

Auswertung und Maßnahmenvorschläge der Bürgerbeteiligung zum Stuttgarter Nahverkehrsplan

1. Darstellung und Bewertung der eingehenden Anregungen

Die Bürgerbeteiligung für den Nahverkehrsplan lief vom 13. bis zum 27. April. In dieser Zeit hatten die Stuttgarter Bürger die Möglichkeit, sich im Internetportal stuttgart-meine-stadt.de oder über Flugblätter bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanentwurfs einzubringen. Um die Eingaben aus der Bürgerbeteiligung fundiert auswerten zu können, wurden die Antworten in mehrere inhaltliche Kategorien eingeteilt. Im Folgenden werden die einzelnen Kategorien vorgestellt. Anhand einer Tabelle wird jeweils dargestellt, wie oft Eingaben zu einem bestimmten Thema gemacht wurden und wie viele Zustimmungen es zu diesem Thema gab. Ergänzt werden die Tabellen durch eine Kurzbeschreibung und eine Schema-Darstellung zur jeweiligen Kategorie. Am Ende jedes Kapitels folgt noch eine kurze fachliche Bewertung aus der dann wiederum Maßnahmenvorschläge abgeleitet werden.

Insgesamt kann vorab darauf hingewiesen werden, dass der ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart bereits einen sehr hohen Angebotsstandard aufweist, was auch im NVP-Entwurf entsprechend ausgewiesen ist. Die im Folgenden angeführten Maßnahmenvorschläge würden diesen hohen Angebotsstandard noch weiter anheben. Es ist daher bei den meisten Maßnahmenvorschlägen zu erwarten, dass deren Umsetzung aus dem städtischen Haushalt finanziert werden müsste.

1.1 Quantitative Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots

Am häufigsten wurden Maßnahmen zur quantitativen Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots genannt. Unter diese Kategorie wurden alle Vorschläge gefasst, die Angebotsausweitungen auf Basis der derzeitigen Liniennetzstrukturen beinhalten. Konkret geht es dabei darum, dass die jeweiligen Busse und Bahnen einer Linie oder einer Liniengruppe öfter (Taktverdichtung) oder in einem längeren Zeitraum (z.B. längere Betriebszeiten; Einsatz auch am Wochenende bei Linien, die nur unter der Woche fahren) fahren sollen. Einige Punkte wurden in der unten stehenden Tabelle unter „Sonstiges“ zusammengefasst. Hierbei handelt es sich um entweder sehr globale Eingaben („Dichter Takt“), sehr differenzierte Angaben (Einzelvorschläge, die nur selten genannt wurden) oder um Vorschläge, die bei anderen Kategorien nochmal gesammelt dargestellt wurden (z.B. Aufwertung der Schusterbahn durch mehr Fahrten und mehr Haltestellen; siehe 1.6).

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen																																																																											
Quantitative Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots	217	1.014																																																																											
Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Angebotsausweitungen auf bestehenden Linien, ohne den Linienweg zu verändern, z.B. Taktverdichtungen oder längere Betriebszeiten	<table border="1"> <tbody> <tr><td>Giebel</td><td>ab</td><td>07.41</td><td>7:43</td><td>7:48</td></tr> <tr><td>Salamanderweg</td><td></td><td>07.41</td><td>7:43</td><td>7:48</td></tr> <tr><td>Bergheimer Hof</td><td></td><td>07.42</td><td>7:44</td><td>7:49</td></tr> <tr><td>Wolfbusch</td><td></td><td>07.43</td><td>7:45</td><td>7:50</td></tr> <tr><td>Rastatter Straße</td><td></td><td>07.44</td><td>7:46</td><td>7:51</td></tr> <tr><td>Weilimdorf Löwen-Markt</td><td></td><td>07.45</td><td>7:47</td><td>7:52</td></tr> <tr><td>Landauer Straße</td><td></td><td>07.47</td><td>7:49</td><td>7:54</td></tr> <tr><td>Feuerbach Pfostenwäldle</td><td>an</td><td>07.48</td><td>7:50</td><td>7:55</td></tr> <tr><td>Feuerbach Pfostenwäldle</td><td>ab</td><td>07.49</td><td>07.51</td><td>07.56</td></tr> <tr><td>Sportpark Feuerbach</td><td></td><td>07.50</td><td>07.52</td><td>07.57</td></tr> <tr><td>Föhrich</td><td></td><td>07.51</td><td>07.53</td><td>07.58</td></tr> <tr><td>Wilhelm-Geiger-Platz</td><td></td><td>07.52</td><td>07.54</td><td>07.59</td></tr> <tr><td>Feuerbach Bf</td><td></td><td>07.54</td><td>07.56</td><td>08.01</td></tr> <tr><td>Maybachstraße</td><td></td><td>07.55</td><td>07.57</td><td>08.02</td></tr> <tr><td>Pragsattel</td><td>an</td><td>07.56</td><td>07.58</td><td>08.03</td></tr> </tbody> </table>	Giebel	ab	07.41	7:43	7:48	Salamanderweg		07.41	7:43	7:48	Bergheimer Hof		07.42	7:44	7:49	Wolfbusch		07.43	7:45	7:50	Rastatter Straße		07.44	7:46	7:51	Weilimdorf Löwen-Markt		07.45	7:47	7:52	Landauer Straße		07.47	7:49	7:54	Feuerbach Pfostenwäldle	an	07.48	7:50	7:55	Feuerbach Pfostenwäldle	ab	07.49	07.51	07.56	Sportpark Feuerbach		07.50	07.52	07.57	Föhrich		07.51	07.53	07.58	Wilhelm-Geiger-Platz		07.52	07.54	07.59	Feuerbach Bf		07.54	07.56	08.01	Maybachstraße		07.55	07.57	08.02	Pragsattel	an	07.56	07.58	08.03	
Giebel	ab	07.41	7:43	7:48																																																																									
Salamanderweg		07.41	7:43	7:48																																																																									
Bergheimer Hof		07.42	7:44	7:49																																																																									
Wolfbusch		07.43	7:45	7:50																																																																									
Rastatter Straße		07.44	7:46	7:51																																																																									
Weilimdorf Löwen-Markt		07.45	7:47	7:52																																																																									
Landauer Straße		07.47	7:49	7:54																																																																									
Feuerbach Pfostenwäldle	an	07.48	7:50	7:55																																																																									
Feuerbach Pfostenwäldle	ab	07.49	07.51	07.56																																																																									
Sportpark Feuerbach		07.50	07.52	07.57																																																																									
Föhrich		07.51	07.53	07.58																																																																									
Wilhelm-Geiger-Platz		07.52	07.54	07.59																																																																									
Feuerbach Bf		07.54	07.56	08.01																																																																									
Maybachstraße		07.55	07.57	08.02																																																																									
Pragsattel	an	07.56	07.58	08.03																																																																									
Einführung eines 10'-Taktes auf der Linie U5	13	87																																																																											
Ausweitung der Linie U8 auf einen 10'-Takt bzw. auf einen Wochenendbetrieb	11	61																																																																											
Linien U9, U13, U15 häufiger nach Botnang, Giebel, Heumaden*	16	45																																																																											
15'-Takt auf der Linie 61 (Rotenberg-Obertürkheim-Untertürkheim)	7	8																																																																											
Reguläre Stadtbahn-Linie zum Neckarpark	6	22																																																																											
Angebotsausweitung der Linie 91 (Feuerbach-Botnang-Forsthaus I; Verlängerung der Betriebszeit bzw. Linienwegverlängerung bis zur Universität bzw. Lauchhau auch am Wochenende)	6	31																																																																											
Angebotsausweitungen auf der Linie 401 (Zuffenhausen-Zazenhausen-Mühlhausen)	5	20																																																																											
Einsatz der Linie 41 (Berliner Platz-Lerchenrainschule) auch im Spätverkehr	6	19																																																																											
Einsatz von Stadtbahnen im Nachtverkehr	2	36																																																																											
Nachtbusverkehr in allen Nächten	3	47																																																																											
Späterer Betriebsschluss bei der Stadtbahn	3	44																																																																											
Taktverdichtung Linie 92 (Rotebühlplatz-Leonberg-Heslach Vogelrain)	4	34																																																																											
Taktverdichtung Linie 82 (Rohr-Vaihingen-Waldeck; v.a. tagsüber vom 20'-Takt auf einen 10'-Takt)	3	6																																																																											
Taktverdichtung Linie 65 (Obertürkheim-Heumaden-Plieningen; v.a. im Abschnitt Heumaden-Plieningen)	3	8																																																																											
Taktverdichtung Linie 62 (Rohracker-Obertürkheim-Uhlbach; v.a. abends und am Wochenende)	4	4																																																																											
Taktausweitungen beim Bus im Spätverkehr (derzeit auf den meisten Linien: 30'-Takt)	7	34																																																																											
Taktverdichtung der Linie 72 (Möhringen-Fasanenhof)	5	10																																																																											
Sonstiges	114	532																																																																											

*Diese Linien enden normalerweise am Vogelsang (U9), in Feuerbach (U13) und an der Ruhbank (U15) und werden nur an Schultagen im Berufsverkehr aus Gründen der Kapazität über ihren normalen Linienendpunkt hinaus verlängert.

1.1.1 Fachliche Bewertung

Die Wünsche nach einer höheren Taktfrequenz und längeren Betriebszeiten der Bus- und Stadtbahn-Linien sind aus Kundensicht nachzuvollziehen, da diese direkt die Flexibilität der Fahrgäste positiv beeinflussen würden. Es ist zudem davon auszugehen, dass die meisten Vorschläge in der obigen Tabelle auch zu (wenn auch teilweise geringen) positiven Nachfrageeffekten führen würden. Allerdings ist die Einführung höherer Taktfrequenzen bzw. längere Betriebszeiten sehr kostenintensiv. Insofern wird die Umsetzung aller oben aufgeführten Maßnahmen vermutlich finanziell nicht zu leisten sein. Vor diesem Hintergrund ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der genannten Maßnahmen zwar aus lokaler Perspektive mit einer deutlichen Attraktivierung des Angebots verbunden ist, auf der anderen Seite aber dazu führt, dass das Angebotsniveau im jeweiligen Bereich deutlich über den eigentlichen Angebotsstandard im Stadtgebiet hinaus geht. Im Sinne einer ausgewogenen und maßvollen Weiterentwicklung des ÖPNV werden daher folgende Maßnahmen als überlegenswert betrachtet:

Ausweitung der Stadtbahn-Linie U8 auf den Samstag

Die 2001 eingeführte Stadtbahn-Linie U8, die die östlichen und westlichen Filderorte direkt miteinander verbindet, erfreut sich mittlerweile großer Beliebtheit. Selbst laut den Nachfragezahlen von 2006 – neuere Zahlen sind beim VVS derzeit nicht abrufbar – wird die Linie im Abschnitt Weinsteige-Waldau bereits von etwa 2.000 Fahrgästen je Richtung und Tag genutzt. Bei einer derart starken Nutzung könnte auch ein Verkehrsangebot an Samstagen eine ausreichend hohe Nachfrage erzielen, sodass sich die Kosten für den Betrieb rechtfertigen lassen.

Angebotsausweitung der Linie 91 im Spätverkehr

Die letzten Busse zwischen Feuerbach und Botnang starten unter der Woche gegen 22:00 Uhr und am Wochenende bereits gegen 19:00 Uhr. Vor dem Hintergrund, dass diese Linie in Feuerbach und Botnang auch wesentliche Erschließungsaufgaben zu erfüllen hat, könnte eine Verlängerung der Betriebszeiten an allen Wochentagen bis etwa 24:00 Uhr sinnvoll sein.

Taktverdichtung der Linie 92 zur besseren Anbindung der Reinsburgstraße

Die Linie 92 hat vorrangig die Aufgabe, Stuttgart mit seinem nordwestlichen Umland zu verbinden. In diesem Zusammenhang scheint der Fahrplan, der je nach Tageszeit und Streckenabschnitt einen 60- oder 30'-Takt vorsieht, ausreichend. Allerdings dient die Linie 92 innerhalb von Stuttgart als einzige Linie die Bushaltestellen in der Reinsburgstraße (Stuttgart-West) an. Hier verkehrt die Linie 92 in einem hochverdichteten Umfeld, für dessen Erschließung die oben genannte Taktfrequenz etwas zu gering erscheint. Auch wenn dieser Umstand wieder dadurch abgemildert wird, dass sich unweit der Reinsburgstraße die häufiger angefahrenen Haltestellen der S-Bahn sowie der Buslinie 44 befinden, könnten Taktausweitungen innerhalb von Stuttgart sinnvoll sein.

Angebotsverbesserungen für den Stadtteil Zazenhausen

Als einzige Buslinie, die vollständig im Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart verläuft, wird die Linie 401 (Zuffenhausen-Mühlhausen-Zazenhausen) nicht von der SSB betrieben. Vor diesem Hintergrund war zu prüfen, ob das Angebotsniveau für den Stadtteil Zazenhausen – der sich in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt hat – im Vergleich zu ähnlich großen Stadtteilen angemessen erscheint. Vor diesem Hintergrund laufen derzeit schon konkrete Planungen, den Fahrplan der Linie 401 deutlich auszuweiten. Die Angebotsausweitungen sollen bereits zum Dezember 2015 in Kraft treten. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind aber auch über den Fahrplan der Linie 401 hinaus einige Anregungen aus dem Stadtteil Zazenhausen gekommen. Vor diesem Hintergrund könnte es sinnvoll sein, das Angebot für den Stadtteil Zazenhausen noch weiter zu verbessern:

- Anbindung von Zazenhausen an den Nachtverkehr – empfohlen wird die Einrichtung eines Nachttaxis
- Nähere Prüfung, ob die Linie 401 durch Maßnahmen der Busbeschleunigung (z.B. LSA-Beeinflussung) attraktiver gestaltet werden kann
- Nähere Prüfung ob die Haltestellenausstattung entlang der Buslinie 401 dem Standard im Stuttgarter Stadtgebiet entspricht (Wetterschutz und Sitzgelegenheiten)

Nachtbusverkehr an allen Wochentagen

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 Richtung. Um das Nachtangebot abzurunden, könnte eine Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf die ganze Woche sinnvoll sein. In diesem Zusammenhang wäre es empfehlenswert, den reduzierten Fahrplan für die Nächte von Donnerstag auf Freitag auf alle Nächte unter der Woche zu übertragen.

Taktausweitungen bei den Buslinien 40, 43 und 44 im Spätverkehr

Als einzige Innenstadtbuslinie wird die Linie 42 (Erwin-Schoettle-Platz-Schlossplatz) im Spätverkehr durchgängig im 15'-Takt betrieben. Die Linien 40 (Wagenburgstraße-Vogelsang), 43 (Killesberg-Feuersee) und 44 (Westbahnhof-Killesberg), die tagsüber – ähnlich wie die Linie 42 – alle zehn Minuten fahren, werden zwischen 21:00 Uhr und 22:00 auf einen 30'-Takt ausgedünnt. Vor dem Hintergrund der stärkeren Auslastung der Linie 42 ist diese Differenzierung nachvollziehbar. Im Sinne einer Angleichung der Angebotsstrukturen auf den vier wichtigsten Innenstadtbuslinien (40, 42, 43, 44) könnte eine Ausweitung des 15'-Takts im oben genannten Zeitbereich auf den Linien 40, 43 und 44 aber dennoch sinnvoll sein.

1.2 Fahrplanstruktur

Während in der Kategorie „Quantitative Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots“ Maßnahmen, die auf eine Leistungsmehrung der derzeitigen Linienverkehre abzielen, subsummiert wurden, enthält die Kategorie „Fahrplanstruktur“ Vorschläge, die sich auf eine (weitgehend) leistungsneutrale Veränderung des Fahrplanangebots beziehen. Das heißt, die Bürger brachten hier Ideen ein, mit denen aus Ihrer Sicht der ÖPNV verbessert werden könnte, ohne dass (wesentlich) mehr Fahrleistung erforderlich ist. Meistens ging es dabei um bestimmte Anschluss-Relationen, die von den jeweiligen Fahrgästen genutzt werden und die aus ihrer Sicht zu verbessern sind. Gefolgt hiervon war die Forderung nach einer Entzerrung von Fahrzeiten, sodass zwei abschnittsweise parallel geführte Linien einen gemeinsamen Takt ergeben. Darüber hinaus gab es noch eine Reihe von weiteren Vorschlägen, die sich schlecht einer Kategorie zuordnen lassen. So wurde beispielsweise eine Zerteilung der Linie 42 gefordert, um Verspätungen abzubauen. Ein anderer Vorschlag war, die Linie U9 statt der Linie U2 ganztags nach Botnang zu führen.

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Fahrplanstruktur	135	294
Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Vorschläge zur Umgestaltung der Fahrplanstruktur, die nicht auf eine Leistungsmehrung abzielen, z.B. Entzerrung von Fahrzeiten parallel geführter Linien oder Verbesserung von Anschlüssen		Linie 1 Linie 2 Linie 1 Linie 2
	Abfahrt Haltestelle A	11:01 11:02 11:11 11:12
	Ankunft Haltestelle B	11:06 11:07 11:16 11:17
		Linie 1 Linie 2 Linie 1 Linie 2
	Abfahrt Haltestelle A	11:01 11:06 11:11 11:16
	Ankunft Haltestelle B	11:06 11:11 11:16 11:21
Anschlüsse	94	176
Entzerrung von Fahrzeiten	17	66
Sonstiges	24	52

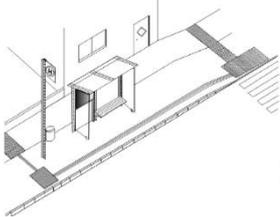
1.2.1 Fachliche Bewertung

Die Betrachtung der geforderten Verbesserungen hinsichtlich der Fahrplanstruktur hat in der Regel ergeben, dass eine entsprechende Anpassung der Fahrpläne mehr negative denn positive Auswirkungen hätte. Wird beispielsweise ein Anschluss von einer auf eine andere Stadtbahnlinie verbessert, gehen andernorts zahlreiche Busanschlüsse verloren. Spielraum für Angebotsverbesserungen wird allerdings noch in Bezug auf die Sicherung von Anschlüssen gesehen.

In der Bürgerbeteiligung haben sich einige Fahrgäste darüber beklagt, dass sie in nachfrageschwachen Zeiten, wenn viele Buslinien im 30'-Takt fahren, aufgrund einer Verspätung der Stadtbahn nur sehr knapp ihren Anschluss verpassen. Mit so genannten gesicherten Anschlüssen könnte hier reagiert werden. Hierbei wäre zunächst zu klären, an welchen Umsteigepunkten Anschlussbusse die Möglichkeit haben, auf verspätete Stadtbahnen zu warten. In vielen Fällen wird dies nicht möglich sein, weil die Anschlussbusse im Verlauf ihres Linienwegs weitere Anschlüsse zu anderen Bussen oder Stadtbahnen herstellen müssen, die dann wiederum gefährdet wären. Wenn nun aber einige Umsteigerelationen ausgemacht werden, wo Busse eine gewisse Zeit auf verspätete Anschlüsse warten können, könnten diese Anschlüsse an den Fahrgast als entsprechend gesicherte Anschlüsse eingerichtet und kommuniziert werden.

1.3 Haltestellenausstattung

Auf Platz drei der Kategorien, für die im Rahmen der Bürgerbeteiligung Vorschläge eingebracht wurden, kamen Eingaben zum Thema Haltestellenausstattung. In diesem Zusammenhang wurde vor allem das Thema DFI-Anzeigen (Anzeigetafeln, die die nächsten Abfahrten an einer Haltestelle in Echtzeit wiedergeben) thematisiert. Die Angaben in diesem Bereich sind aber relativ differenziert: Teilweise wird eine exaktere bzw. „richtige“ Wiedergabe der Zeiten, teilweise eine bessere Positionierung der Anzeigetafeln v.a. aber eine weitere Verbreitung von DFI-Anzeigen gefordert. Vorschläge zur Verbesserung der Barrierefreiheit, v.a. Maßnahmen zur Erhöhung der Bordsteine an Bushaltestellen, wurden zum Thema Haltestellenausstattung am zweithäufigsten genannt. Mehrfach vorgebracht wurden auch Forderungen nach Sitzgelegenheiten bzw. Wetterschutz-Einrichtungen an Bushaltestellen sowie eine Verbesserung der Erschließungswirkung von Stadtbahnhaltestellen. Darüber hinaus gab es noch eine Vielzahl von sehr differenzierten Vorschlägen, die in der unten stehenden Tabelle unter „Sonstiges“ subsummiert wurden.

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Haltestellenausstattung	88	271
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Vorschläge, die sich auf eine Verbesserung der Haltestellenausstattung beziehen</p> 		
Ausweitung / Verbesserung von DFI-Anzeigern	18	78
Verbesserungen in der Barrierefreiheit	12	29
Verbesserung der Erschließungswirkung von bestehenden Stadtbahnhaltestellen	5	15
Einrichtung von Sitzgelegenheiten und/oder Wetterschutz an Bushaltestellen	8	22
Sonstiges	49	142

1.3.1 Fachliche Bewertung

Der Ausweitung von DFI-Anzeigen sowie dem barrierefreien Ausbau des ÖPNV wird bereits eine hohe Priorität eingeräumt, weshalb entsprechende Ausbauprogramme laufen. Die Verbesserung der Erschließungswirkung der bestehenden Stadtbahnhaltestellen ist aber ein Thema, das im Rahmen der NVP-Fortschreibung zusätzlich aufgegriffen werden könnte.

Verbesserung der Erschließungswirkung von bestehenden Stadtbahnhaltestellen

Einige der oberirdischen Stadtbahnhaltestellen, insbesondere jene aus der Anfangszeit des Stadtbahnbaus, verfügen nur über einen Zugang an jeweils einem Bahnsteigende. Dies hat zur Folge, dass ein Teil der Fahrgäste einen Umweg in Kauf nehmen müssen, um diese Haltestellen zu erreichen. Kurze Zugangswege zum ÖPNV sind aber ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV und haben einen großen Einfluss auf die Gesamtreisedauer („von Haustür zu Haustür“). Aus diesem Grund könnte eine Prüfung, an welchen oberirdischen Stadtbahnhaltestellen die Errichtung eines zweiten Zugangs möglich ist, sinnvoll sein. Über eine eingeschränkte Erschließungswirkung verfügen auch die Stadtbahnstationen der Linie U13 zwischen Ebitzweg und Schlotterbeckstraße. Dort werden die Stadtbahngleise auf der Westseite durch Eisenbahnanlagen flankiert, die nur an den Stationen Ebitzweg (Fußgängerunterführung) und Eszet (Fußgängerbrücke) von Fahrgästen gequert werden können. Alle weiteren Stationen erschließen faktisch nur die östlich der Stadtbahngleise gelegenen Gebiete, da von Westen her kein Zugang besteht. Aus diesem Grund wäre zu prüfen, ob an weiteren Stationen Querungsmöglichkeiten über die Eisenbahnanlagen geschaffen werden können. Sinnvoll erscheint dies vor allem an der Haltestelle Kienbachstraße, wo jenseits der Schusterbahn mit dem Gebiet Seelberg ein dicht bebautes Stadtviertel aus der Gründerzeit liegt.

1.4 Neue Schienenstrecken

Am vierthäufigsten wurden Vorschläge der Kategorie „Neue Schienenstrecken“ eingebracht. Hierbei handelt es sich fast ausschließlich um neue Stadtbahnstrecken, seltener um neue S-Bahn- oder gar neue Seilbahnstrecken. Am häufigsten wurde hierbei eine direkte Stadtbahnverbindung von Plieningen in die Innenstadt genannt. Zu diesem Thema wurde sowohl eine neue Stadtbahnstrecke zwischen den Haltestellen Sigmaringer Straße und Riedsee in Möhringen als auch eine Trasse ab Plieningen über Birkach, Asemwald und Hoffeld ins Feld geführt. Deutlich seltener wurden neue Strecken gefordert, die bereits in oder kurz vor ihrer Umsetzung stehen (Hbf-Budapester Platz-Milchhof, Hallschlag-Aubrücke, Wallgraben-Dürrolewang, Fasanenhof-Flughafen). Die weiteren Vorschläge sind sehr differenziert. In der unten stehenden Tabelle wurden derartige Überlegungen deshalb nur danach unterschieden, ob es für eine derartige Strecke bereits Planungsüberlegungen gibt (z.B. Stadtbahnanbindung Hausen) oder nicht (z.B. Umstellung der Buslinie 42 auf Stadtbahnbetrieb).

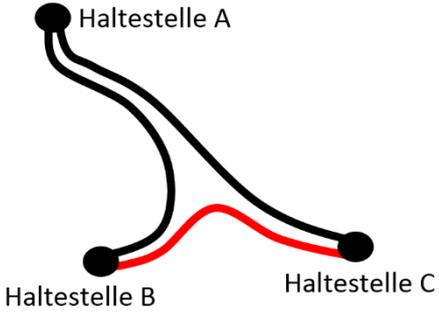
Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Neue Schienenstrecken	70	415
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Neubau von Stadtbahnstrecken, seltener auch Seilbahn- oder S-Bahn-Strecken</p>		
Strecken in Bau bzw. in fortgeschrittener Planung	3	13
Direkte Stadtbahnverbindung von Plieningen in die Innenstadt	11	65
Weitere Strecken, für die bereits Planungsüberlegungen vorhanden sind	18	129
Weitere Strecken, für die keine Planungsüberlegungen vorhanden sind	40	225

1.4.1 Fachliche Bewertung

Innerhalb des Betrachtungszeitraums für den Nahverkehrsplan (fünf Jahre) können aus verfahrenstechnischen Gründen nur die Strecken, die sich bereits in Bau bzw. in Bauvorbereitung befinden, umgesetzt werden. Weitere Strecken sind in einem Zeitraum von fünf Jahren nicht umzusetzen. Schienenstrecken, deren Realisierung darüber hinaus sinnvoll erscheint, werden im Nahverkehrsentwicklungsplan, der als separates Planwerk im Anschluss an die Nahverkehrsplan-Fortschreibung aufgestellt wird, aufgenommen. Aus diesem Grund wurden für neue Schienenstrecken keine konkreten Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet. Für eine direkte Stadtbahnverbindung von Plieningen in die Innenstadt, die in diesem Zusammenhang am häufigsten genannt worden ist, werden allerdings bereits die Rahmenbedingungen untersucht.

1.5 Zusätzliche Direktverbindungen auf bestehender Infrastruktur

Bei der Kategorie „Zusätzliche Direktverbindungen auf bestehender Infrastruktur“ geht es um Maßnahmenvorschläge bezüglich der Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung von Gebieten, die bereits mit dem ÖPNV erschlossen sind. Die Eingrenzung „auf bestehender Infrastruktur“ soll darauf hindeuten, dass es sich dabei nicht um neue Schienenstrecken handelt (siehe 1.3 Neue Schienenstrecken), sondern um Verbindungen, die mit dem bestehenden Gleis- und Straßennetz angeboten werden könnten. Die einzelnen Vorschläge waren sehr differenziert. Am häufigsten wurde eine direkte Busverbindung vom Neckartal zum Flughafen und zur Messe (Verlängerung der Linie 65) sowie die Wiedereinrichtung der bis 2013 bedienten Direktverbindung von Stammheim in die Nordbahnhofstraße mit der Stadtbahnlinie U15 genannt. Alle weiteren Vorschläge traten nur vereinzelt auf, wobei allerdings häufig relativ global „Mehr Tangentialverbindungen“ oder ähnliches gefordert wurde.

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Zusätzliche Direktverbindungen auf bestehender Infrastruktur	53	224
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Neue Direktverbindungen von bereits im ÖPNV erschlossenen Gebieten, sofern hierfür keine zusätzlichen Schienenstrecken gebaut werden müssen (dann siehe 1.3 Neue Schienenstrecken)</p> 		
Umsteigefreie Busverbindung vom Neckartal zum Flughafen und zur Messe	6	22
Führung der Linie U15 über den Nordbahnhof (Direktverbindung Stammheim/Zuffenhausen/ Pragsattel – Nordbahnhofstraße)	4	28
Sonstige Direktverbindungen Bus	32	119
Sonstige Direktverbindungen Schiene	12	57

1.5.1 Fachliche Bewertung

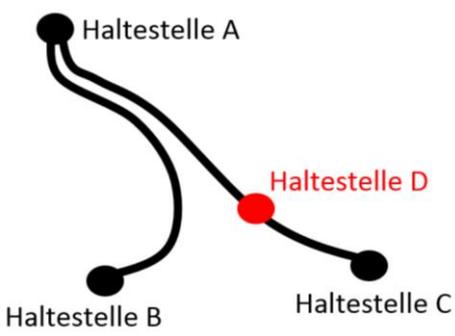
Dass sich viele Fahrgäste weitere umsteigefreie Direktverbindungen wünschen, ist nachvollziehbar. Bei der Bewertung von Vorschlägen für zusätzliche Direktverbindungen ist die zu erwartende Fahrgastnachfrage und der ersparte Umweg, den Fahrgäste im aktuellen Fahrplan auf sich nehmen müssen, zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der hohen Kosten für die Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen ist abzuwägen, wie hoch der Attraktivitätsgewinn im Vergleich zu den derzeitigen Umsteigeverbindungen ist. Für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart könnte die Schaffung neuer Direktverbindungen von Stadtteilen mit einer hohen Siedlungs- und Nutzungsdichte eine interessante Option sein. Die Einführung derartiger Linien wäre allerdings mit einem hohen finanziellen Aufwand – es ist mit jährlichen Kosten im siebenstelligen Bereich je Linie zu rechnen – verbunden. Auch steht die Umsetzung derartiger Linien unter dem Vorbehalt eines tragfähigen Verhältnisses zwischen zusätzlichem Betriebsaufwand und zusätzlichen Mehreinnahmen, was detailliert zu untersuchen wäre. Zuletzt müsste vor einer Umsetzung einer derartigen Linie die Realisierbarkeit (Verkehrsbelastung der durchfahrenen Straßen, Auswahl des genauen Linienwegs, Wendemöglichkeit usw.) noch genauer untersucht werden. Vor diesem Hintergrund soll die mögliche Ergänzung des Buslinienetzes im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans vertieft analysiert werden.

Umsteigefreie Busverbindung vom Neckartal zum Flughafen und zur Messe

Die Anbindung vom Neckartal an den Flughafen und zur Messe konnte mit der Einrichtung der Linie 79 (Plieningen-Flughafen/Messe) verbessert werden. Von der Linie 65 (Obertürkheim-Plieningen) in Plieningen gibt es gute Umsteigemöglichkeiten auf die Linie 79. Die zahlreichen Anmerkungen zu diesem Thema im Rahmen des Beteiligungsprojekts zum Nahverkehrsplan zeigen, dass der Wunsch nach einer besseren Anbindung zum Flughafen fortbesteht. Aus diesem Grund könnte es sinnvoll sein, die Linien 65 und 79 zu einer durchgehenden Linie von Obertürkheim zum Flughafen zu verschmelzen. Aufgrund der aktuell nur sehr schwachen Inanspruchnahme der Linie 79 wäre es aber auch denkbar, dieses Projekt erst mit der Eröffnung des Regional- und Fernbahnhofs am Flughafen (Stuttgart 21) umzusetzen.

1.6 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Linienwegen

Vorschläge, die die Einrichtung von Haltestellen an bestehenden Linienwegen betreffen, wurden dieser Antwortkategorie zugeschlagen. Ein Großteil der Vorschläge bezog sich auf den Eisenbahn-Bereich, wo zusätzliche Haltestellen an der Schusterbahn, der Panoramabahn (Gäubahn innerhalb von Stuttgart) sowie ein RE-Halt in Vaihingen gefordert wurde. Im Busbereich gab es kaum Vorschläge, die mehrfach genannt wurden.

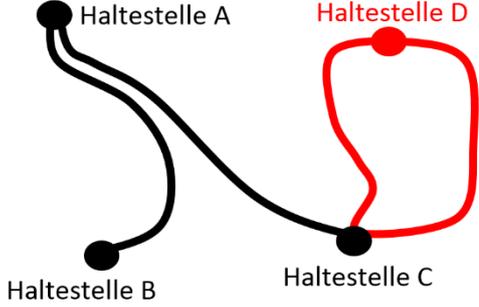
Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Linienwegen	48	276
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, die ohne eine Änderung/Erweiterung bestehender Linienwege auskommen</p> 		
Zusätzliche Haltestellen an der Schusterbahn (in Zusammenhang mit einem ausgeweiteten Fahrplan)	5	47
Zusätzliche Haltestellen an der Panoramabahn (in Zusammenhang mit einem Erhalt der Strecke und einer Integration ins S-Bahn- oder Stadtbahnnetz)	15	145
RE-Halt in Vaihingen	4	10
Zusätzliche Bushaltestelle vor dem Cannstatter Carree (Linie 56)	5	7
Zusätzliche Bushaltestelle Herweghstraße (Linie 44) in Fahrtrichtung Killesberg	3	11
Sonstiges	17	57

1.6.1 Fachliche Bewertung

Die meisten Vorschläge dieser Kategorie beziehen sich auf den S-Bahn- und Regionalbahnverkehr, worauf die Landeshauptstadt Stuttgart keinen unmittelbaren Einfluss hat. Hier bleibt festzustellen, dass die Landeshauptstadt Stuttgart den Vorschlägen wohlwollend gegenübersteht und gerne bereit ist, etwaige Planungen der jeweils zuständigen Aufgabenträger konstruktiv zu begleiten. Auch die Einrichtung einer Bushaltestelle am Cannstatter Carree wird befürwortet. Für die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle laufen bereits Planungen, deren Umsetzung als wahrscheinlich einzustufen ist.

1.7 Erschließung zusätzlicher Gebiete

Unter der Rubrik „Erschließung zusätzlicher Gebiete“ wurden Vorschläge zusammengefasst, die Gebiete an den ÖPNV anbinden, die heute noch nicht von Bussen oder Bahnen angefahren werden. Vorschläge, die von mehreren Bürgern genannt wurden und viele Zustimmungen fanden waren eine Anbindung der Waldebene Ost, des Gewerbegebiets Hinterer Vogelsang sowie eine bessere Erschließung des Stadtbezirkes Möhringen. In letzterem Fall geht es aber um unterschiedliche Gebiete innerhalb von Möhringen: Genannt wurde der Möhringen Norden bzw. das Gebiet Kuchen, der Möhringer Süden bzw. die Märchensiedlung sowie der Möhringer Nordosten entlang der Sigmaringer Straße. Alle weiteren Vorschläge waren sehr differenziert oder sehr global und wurden in der unten stehenden Tabelle zusammengefasst dargestellt. Hierbei wurde allerdings noch unterschieden, ob sich die Vorschläge auf eine bessere Erschließung der inneren Stadtgebiete (entspricht der Tarifzone 10) oder der äußeren Stadtgebiete (entspricht der Tarifzone 20) beziehen.

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Erschließung zusätzlicher Gebiete	45	182
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Vorschläge, Gebiete zu erschließen, die bislang noch keine ÖPNV-Anbindung aufweisen</p> 		
Erschließung Waldebene Ost	7	31
Erschließung Gewerbegebiet Hinterer Vogelsang	4	39
Bessere Erschließung von Möhringen	7	19
Bessere Erschließung weiterer Gebiete in der Kernstadt (Tarifzone 10)	13	63
Bessere Erschließung weiterer Gebiete in den äußeren Stadtteilen (Tarifzone 20)	12	22
Sonstiges/Allgemein bessere Erschließung durch zusätzliche Buslinien	3	9

1.7.1 Fachliche Bewertung

Von den zwei erstgenannten Vorschlägen scheidet die Umsetzung einer Buserschließung des Gewerbegebiets Hinterer Vogelsang leider aus. Das Straßennetz lässt insbesondere an der Verzweigung Rotenwaldstraße/Unter dem Birkenkopf keinen stabilen Busverkehr zu. Vor diesem Hintergrund kann hier kurz- bis mittelfristig keine Buserschließung eingerichtet werden.

Erschließung der Waldebene Ost an Sommerwochenenden

Eine ÖPNV-Erschließung der Waldebene Ost wurde 2003 im Rahmen eines Verkehrsversuchs bereits erprobt. Daraus resultierte ein Fahrgastaufkommen von 25 bis 30 Personen am Tag. Vor diesem Hintergrund kann eine vollwertige Anbindung dieses Gebiets nicht empfohlen werden. Denkbar wäre aber, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr eine Buserschließung einzurichten. Bei einer Einschränkung der Verkehrsanbindung auf die voraussichtlich nachfragestärksten Tage könnten die Kosten sehr deutlich reduziert werden. Für eine wirtschaftlich tragfähige Lösung unabdingbar wäre aber, dass die Waldebene Ost statt mit der Linie 45 (wie vielfach gefordert) mit der Linie 64 angebunden werden kann. Schließlich wird die Linie 64 bereits mit Kleinbussen, die für eine ÖPNV-Erschließung der Waldebene Ost erforderlich wären, befahren. Genauer zu prüfen wäre vor diesem Hintergrund, ob eine Linienwegverlängerung der Linie 64 zur Waldebene Ost an Sommerwochenenden ohne den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs möglich wäre. Zudem wäre zwingend die Eignung der dortigen Straßeninfrastruktur für die Befahrung eines Kleinbusses – insbesondere was die Wendemöglichkeit angeht – zu prüfen bzw. herzustellen.

1.8 Verbesserung der Infrastruktur bestehender Fahrwege

Relativ selten wurden Vorschläge genannt, die eine Verbesserung der Fahrwege der bestehenden Linien beinhalteten. Etwa ein Drittel dieser Vorschläge bezog sich auf den Eisenbahnbereich, wobei hier meist der Ausbau bestehender Strecken für eine stärkere Nutzung im Personenverkehr (z.B. Nutzung der Panoramabahn als S-Bahn- oder Stadtbahn-Strecke; siehe auch 1.7) beabsichtigt wurde. Insgesamt 11 Vorschläge bezogen sich auf das Thema Busbeschleunigung, wovon aber bereits vier Nennungen die Linie 401 betreffen (siehe auch 1.1.1). Darüber hinaus gab es noch einige recht differenzierte Vorschläge, beispielsweise zur Umwandlung von Schottergleis- zu Rasengleisabschnitten sowie zur Trennung von PKW-Verkehr und oberirdischem Stadtbahnverkehr (oft in Zusammenhang mit einer Tieferlegung der Stadtbahnanlagen).

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Verbesserung der Infrastruktur bestehender Fahrwege	27	152
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Maßnahmen, die ein schnelles und störungsfreies Vorankommen von Bussen und Bahnen auf dem Weg zwischen zwei Haltestellen fördern</p> 		
Maßnahmenvorschläge im Eisenbahnbereich (S-Bahn, Regionalbahn)	7	83
Beschleunigung der Buslinie 401	4	15
Sonstige Maßnahmen der Busbeschleunigung (LSA-Beeinflussung, Busspuren, Regulierung ruhender Verkehr)	7	11
Sonstiges	10	57
Eigener Gleiskörper für die Stadtbahnlinien U4 und U9 in der Hackstraße	4	20
Sonstiges	10	57

1.8.1 Fachliche Bewertung

Im Stadtbahnbereich sind die vielfach geforderten Verbesserungen – der Neubau von Tunnelstrecken oder die Einrichtung eines eigenen Gleiskörpers in gewachsenen Stadtbereichen – aufgrund der hohen Kosten in absehbarer Zeit nicht umsetzbar. Im Busverkehr, der ohnehin in deutlich stärkerem Maß vom hohen Verkehrsaufkommen auf der Straße beeinträchtigt ist, wären aber Maßnahmen zur Beschleunigung einfacher realisierbar. Neben einer weiteren Forcierung der Busbeschleunigung (beispielsweise ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren) und einer Wahrung der derzeitigen Betriebsqualität (Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs bei stadtplanerischen Fragestellungen sowie bei Überlegungen für neue Geschwindigkeitsbeschränkungen) könnte konkret die Realisierung zusätzlicher Busspuren angegangen werden.

Einrichtung zusätzlicher Busspuren in Stuttgart

Aufgrund von Betriebsanalysen der SSB ist die Einrichtung bzw. Verlängerung von Busfahrstreifen sinnvoll:

- In der Wagenburgstraße durchgehend in beiden Fahrrichtungen
- In der Hauptstätter Straße abschnittsweise in beiden Fahrrichtungen
- Abschnittsweise in der Rotebühlstraße
- König-Karl-Straße vor Bad Cannstatt Wilhelmsplatz
- Daimlerstraße zwischen Mercedesstraße und Deckerstraße

Die Schwieberdinger Straße bzw. Wernerstraße zwischen dem Bahnhof Feuerbach und der Stuttgarter Stadtgrenze stellt einen Buskorridor von herausragender Bedeutung dar. Hier überlagern sich die Buslinien 501, 502, 503 sowie abschnittsweise 52, 99 und 612, sodass täglich ca. 4.500 Fahrgäste am stärksten Querschnitt (S-Bahnhof Zuffenhausen/Ohmstraße) befördert werden. Derzeit erlaubt die Verkehrssituation aber nur einen sehr unzuverlässigen Betrieb, was der hohen Nachfrage nicht gerecht wird. Aus diesem Grund wäre es sinnvoll, ein Maßnahmenpaket zur Busbeschleunigung aufzustellen. Folgende Maßnahmen wären denkbar:

- Umgestaltung der Busbuchten zu Kapphaltestellen, da so das zeitaufwändige Ein- und Ausscheren der Busse in den stark befahrenen Straßenraum entfallen kann
- Bevorrechtigung der Busse an Lichtsignalanlagen
- Schaffung von Busspuren

1.9 Einsatz fassungsstärkerer Fahrzeuge

Um die Kapazität während der nachfragestarken Zeiten zu verbessern, wurde von einzelnen Bürgern vorgeschlagen, fassungsstärkere Fahrzeuge einzusetzen. Im Fokus stand hierbei die Stadtbahn, wobei teilweise die Umstellung weiterer Linien auf 80-Meter-Züge oder – seltener – der Einsatz von 80-Meter-Zügen auch an Sonn- und Feiertagen gefordert wurde. Beim Bus oder bei der S-Bahn wurden derlei Vorschläge nur relativ selten gemacht. Abschließend bleibt noch einschränkend festzustellen, dass nicht überall dort, wo Bürger Engpässe bei der Beförderungskapazität sahen, der Einsatz fassungsstärkerer Fahrzeuge gefordert wurde. In vielen Fällen wurden auch Taktverdichtungen auf den neuralgischen Streckenabschnitten ins Feld geführt (siehe 1.1).

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Einsatz fassungsstärkerer Fahrzeuge	18	95
Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Einsatz von Fahrzeugen, die mehr Fahrgäste transportieren können		
Verstärkter Einsatz von 80-Meter-Zügen bei der Stadtbahn	11	60
Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen/CapaCities bzw. Einsatz von Doppelgelenkbussen im Busnetz	3	15
Verstärkter Einsatz von Langzügen bei der S-Bahn	4	20

1.9.1 Fachliche Bewertung

Aktuell wird der Fahrzeugeinsatz im Busbereich stetig an die Nachfrage angepasst. Aus diesem Grund werden die besonders fassungsstarken CapaCity-Busse auch auf der stark nachgefragten Buslinie 42 eingesetzt. Beim Fahrzeugeinsatz soll weiterhin mit Blick auf die Entwicklung der Nachfrage zwischen Taktausweitungen und dem Einsatz fassungsstärkerer Fahrzeuge abgewogen werden. Bei der Stadtbahn ist der Einsatz fassungsstärkerer Fahrzeuge fest mit dem Bau entsprechend langer Bahnsteige verbunden. Aus diesem Grund müssen hier Kapazitätsengpässe frühzeitig erkannt werden, sodass die Haltestelleninfrastruktur entsprechend angepasst werden kann. Der Bau von entsprechend langen Bahnsteigen für die Linie U12 läuft bereits, sodass die Linie 2016 auf 80-Meter-Züge umgestellt werden kann. Da für den Ostast der Linie U1 bei einer weiter steigenden Nachfrage mit Engpässen zu rechnen ist, laufen bereits Planungen, die Stationen dieser Linie zwischen Heschlach Vogelrain und Fellbach Lutherkirche für 80-Meter-Züge auszustatten.

1.10 Ausstattung Fahrzeuge

Nur sehr selten wurde eine bessere Ausstattung der Fahrzeuge gefordert. Mehrfach genannt wurde eine Verbesserung der Fahrradmitnahme (teilweise mit Einschränkung für die Verkehrsmittel Bus oder Zahnradbahn) und die Ausstattung von mehr Fahrzeugen mit Multifunktionsanzeigern (MFA).

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Ausstattung Fahrzeuge	13	80
<p>Kurzbeschreibung der Kategorie und Schema-Darstellung: Vorschläge, die sich auf eine Verbesserung der Haltestellenausstattung beziehen</p>		
		
Verbesserung der Fahrradmitnahme	4	28
Mehr Fahrzeuge mit Multifunktionsanzeigern (Information über Anschlüsse in Echtzeit) ausstatten	3	23
Sonstiges	6	29

1.10.1 Fachliche Bewertung

Auf Relationen, die stark in Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr stehen, ist eine Verbesserung der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Fahrradbeförderung denkbar. Bereits seit dem 16. Mai 2015 fahren die Zwischenkurse der Linie 92 an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr auf der Strecke Rotebühlplatz-Solitude-Forsthaus II als Rad-Tourer mit einem Fahrrad-Anhänger. Eine Entscheidung darüber, ob weitere Buslinien entsprechend ausgestattet werden sollen, steht noch aus. Vorab sollen Erfahrungen mit dem aktuellen Projekt auf der Linie 92 gesammelt werden. Außerdem ist geplant, bei einer anstehenden Neuanschaffung von Fahrzeugen für die Zahnradbahn mehr Kapazitäten für die Fahrradbeförderung bereitzustellen. Auch die Ausstattung von weiteren Fahrzeugen mit Multifunktionsanzeigern ist ohnehin geplant. Alle neu zu beschaffenden Busse und Stadtbahnen werden entsprechend ausgerüstet.

1.11 Sonstige Vorschläge

Zahlreiche weitere Vorschläge konnten keiner, der im Vorgriff vorgestellten Kategorien zugeordnet werden und finden sich deshalb hier unter „Sonstige Vorschläge“ wieder. Einige dieser Vorschläge beziehen sich auf angestrebte Änderungen des Tarifsystems – seltener auf Maßnahmen zum Vertrieb. Das Thema Fahrradmitnahme wurde in dieser Rubrik ebenfalls aufgegriffen, auch wenn es unter 1.10 bereits schon einmal auftauchte. Immerhin forderten nicht alle Bürger, die das Thema aufgriffen, gleichzeitig eine geänderte Ausstattung von Fahrzeugen.

Kategorie Einzelvorschläge	Anzahl der Eingaben	Anzahl der Eingaben zzgl. Zustimmungen
Sonstige Vorschläge	102	584
Vorschläge zum Tarif (v.a. größere Zonen, niedrigeres Preisniveau, Verlegung bestimmter Haltestellen auf die Zonengrenze)	30	283
Vorschläge zum Vertrieb (v.a. Integration vielfältiger Mobilitätsformen in ein Ticket)	4	13
Verbesserung der Fahrradmitnahme	10	45
Einschränkung/Abschaffung kontrollierter Vordereinstieg zur Beschleunigung der Fahrgastwechselzeiten	3	22
Umbenennung von Haltestellen, Liniennummern oder Zielanzeigen	10	40
Vorschläge zur Verbesserung anderer nachhaltiger Mobilitätsformen (v.a. neue Fahrradverleihstationen)	7	21
Erhalt der Haltestelle Pragfriedhof (bis 2016 bedient durch die Stadtbahnlinie U15)	4	7
Sonstiges	40	184

1.11.1 Fachliche Bewertung

Unter den dargestellten Vorschlägen beziehen sich die meisten auf den Tarif, der im NVP nicht behandelt wird. Darüber hinaus gab es noch einige Stellungnahmen zum Thema Fahrradmitnahme. 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. Die Sperrzeiten zur Fahrradmitnahme (Mo-Fr 6-8.30 Uhr und 16-18.30 Uhr) tragen dem Rechnung. Eine Ausweitung der Fahrradmitnahme in der Stadtbahn kann vor diesem Hintergrund nicht empfohlen werden. Im Bus, wo in der Regel je Fahrzeug nur ein Mehrzweckbereich für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen zur Verfügung steht, wird eine Freigabe für Fahrräder ebenfalls problematisch gesehen.

1.12 Maßnahmenliste

In der folgenden Tabelle sind die vorgenannten Maßnahmenvorschläge zusammengefasst. Um eine vergleichende Beurteilung hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen, wurden jeweils die zu erwarteten Kosten und Mehrerlöse ergänzt.

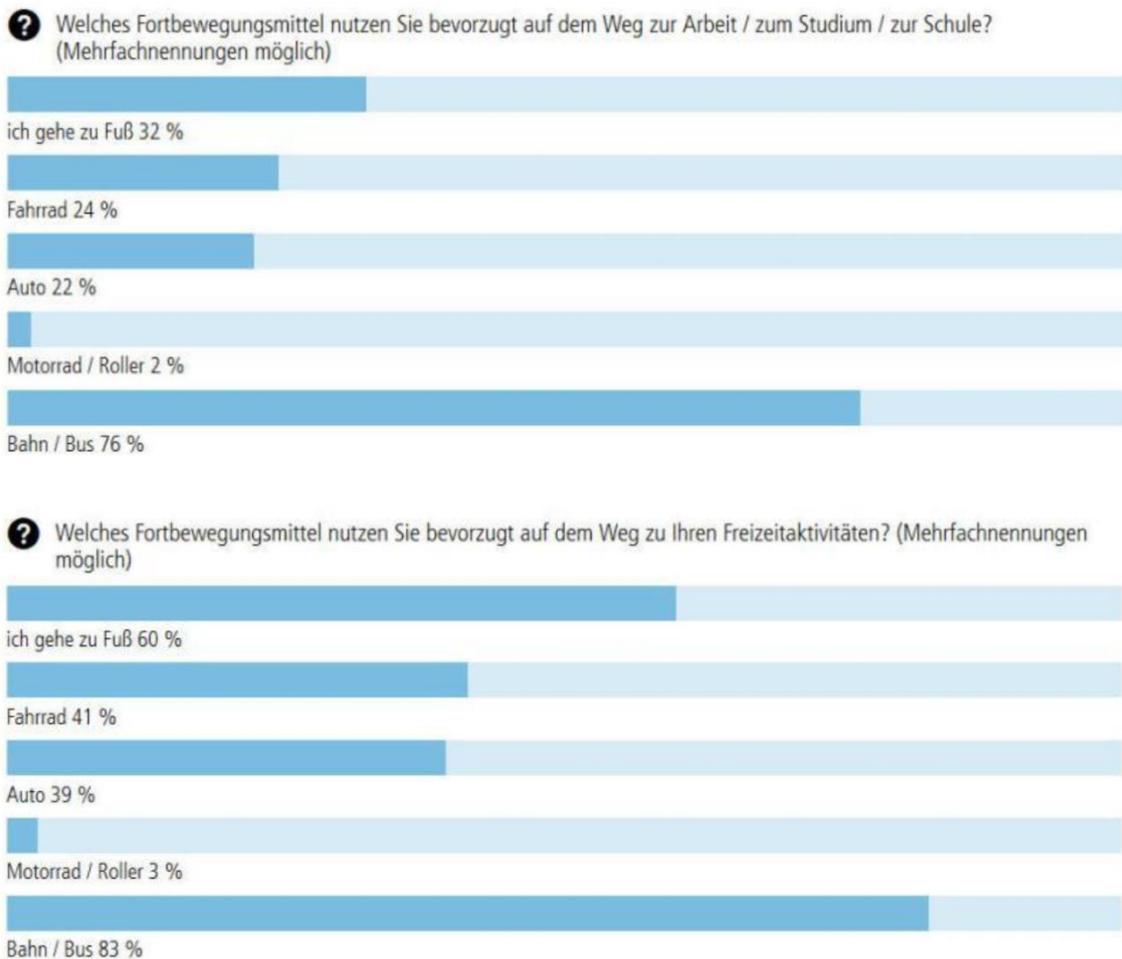
Maßnahme	Kapitel
Ausweitung der Stadtbahn-Linie U8 auf den Samstag <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> 20'-Takt von 10 - 18 Uhr zwischen Vaihingen und Heumaden <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 115.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 20.000 Euro	1.1.1
Angebotsausweitung der Linie 91 im Spätverkehr <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> an allen Tagen letzte Abfahrt ab Feuerbach um ca. 23.30 Uhr <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 137.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 6.000 Euro	1.1.1
Taktverdichtung der Linie 92 zur besseren Anbindung der Reinsburgstraße <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> Mo-Fr auf dem Abschnitt Westbahnhof - Rotebühlplatz 15'-Takt von 06.30 - 08.30 und 15.30 - 18.30 Uhr sowie durchgehender 30'- Takt von 08.30 -15.30 Uhr <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 190.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 15.000 Euro	1.1.1
Angebotsverbesserungen für den Stadtteil Zazenhausen <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> Einrichtung eines Nachttaxis in Nächten vor Freitagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen* <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 5.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 420 Euro	1.1.1
Nachtbusverkehr an allen Wochentagen <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> Übertragung des bestehenden Konzeptes für Donnerstag auf die Tage Sonntag bis Mittwoch <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 760.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 48.000 Euro	1.1.1
Taktausweitungen bei den Buslinien 40, 43 und 44 im Spätverkehr <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> 15'-Takt auf den Linien 40, 43 und 44 bis Betriebsschluss <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 485.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 8.000 Euro	1.1.1
Umsteigefreie Busverbindung vom Neckartal zum Flughafen und zur Messe <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> Verlängerung aller Fahrten der Linie 65 von Plieningen nach Flughafen/Messe <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 605.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 21.000 Euro	1.5.1
Erschließung der Waldebene Ost an Sommerwochenenden <i>Konkrete Ausgestaltung:</i> Verlängerung Linie 64 im 30'-Takt an Samstagen und Sonn- und Feiertagen 11 bis 20 Uhr im Zeitraum von Ostern bis zum Tag der Deutschen Einheit <i>Erwartete Kosten p.a.:</i> 16.000 Euro <i>Erwartete Mehrerlöse p.a.:</i> 2.000 Euro	1.7.1
<i>Nachfolgende Maßnahmen bzw. Ziele können das Fahrplanangebot in sinnvoller Weise flankieren und sollten nach Möglichkeit weiterverfolgt werden. Konkrete Kostenschätzungen sind jedoch aufgrund der jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten nicht möglich.</i>	
Einführung von gesicherten Anschlüssen zu nachfrageschwachen Zeiten	1.2.1
Verbesserung der Erschließungswirkung von bestehenden Stadtbahnhaltestellen	1.3.1
Einrichtung zusätzlicher Busspuren	1.8.1
Busbeschleunigung Schwieberdinger Straße / Wernerstraße	1.8.1

*Darüber hinaus wird der Busverkehr nach Zazenhausen zum kommenden Fahrplanwechsel tagsüber ausgeweitet. Diese Ausweitung wird aber unabhängig vom Nahverkehrsplan umgesetzt und wird hier deshalb nicht mit Kosten und Mehrerlösen ausgewiesen. Zudem sind unter diesem Punkt auch Maßnahmen und Ziele hinsichtlich der Haltestellenausstattung und Busbeschleunigung enthalten, die an dieser Stelle nicht mit entsprechenden Kosten und Mehrerlösen beziffert werden können.

2. Auswertung der Vorab-Umfrage

2.1 Verkehrsverhalten

Im Beteiligungsportal war der eigentlichen Bürgerbeteiligung eine kleine Umfrage vorgeschaltet. Die Auswertung dieser Vorab-Umfrage gibt einen Überblick über die Einstellungen der Bürger, die sich beteiligt haben, zum Thema Verkehr bzw. ÖPNV. Zuerst wurde gefragt, welches Verkehrsmittel bevorzugt auf dem Weg zur Arbeit / zum Studium / zur Schule bzw. auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten genutzt wird.



Wie die Auswertung der ersten beiden Fragen zeigt, zeichnen sich die Bürger, die sich an der Nahverkehrsplan-Fortschreibung beteiligt haben, durch eine überdurchschnittliche Neigung zur Nutzung des „Umweltverbunds“ (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) aus. Lediglich 22% (Weg zur Arbeit / Studium / Schule) bzw. 39% (Weg zu Freizeitaktivitäten) der Bürger nutzen bevorzugt das Auto, wobei hier Mehrfachnennungen zulässig waren.

2.2 Eigenschaften eines attraktiven Nahverkehrs

Darüber hinaus wurde gefragt, welche Gesichtspunkte aus Sicht der Bürger einen attraktiven Nahverkehr ausmachen. Die Auswertung dieser Frage spiegelt die Auswertung der Eingaben aus der Bürgerbeteiligung wieder: Die Antwortmöglichkeit „dichte Taktfrequenz“ – die in etwa der Kategorie „Quantitative Ausweitung des bestehenden Fahrplanangebots“ (siehe 1.1) entspricht – wurde deutlich häufiger genannt als etwa „nahe Haltestellen“ (entspricht in etwa „Erschließung zusätzlicher Gebiete“; siehe 1.7) oder direkte Verbindungen (entspricht in etwa „Zusätzliche Direktverbindungen auf bestehender Infrastruktur“; siehe 1.5).

