probleme angegeben werden. Z.B. konnte niemand erreicht werden, als frühmorgens der Zugang zur S-Bahn Stadtmitte zu öffnen vergessen wurde. Auch bei „verschluckten“ Kreditkarten, bei ausfallenden Bussen an Haltestellen ohne DFI o. ä. sollte immer jemand erreichbar sein. Es sind derzeit häufig keine durchgehend erreichbaren Nummern angegeben.</p>	<p>Jede telefonische Anlaufstelle wäre überfordert, wenn sich bei einem Fahrtausfall an allen Haltestellen Fahrgäste telefonisch nach der Ursache erkundigen wollten. Die Verkehrsunternehmen arbeiten deshalb gemeinsam mit dem VVS sehr intensiv an einer Optimierung der Echtzeit- und Störungsinformation über das Internet und Smartphones. Dabei wurde bereits eine hohe Servicequalität erreicht. Fahrplanauskünfte können zudem Tag und Nacht über das landesweite Call-Center der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg erfragt werden.</p> <p>Bei Automatenstörungen offerieren alle Verkehrsunternehmen entsprechende Servicenummern, die auf den Automaten angeschrieben sind. Bei sehr außergewöhnlichen Ereignissen ist auch ein Anruf bei der Polizei zulässig. Beispielsweise kommuniziert die S-Bahn Stuttgart die entsprechende Rufnummer der Bundespolizei in ihren Stationen.</p> <p>Im Nahverkehrsplan wird daher auf die Forderung einer 24-Stunden-Erreichbarkeit verzichtet.</p>
42	Mühlhausen SPD	<p><b>Vorbildliche Verbundintegration</b> Alle Ortsbusse u. ä. müssen eingebunden werden</p>	<p>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.</p>
43	Mühlhausen SPD	<p><b>Erschließungsstandards</b> Für die Einzugsbereiche der Haltestellen ist unbedingt auch die Topographie mit zu bewerten. Z.B. im Stadtbezirk Mühlhausen mit einem Fluss und steilen Weinbergen gibt die Luftlinienentfernung von einer Haltestelle nur einen schlechten Anhaltspunkt für die Erreichbarkeit</p>	<p>Der Hinweis ist korrekt. Gleichwohl stellt sich die Frage, wie mit den bei einer verschärften Betrachtung identifizierten Erschließungsdefiziten umzugehen wäre. Häufig erlaubt es das vorhandene Wegenetz nicht, den ÖPNV noch näher an die Nutzer heranzubringen. Die teilweise hypothetisch vorstellbare Einrichtung von Kleinbus- oder Taxilinen wäre – stadtweit gesehen – sehr kostenträchtig, ohne dass sich das Fahrgastaufkommen im ÖPNV signifikant erhöhen würde. Mangels vertretbarer Abhilfemöglichkeit wird deshalb von einer</p>

			entsprechenden, deutlich aufwändigeren Erschließungsanalyse abgesehen.
44	Mühlhausen SPD	<b>Linienführung</b> Beim geplanten Linientausch von U1 und U14 sind die Anschlussbeziehungen zur S-Bahn mit zu berücksichtigen. Bei Führung der U1 über Hbf hätte diese vier (!) Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn, die U14 nur eine an der Endstation Vaihingen.	Der Stadtbezirk Mühlhausen ist künftig mit der Stadtbahnlinie U12 schneller als bisher an das S-Bahn-Netz angebunden. Für die genaue Führung der Linie U14 im City-Bereich erscheint dieses Kriterium daher nachrangig.
45	Mühlhausen SPD	<b>ÖPNV-Bevorrechtigungen</b> Die Bevorrechtigungsschaltungen für Stadtbahn und Bus sollten optimiert werden. Einfach zu realisieren wäre dies z.B. bei der U14 zwischen Münster und Mineralbäder (ausgenommen Rosensteinbrücke/Neckartalstraße). Auch bei einfachen Kreuzungssituationen werden die Stadtbahnen häufig zum Bremsen oder teilweise zum Anhalten gezwungen, da die Bevorrechtigungen ungenau berechnet oder unzureichend sind. Linienbusse sollen grundsätzlich bevorzugt werden.	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. Mehr noch als die Verkehrsunternehmen sind dabei allerdings die städtischen Ämter gefordert.
<b>Obertürkheim/Uhlbach - SÖS Linke PluS</b>			
46	Obertürkheim/Uhlbach SÖS Linke PluS	<b>Buslinie 79:</b> SÖSLinkePluS beantragt diese Buslinie 79 zu erhalten. <u>Begründung:</u> Fahrzeit-Infos: Von Uhlbach- Flughafen mit Bus 62- S-Bahn 1 und 2/3 über Hauptbahnhof: 1 Std. Von Uhlbach mit Buslinien 62-65- 79 über Heumaden- Plieningen: 1 Std.04 Min. Die Busverbindung von Uhlbach/Obertürkheim (auch von den anderen oberen Neckarvororten) mit der Linie 65 nach Plieningen, dort vertaktet im direkten Anschluss zur Linie 79 (Hybrid-Antrieb), stellt eine sinnvolle und notwendige Alternative zur immer unsicherer gewordenen S-Bahn Verbindung S1 über den Hauptbahnhof, dann weiter mit S 2/3 zum Flughafen dar. Die Fahrzeit dieser alternativen Verbindung ist bei ungestörtem Fahrplan nur um 4 Minuten verlängert. Die zunehmende Verkehrsproblematik im Stuttgarter Innenraum, mehrheitlich wohl hervorgerufen durch die Baumaßnahmen zu "Stuttgart 21", wird sich in den nächsten Jahren steigern: Die Fahrplan-Sicherheit einer Fahrt zum Stuttgarter Flughafen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel S-Bahn ist jetzt schon nicht mehr gewährleistet. In den letzten Jahren war die Verbindung mit dem Bus von	Die Linie 79 hat die Erwartungen an die Nachfrage nicht erfüllt, daher wird die Linie im Mai 2016 eingestellt. Von der Durchbindung der L. 65 über Plieningen hinaus zum Flughafen bzw. bis zur Messe wurde bislang Abstand genommen, da die bereits relativ lange Linie durch eine weitere Verlängerung unzuverlässiger (= unpünktlicher) werden würde. Insbesondere in Heumaden, Sillenbuch und Riedenberg gibt es verkehrliche Hemmnisse. Spätestens mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des Filderbahnhofs wird das Thema erneut geprüft werden. Für den jetzigen Nahverkehrsplan soll aber keine Vorgabe gemacht werden.

		<p>Obertürkheim (Linie 65) über Plieningen zum Flughafen (Linie 79) eine sicherere Alternative bei den immer wieder aufgetretenen S-Bahn Störungen, Verspätungen oder Totalausfällen, insbesondere auf dem Streckenverlauf im Stuttgarter Innenraum (Hauptbahnhof - Schwabstraße).</p> <p>Die Terminierung von Flügen stellt allerdings eine "feste Größe" dar. Ersatzflüge bei verspätetem Eintreffen am Flughafen stehen kaum zu Verfügung. Preisgünstige Festbuchungen verfallen bei einem Versäumnis des Abflugs ersatzlos (Eigenverschulden).</p> <p>Die von der SSB zur Begründung angeführte mangelnde Nachfrage durch Fahrgäste auf der Buslinie 79 könnte durchaus dadurch verbessert werden, wenn der VVS in selbstkritischer Haltung zu der o.g. genannten S-Bahn-Problematik Stellung bezieht und mit Öffentlichkeitsarbeit auf diese gute Alternativ-Verbindung durch entsprechende Information/Werbung hinweist. Dies geschah in der Vergangenheit nicht.</p> <p>Bei Flugreisen auf dieser Pendel-Verbindung Plieningen-Flughafen (12 Min.) wurde in letzter Zeit eine wachsende Zahl von Fahrgästen bemerkt.</p> <p>Ergänzung: An der Endstation Plieningen Schleife trifft die Linie 79 noch zusätzlich auf die U3 von Vaihingen-Möhringen (Degerloch). Auch hier böte sich durch die Buslinie 79 eine alternative Verbindung zum Stuttgarter Flughafen für Fahrgäste aus diesen Stadtteilen an.</p> <p>Eine direkte Busverbindung vom Stuttgarter Innenraum zum Flughafen Echterdingen existiert seit vielen Jahren nicht mehr.</p>	
<b>Plieningen/Birkach - CDU</b>			
47	Plieningen/Birkach - CDU	Die Linien 65 und 79 zu einer durchgehenden Linie von Obertürkheim zum Flughafen zu verschmelzen.	Von der Durchbindung der L. 65 über Plieningen hinaus zum Flughafen bzw. bis zur Messe wurde bislang Abstand genommen, da die bereits relativ lange Linie durch eine weitere Verlängerung unzuverlässiger (= unpünktlicher) werden würde. Insbesondere in Heumaden, Sillenbuch und Riedenberg gibt es verkehrliche Hemmnisse. Spätestens mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des Filderbahnhofs wird das Thema erneut geprüft werden.
48	Plieningen/Birkach - CDU	Den Takt der Buslinie 65 insbesondere zwischen Heumaden und Plieningen zu verdichten.	Das Fahrplanangebot der Linie 65 wurde auf Grundlage des vorhandenen Fahrgastaufkommens dimensioniert. SSB und Stadt sind sich bewusst, dass das Angebot immer wieder an die sich verändernde Fahrgastnachfrage angepasst werden

			muss. Entsprechend gilt ab 17.05. im morgendlichen Berufsverkehr in Riedenberg kurzzeitig ein 10-Minuten-Takt.
49	Plieningen/Birkach - CDU	Eine direkte Stadtbahnverbindung von Plieningen in die Innenstadt einzurichten.	Für den Bau einer Stadtbahn-Radiallinie nach Birkach/Plieningen existieren noch keine abgeschlossenen Planungen. <b>Das Thema wird deshalb erst im Nahverkehrsentwicklungsplan aufgegriffen werden.</b>
50	Plieningen/Birkach - CDU	Die Barrierefreiheit an den Bushaltestellen von Plieningen und Birkach flächendeckend durch Hochbordsteine zu verwirklichen.	Langfristiges Ziel der Stadt ist es, alle Bushaltestellen – sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen – barrierefrei umzugestalten. Aus finanziellen Gründen ist dies jedoch nur schrittweise möglich. Daher werden jene Haltestellen vorrangig umgebaut, wo der Umbau besonderen Nutzen entfaltet. Die Entscheidungskriterien sind in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellt.
<b>Plieningen/Birkach - SÖS Linke PluS</b>			
51	Plieningen-Birkach SÖS Linke PluS	<i>Die gestellten Anträge der Fraktion wurden bei Stimmengleichheit abgelehnt.</i>	-
<b>Vaihingen - SÖS Linke PluS</b>			
52	Vaihingen SÖS LINKE PLuS	<b>U8 Vaihingen-Möhringen-Heumaden-Ostfildern:</b> Ganztägiger Betrieb auch an Wochenenden zwischen Vaihingen und Ostfildern. Verbesserung der Taktung zur Hauptverkehrszeit, auch abends eine längere Bedienung der Linie bis nach Vaihingen.	Eine Aufwertung der Linie U8 wird derzeit auch hinsichtlich der Finanzierbarkeit geprüft. Eine verbindliche Vorgabe soll aber in den Nahverkehrsplan nicht aufgenommen werden.
53	Vaihingen SÖS LINKE PLuS	<b>Busverbindungen vor 11 Uhr vom Bahnhof Vaihingen zur Hengstackerschule und zur Michael-Bauer-Schule</b> einrichten.	Die genannten Schulstandorte liegen in den Einzugsbereichen der Stadtbahn-Haltestelle „SSB-Zentrum“ bzw. der S-Bahn-Station „Österfeld“, eine ergänzende Busbedienung ist deshalb nicht erforderlich.
54	Vaihingen SÖS LINKE PLuS	<b>Linie 82:</b> Verbesserung der Taktzeiten auf 10 Minuten und Radmitnahme zur Rohrer Höhe ermöglichen.	Das Fahrgastaufkommen ist mit dem aktuellen Verkehrsangebot gut zu bewältigen. Eine Verdichtung erscheint deshalb nicht notwendig.
55	Vaihingen SÖS LINKE PLuS	<b>Busverbindung 81 Dürtlewang - Büsnau</b> elektrisch oder allein mit Wasserstoff betreiben. Die schädlichen Dieselabgase sollen auch beim ÖPNV verringert werden, zum Beispiel als Vorbildfunktion.	Die SSB testet bereits verschiedene alternative Busantriebe. 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.
56	Vaihingen SÖS LINKE PLuS	<b>Kein Linientausch von U1 und U14.</b> Es soll weiterhin die bestehende Verbindung zum Charlottenplatz mit der U1 geben.	Bereits heute wird an der Haltestelle Heslach Vogelrain zwischen den Linien U1 und U14 intensiv umgestiegen. Vom Linientausch dürften deshalb auch viele Fahrgäste profitieren.

			Die endgültige Entscheidung, ob von Vaihingen kommend über den Charlottenplatz oder über den Hauptbahnhof gefahren wird, steht noch aus. Diese wird davon abhängen, welche Variante die größeren Vorteile in Summe aller Betroffenen bringt
57	Vaihingen SÖS LINKE PLuS	<b>Regionalbahnhof Vaihingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnsteigbau für Gleis 4 und 5</li> <li>• Halt für die Verbindungen von/zu Stuttgart HBF, Freudenstadt, Rottweil, Singen, Zürich</li> <li>• Direktverbindung d.h. Tangentialverbindung Vaihingen -Feuerbach (auch wegen Bosch) via Gäubahn mit weiteren Halten auf der Strecke, mindestens Haltestelle Westbahnhof.</li> <li>• Eine Rampe ist dem Aufzug vorzuziehen, auch beides ist gut. Die Rampe ist eine hervorragende Verbesserung mit langer Lebensdauer, hohem Nutzen für viele Reisende und geringen Pflege- und Wartungskosten.</li> <li>• Zugang über beide Unterführungen.</li> <li>• Bahnhof Vaihingen intermodal ausbauen: nicht nur über Car-Sharing, sondern auch Leihfahrräder sollen 24 stundenlang ausleihbar sein, auch soll es mit einem System zu bezahlen sein.</li> </ul>	<p>Aufgabenträger für den Regionalzugverkehr ist das Land Baden-Württemberg, für das der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt keine rechtliche Bedeutung hat. Der Ausbau des Bahnhofs Vaihingen dürfte zudem noch einige Jahre beanspruchen. Im aktuellen NVP wird auf diesen Ausbau daher nicht eingegangen.</p> <p><b>Der Nahverkehrsentwicklungsplan wird sich dagegen, auch über Zuständigkeitsgrenzen hinweg, mit der perspektivischen Weiterentwicklung der Verkehrssysteme beschäftigen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird darin dann auch das Thema Regionalzughalt Stuttgart-Vaihingen angesprochen werden.</b></p>
58	SÖS LINKE PLuS	<b>Haltestellen und Service</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Fahrplanänderungen rechtzeitig und umfassend informieren.</li> <li>• Fahrplanauskunft in den Fahrscheinautomaten integrieren.</li> <li>• Displays in Fahrscheinautomaten durch E-Ink Displays ersetzen (bessere Lesbarkeit bei direkter Sonneneinstrahlung, außerdem energiesparend).</li> <li>• Elektronische Anzeigetafeln auch an Busschwerpunkthaltestellen.</li> <li>• Text auf Anzeigetafeln auf Knopfdruck über Lautsprecher für Sehbehinderte vorlesen lassen wie ZOB Ludwigsburg.</li> <li>• Lautsprecheransagen, welche Bahn einfährt (Unterstützung Sehbehinderter).</li> </ul>	<p>Mit dem Ausbau der Fahrgastinformation für mobile Endgeräte besteht inzwischen ein sehr gut angenommener Informationskanal zur Weitergabe von Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen. Über dieses Medium sind auch Fahrplanauskünfte jederzeit einholbar. Mit dem Umbau von Fahrkartenautomaten könnte deshalb nur noch ein sehr geringer, ergänzender Nutzen erreicht werden, für den letztlich kein Bedarf gesehen wird.</p> <p>Bei einer Neubeschaffung von Fahrkartenautomaten für das Stadtbahnnetz wird auch der Aspekt des Display-Kontrasts beachtet werden. Ein Umbau vorhandener Geräte wäre allerdings viel zu aufwändig.</p> <p>Regelmäßige Lautsprecheransagen an oberirdischen Haltestellen sind sehr belästigend für die Anwohner und werden deshalb nicht generell empfohlen.</p>

<b>Wangen - Freie Wähler</b>			
59	Wangen	Die Nachtbusse N6 und N7 befahren die Inselstraße. Von dort, in den Ortskern und in die Bereiche Kirchweinberg/Stephan-Waid-Weg / Tettninger Straße / Kuchener Straße etc. sind Fußwegentfernungen von 15 bis 20 Minuten nötig. Eine Schleifenfahrt durch die Ulmer Straße und die Wasenstraße würde für den Busumlauf zusätzlich maximal 3 Minuten bedeuten. Die Fahrgäste hätten einen sicheren und kürzeren Heimweg.	Die Nachtbuslinie N6 fährt derzeit (vorübergehend; wegen einer Baustelle in der Inselstraße) durch die Ulmer Straße. Auch eine Haltestelle ist dort eingerichtet. Die SSB prüft, ob die Haltestelle in der Ulmer Straße dauerhaft eingerichtet werden kann. Auf die Darstellung des Nachtbusangebots im Nahverkehrsplan hat dies allerdings keine Auswirkung.
<b>Weilimdorf - Freie Wähler</b>			
60	Weilimdorf Freie Wähler	<b>U6 und U13:</b> Die Taktfolge bzw. der Abstand zwischen den Stadtbahnlinien U6 und U13 soll optimiert werden: Abstand in der Hauptverkehrszeit jeweils 5 Minuten.	Bei Linienüberlagerungen wird generell die maximale Entzerrung der Fahrpläne angestrebt, um für die Fahrgäste eine optimale Verfügbarkeit des ÖPNV zu erreichen. Leider haben lange Linien vielfältige Zwangspunkte (weitere Linienüberlagerungen, Anschlüsse, Wendeaufenthalte) entlang ihres Linienwegs, so dass sich dieser Idealzustand nicht immer erreichen lässt. Die aktuelle Zugfolge im Bereich Feuerbach stellt deshalb einen nicht weiter verbesserbaren Kompromiss dar.
61	Weilimdorf Freie Wähler	Die <b>Stadtbahnlinie U13</b> soll auch in den Schulferien bis Giebel fahren.	Der reguläre Endpunkt der Linie U13 ist die Haltestelle „Feuerbach Pfostenwäldle“. Die Linie wird lediglich aus Kapazitätsgründen während des Schulbetriebs mit einzelnen Fahrten bis Giebel verlängert, was im Charakter durchaus den Stadtbahn-Verstärkerfahrten auf den Linien U2 (Bad Cannstatt) und U15 (Stammheim) entspricht. Entfällt die abzudeckende Nachfragespitze, sind auch die Verstärkerleistungen nicht erforderlich. Dem Stadtbezirk Weilimdorf entsteht dadurch kein signifikanter Nachteil: auch wenn die Linie U13 nicht verkehrt, hat der Stadtbezirk Weilimdorf, wie andere Stadtbezirke auch, eine Stadtbahnbedienung im 10-Minuten-Takt, der Umstieg zwischen beiden Linien ist zudem mit wenigen Minuten Übergang am gleichen Bahnsteig möglich, wie dies auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten praktiziert wird.
62	Weilimdorf Freie Wähler	Der <b>Weilimdorfer Ortsbus</b> möge in das VVS-Tarifsystem bzw. in den VVS-Verbund aufgenommen 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 Ortsbusli-

			nien der Fa. Wöhr und der ehrenamtliche betriebene Botnanger Ortsbus (BOB). Zumindest für den Ortsbus Weilimdorf wird die Einbeziehung in den VVS-Tarif angestrebt.
63	Weilimdorf Freie Wähler	Unter Betrachtung des Umfeldes/Umlandes (Nachbarkommunen) und vor dem Hintergrund ggf. möglicher, neuer Verkehrsbeziehungen möge eine Studie erstellt werden zur Klärung, wie <b>eine bessere ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebiets Weilimdorf-Nord</b> (ca. 13.000 Beschäftigte, die mangels Alternativen derzeit weit überwiegend mit dem Auto anreisen) gelingen kann.	Das Gewerbegebiet Weilimdorf ist über die S-Bahn-Linie 6 und die Buslinie 90 an das ÖPNV-Netz angebunden. Mit einmaligem Umsteigen können zudem viele Ziele in der Landeshauptstadt selbst sowie in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg erreicht werden. Insoweit bestehen bereits zahlreiche Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw. Es wird aktuell kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.
64	Weilimdorf Freie Wähler	Der <b>Ausbau der elektronischen Anzeigetafeln an den Stadtbahnhaltestellen sowie an zentralen Bushaltestellen</b> soll fortgesetzt werden.	Der Ausweitung von so genannten DFI-Anzeigen wird bereits eine hohe Priorität eingeräumt, weshalb entsprechende Ausbauprogramme laufen. Nach und nach werden weitere Haltestellen entsprechend ausgerüstet.
65	Weilimdorf Freie Wähler	Die noch nicht umgerüsteten <b>Bushaltestellen</b> sollen mit Hoch- bzw. Spezialbordsteinen ausgerüstet werden ( <b>Barrierefreiheit</b> ).	Langfristiges Ziel der Stadt ist es, alle Bushaltestellen – sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen – barrierefrei umzugestalten. Aus finanziellen Gründen ist dies jedoch nur schrittweise möglich. Daher werden jene Haltestellen vorrangig umgebaut, wo der Umbau besonderen Nutzen entfaltet. Die Entscheidungskriterien sind in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellt.
<b>Weilimdorf – Bündnis 90 / Die Grünen</b>			
66	Weilimdorf Grüne	Bei der diesjährigen Fortschreibung des Nahverkehrsplans bitten wir darum, im Interesse der Betriebsabwicklung, des Fahrpersonals und der Fahrgäste die <b>bestehenden Busbuchten</b> durch Haltestellen auf der Fahrbahn oder durch <b>Buskaps</b> (auch Haltestellenkaps genannt) zu ersetzen. In den RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) steht (gekürzt): Nachteilig ist bei Busbuchten, dass <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• beim Anfahren und Verlassen unangenehme Seitenbeschleunigungen für stehende und zum Ausstieg gehende Fahrgäste entstehen,</li> </ul>	Die Hinweise in den RASt 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.



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• sie in Folge widerrechtlich geparkter Fahrzeuge ... nicht immer korrekt anfahrbar sind und Busse daher schräg zum Halten kommen,</li> <li>• Busse beim Ein- und Ausfahren mit den Fahrzeugüberhängen Seitenraumflächen überstreichen,</li> <li>• die Seitenräume durch den Flächenbedarf der Buchten eingengt werden. Dadurch ... wird die Unterbringung von Wetzschutz ... erschwert,</li> <li>• sie beim Winterdienst zusätzlichen Aufwand erfordern,</li> <li>• die städtische Einbindung oft problematisch ist.</li> </ul> <p>Der Umbau kann mit der im NVP vorgesehenen Umrüstung auf Barrierefreiheit (Stuttgarter Combi-Bord) kombiniert werden. An mehreren Stellen können Flächen für Parkplätze oder Begrünung gewonnen werden.</p>	
67	Weilimdorf Grüne	<p><b>Konkret:</b> Bei der Bushaltestelle „<b>Roßbachstraße</b>“ in der Glemsgaustraße halten die Busse in einer Richtung auf der Straße und in der anderen Richtung gibt es eine Busbucht, die jedoch gar nicht benutzt wird, da sie für die Gelenkbusse zu kurz ist. Auch an zahlreichen anderen Haltestellen könnten die Busse als Sofortmaßnahme auf das Einfahren in die Busbuchten verzichten und auf der Fahrbahn halten. Wenn in der Busbucht widerrechtlich geparkt wird, wird das ohnehin so praktiziert.</p>	Siehe Nr. 49
<b>Weilimdorf - SPD</b>			
68	Weilimdorf SPD	Planung der <b>U13 über Hausen zum S-Bahn Haltepunkt Weilimdorf.</b>	Ein Ausbau der U13 wurde bereits angedacht. Nutzen und Kosten sind noch nicht untersucht. <b>Kann im NVEP dargestellt und bewertet werden.</b>
69	Weilimdorf SPD	<b>U13:</b> ganztägig bis Giebel, hilfsweise Umsteigezeit am Pfostenwäldle verkürzen.	Siehe Nr. 43 und 44
70	Weilimdorf SPD	<b>Elektronische Stadtbahnanzeige auf dem Löwenplatz</b> erweitern mit der Anzeige auch für die Buslinie 90.	Der Hinweis wird an die SSB mit Bitte um Prüfung weitergeleitet.
71	Weilimdorf SPD	Weitere <b>barrierefreie Bushaltestellen</b> für Weilimdorf in der Prioritätenliste aufnehmen.	Langfristiges Ziel der Stadt ist es, alle Bushaltestellen – sofern es die Gegebenheiten vor Ort zulassen – barrierefrei umzugestalten. Aus finanziellen Gründen ist dies jedoch nur schrittweise möglich. Daher werden jene Haltestellen vorrangig umgebaut, wo der Umbau besonderen Nutzen entfaltet. Die Entscheidungskriterien sind in Kapitel 4.5.3 des NVPs dargestellt.

72	Weilimdorf SPD	Die <b>Bedienzeit der Buslinie 90 nach Korntal nachts erweitern</b> ; letzte Fahrt nicht um 23:49 Uhr, sondern wie in Fahrtrichtung Giebel über Mitternacht hinaus. Abfahrt Löwenmarkt Richtung Korntal nicht zur Minute 19 bzw. 49, sondern erst um 0:22 Uhr bzw. 0:52 Uhr, damit man mit der Stadtbahn aus der Stadt (Ankunft am Löwenmarkt zur Minute 19 bzw. 49) noch einen Anschluss Richtung Korntal erreichen kann.	Die Haltestellen zwischen Löwen-Markt und Korntal können heute bereits aus Richtung Korntal mit Anschluss von der S6 bis nach 00:00 Uhr erreicht werden. Einer Verlängerung der Betriebszeit in Richtung Korntal wird daher kein großer Mehrwert zugeschrieben.
73	Weilimdorf SPD	Im NVP ist auf Seite 27 ( <b>Tabelle 4.3; 4.4</b> ) die letzte Bedienzeit mit 23:30 Uhr angegeben, das würde eine Verschlechterung bedeuten. Sollte unbedingt geändert werden auf 0:30 Uhr.	Die in der Anlage 4 des NVPs dargestellten Betriebszeiten sind als Mindestvorgabe zu verstehen, die in der Regel übertroffen werden wird, die hinsichtlich der Umlaufplanung und der Ein- und Ausrückfahrten aber gewisse Spielräume zulässt. Eine aktive Reduzierung des bestehenden Spätverkehrsangebots ist dabei jedoch nicht beabsichtigt.
74	Weilimdorf SPD	Eine <b>Bus-Bevorrechtigungsschaltung</b> an der Einmündung Mittlerer Pfad/Hemminger Straße. Die <b>Buslinie 90</b> hat bei der Ausfahrt vom Mittleren Pfad sowohl in Richtung Giebel als auch Korntal oft sehr lange Wartezeiten bis eine Einfahrt in die Hemminger Straße möglich ist.	Der Hinweis wird dem Tiefbauamt, das für Lichtsignalregelungen zuständig ist, zur Kenntnis gegeben.
75	Weilimdorf SPD	<b>Geplante Änderungen des Fahrplans</b> so rechtzeitig im Bezirksbeirat bekannt geben, um Verbesserungsvorschläge einbringen zu können.	Fahrplanänderungen resultieren i.d.R. aus einem bekannten geänderten Bedarf oder basieren bereits auf berechtigten Verbesserungsvorschlägen. Eine erneute Einholung von Verbesserungsideen für bereits auf Grundlage von Vorschlägen geplanten Fahrplanänderungen ist wenig sinnvoll.