

Bewertung organisatorischer, preis- und ordnungspolitischer Maßnahmen und Konzepte			
Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
1 Streckenbeeinflussung			
Ausweitung der vorh. Streckenbeeinflussungsanlagen auf alle vier u. mehrstreifige Straßen außerorts sowie Hinweise auf alternat. Angebote im ÖV entlang überlasteter Straßen	Maßnahme bietet sich grundsätzlich zur Umsetzung an	Harmonisierung der Verkehrsabläufe Verbesserung d. Verkehrsflusses u. d. Zuverlässigkeit d. Verkehrs Bündelung auf den Hauptachsen auf d. Gesamtverkehr i. d. Region bezogen relativ niedrige Wirkungen allerdings Unterstützung mehrerer planerischer Zielsetzungen	Der Einschätzung wird zugestimmt + örtliche Entlastungen sind möglich. + Digitalisierung eröffnet weitere Potentiale
2 Netzbeeinflussung			
Routenwahlbeeinflussung bei Störungsfällen durch Wechselwegweisung an drei Standorten	Maßnahme bietet sich zur Umsetzung an, wobei weitere Standorte für Wechselwegweisungsanlagen geprüft werden sollten	Wirkungspotenziale: Reduktion von Staus und Emissionen Verbesserung der Zuverlässigkeit Vermeidung von Ausweichfahrten durch Wohngebiete Potenziale u. Nutzen sollten zeitnah vertieft untersucht werden	Der Einschätzung wird zugestimmt + örtliche Entlastungen sind möglich. + Digitalisierung eröffnet weitere Potentiale
3 Mobilitätsmanagement			
Einführung eines umfassenden Spektrums an Maßnahmen aus dem betriebl. u. kommun. Mobilitätsmanagement (Verkehrsinformationen, Mobilitätsberatung, MM bei Veranstaltungen, betriebliches u. schulisches MM)	bereits bestehende Ansätze sollen ausgeweitet u. optimiert werden	Emissionsreduktionen durch Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den ÖV und Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades Überlastungen alternativer Verkehrsmittel sind nicht zu erwarten	Der Einschätzung wird zugestimmt + örtliche Entlastungen sind möglich. + Digitalisierung eröffnet weitere Potentiale
4 Parkraumkonzept im Oberzentrum Stuttgart			
Ausweitung besteh. Parkraumkonzepte auf weitere Bezirke u. Zentren in der Stadt Stuttgart, höhere Parkgebühren, Umsetzung v. Stellplatzbeschränkungssatzungen,	ohne begleitende Maßnahmen nicht zu empfehlen Um Schwächung der Zentrenfunktion zu vermeiden, wird M 8 empfohlen	Parkraumkonzepte ermöglichen hoch wirksame Steuerung des Verkehrsgeschehens mit sehr differenzierten Steuerungsoptionen Schwächung der Attraktivität der Stadt Stuttgart als Standort für Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitaktivitäten	Der Einschätzung wird teilweise zugestimmt ohne Restriktionen scheint eine nachhaltige Verbesserung der Umweltsituation in Stuttgart nicht denkbar. Die Verkehrsmittelwahl wird auch im Umland positiv beeinflusst.
5 Parkraumkonzept im Oberzentrum u. in den Mittelzentren			
Ausweitung der in M4 beschriebenen Maßnahmen auf die Zentren aller Mittelzentren u. den Flughafenbereich	ohne begleitende Maßnahmen nicht zu empfehlen Um Schwächung der Zentrenfunktion zu vermeiden, wird M 8 empfohlen	Parkraumkonzepte ermöglichen hoch wirksame Steuerung des Verkehrsgeschehens mit sehr differenzierten Steuerungsoptionen Schwächung d. Attraktivität d. Stadt Stuttgart u. d. Mittelzentren als Standorte für Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitaktivitäten	Der Einschätzung wird teilweise zugestimmt Kommunale Einzellösungen müssen möglich bleiben und abgestimmte Konzepte führen nicht zu einem Konkurrenzkampf der Kommunen.
6 Förderung P+R			
Einführung eines aus Nutzersicht optimalen P+R-Angebots mit ausreichender Stellplatzanzahl an allen Schienenhaltstellen außerhalb der Stadt Stuttgart kostenfreie Nutzung In Stuttgart Beschränkung auf derz. Angebot	Maßnahme sollte in der vorgest. Form nicht weiter verfolgt werden zur Vermeidung negativer Auswirkungen M 7 empfohlen	Anreiz zu längeren Teilwegen mit dem Pkw Fahrleistungszunahmen sowohl im MIV als auch im ÖV	Der Einschätzung wird teilweise zugestimmt Kommunale Einzellösungen müssen möglich bleiben.

Bewertung organisatorischer, preis- und ordnungspolitischer Maßnahmen und Konzepte			
Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
7 Förderung P+R mit Lenkungswirkung			
Angebot P+R Standorten bleibt erhalten (keine neuen) Lenkungswirkung durch gestaffelte Gebührenerhebung	ermöglicht erwünschte Wirkungen u. sollte daher für die Region entwickelt werden zu erarbeitendes Konzept sollte Mehrbelastungen an Standorten i. Umland mögl. verhindern (nur unkritische Standorte)	Gesamtverkehrsaufwand nahezu unverändert Entlastung des Straßennetzes im Kern der Region u. weniger starke Belastungszunahmen im Umland	Der Einschätzung wird zugestimmt
8 Parkraumkonzept kombiniert mit P+R Konzept			
Kombination der Maßnahmen 5 und 7	Es sollten vertiefende Überlegungen zur Steuerung des Parkraumangebotes in den Zentren mit einer flankierenden Optimierung d. P+R Angebotes für die Region Stuttgart angestellt werden. regionsweite P+R Konzeption wird derzeit entwickelt	Kombination aus Parkraum- und P+R Konzept ermöglicht eine hoch wirksame Steuerung des Verkehrsgeschehens mit sehr differenzierten Steuerungsoptionen	Einschätzung wird insgesamt unterstützt Parkraumbewirtschaftung ist in Ludwigsburg in Innen- u. Oststadt bereits eingeführt und wird für West- und Südstadt geprüft. Der bestehende P+R Standort an S-Bahn-Haltestelle Favoritepark ist kritisch (belastete Zufahrten).
9 Förderung intermodaler Konzepte an zentralen Mobilitätspunkten			
Ausbau intermodaler Angebote (z.B. B+R, Pedelec-/ Pkw-Sharing an Haltestellen) als Ergänzung zur P+R Förderung gebührenpflicht. Sharing-Fahrzeuge an 23 zentralen Schienenhaltestellen Angebot für alle Haltestellen mit regionalen Mobilitätspunkten und/ oder Pedelec-Stationen	Die bereits vorhand. Ansätze zur Bereitstellung vernetzter, intermodaler Angebote sollten ausgeweitet werden. wichtig: verträgliche Abwicklung der Zu- und Abbringerfahrten	nennenswerte Potenziale z. Stärkung d. ÖV als Hauptverkehrsmittel insgesamt Abnahme der Fahrleistung im Straßenverkehr, deutlicher Nachfrageanstieg im ÖV Nachteil: Zuwächse im Straßenverkehr im Umfeld der zentralen Mobilitätspunkte hoher Finanzierungsbedarf	Der Einschätzung wird zugestimmt + örtliche Entlastungen sind möglich. + Digitalisierung eröffnet weitere Potentiale, insbesondere durch Datenaustausch
10 Vereinfachung des ÖPNV-Tarifs			
Vereinfachung der VVS-Zonenringe 3-9 durch Entfall der Sektoren Zusammenfassung der Teilzonen zu Ringen Kostenreduzierung für tangentielle Fahrten	Möglichkeiten zur Vereinfachung des Tarifsystems in der Region Stuttgart sollten vertiefend untersucht werden für Einnahmeverluste müssen Lösungsansätze zu deren Finanzierung entwickelt werden	Verbesserung der Begreifbarkeit und Handhabbarkeit Attraktivitätssteigerung insbes. f. tangentielle Fahrten im Umland leichte Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖV	Der Einschätzung wird zugestimmt flexiblere Tarif- und Bezahlssysteme fördern multimodale Verkehrsmittelnutzung und das betriebliche Mobilitätsmanagement

Bewertung organisatorischer, preis- und ordnungspolitischer Maßnahmen und Konzepte			
Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
11a Kostengünstigerer ÖPNV - Stufe 1 mit Tarifsenkung um 10 %			
Nutzung des ÖPNV in der Region Stuttgart wird günstiger angeboten Tarifsenkung gilt für alle Fahrkarten in gleicher Höhe	Maßnahme bietet sich nicht zur Umsetzung an	Zunahme des Gesamtverkehrsaufwands, nur mäßige Verringerung der Fahrleistung im Straßennetz, deutliche Fahrleistungszunahme im ÖV (zunehmende Weglängen), hoher Finanzmittelbedarf nicht gerechtfertigt, Fahrgastzuwächse lösen Angebotsausweitungen im ÖV aus	Der Einschätzung wird nur teilweise zugestimmt In der Regel genügen mäßige Entlastungen in der Spitzenzeit bereits, Stauerscheinungen deutlich zu verringern. Vorab sind bestehende Leistungsengpässe in der Hauptverkehrszeit vordringlich zu beseitigen.
11b Kostengünstigerer ÖPNV - Stufe 1 mit Tarifsenkung um 25 %			
siehe M 11a	Maßnahme bietet sich nicht zur Umsetzung an	siehe M 11a wobei Einzelauswirkungen ausgeprägter ausfallen	Der Einschätzung wird nur teilweise zugestimmt siehe M 11a
12 Durchfahrts- und Einfahrverbote			
Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten Lkw-Einfahrtsverbot bzw. Pkw-Durchfahrtsverbote	Regionsweites Konzept für Durchfahrtsverbote wird aufgrund nachteiliger Wirkungen nicht empfohlen.	Durch- u. Einfahrtsverbote ermöglichen lokale, v.a. innerörtliche Entlastungen erforderl. Umwege für die Umfahrung d. Durchfahrtsverbotszonen verursachen jedoch höheren Energiebedarf und leichte Emissionszunahmen	Der Einschätzung wird nur teilweise zugestimmt Einzelfallprüfungen müssen möglich sein. Verbote im Zusammenhang mit Ortsumfahrungen machen Sinn.
13 Durchgängiger 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn			
untertägiger 15-Minuten-Takt mit Langzügen auf allen Linien	Maßnahme bietet sich zur Umsetzung an aus wirtschaftl. Gründen schrittweise Umsetzung unter Beobachtung der Nachfragewirkung sinnvoll	leichter Anstieg des Gesamtverkehrsaufwandes deutl. Fahrleistungszunahme i. ÖV infolge zunehm. Weglängen Verringerung der Fahrleistung im Straßennetz um rd. 1% In der Beurteilung dieser Maßnahme sollte berücksichtigt werden, dass ein dichter S-Bahntakt auch in der Normalverkehrszeit Bestandteil einer metropolitanen Angebotsqualität sein sollte und dieser einen wicht. Beitrag z. Stärkung d. Innenstädte u. des dort ansässigen Einzelhandels zu Zeiten d. Einkaufsverkehrs leistet.	Der Einschätzung wird zugestimmt Die Angebotsqualität ist zu gewährleisten und auf Störungsarmut und Kapazität der Infrastruktur ist zu achten.
14 Förderung des Fahrradverkehrs			
Es werden Maßnahmen wie z.B. Ausbau des Radwegenetzes, Schaffung weiterer Abstellanlagen, zunehmende Pedelec-Verfügbarkeit etc. unterstellt	Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs sollten weiterhin regionsweit realisiert werden	Beitrag zu mehreren verkehrsplanerischen Zielsetzungen, z.B. Reduzierung der Weglängen und des Gesamtverkehrsaufwandes, Verlagerungen von Pkw-Fahrten, Emissionsminderungen, Entlastung des Regionszentrums. Stärkung des Radverkehrs geht auch zu Lasten des ÖV	Der Einschätzung wird nur teilweise zugestimmt: Der Radverkehr ist stärker zu fördern. Radverkehrspotenziale sind im Modell unterbewertet. Reichweitenpotenziale durch Pedelec-Entwicklung sind nicht ausreichend erfasst. Ziele des RVP bleiben deutlich unter denen des Landes.
15 Pkw-Fahrt in Stuttgart nur mit bestimmten Kennzeichen			
	Maßnahme bietet sich unter Würdigung aller Aspekte insges. nicht zur Umsetzung an	erhebliche Reduktion d. Straßenverkehrs und der Emissionen für Tage mit hoher Feinstaubbelastung hohe Zusatzaufwendungen. Zielwähländerungen schwächen die Position des Oberzentrums Stuttgarts als Einkaufs- u. Versorgungsstandort. Kennzeichenregelung differenziert nicht nach Schadstoffausstoß der Fahrzeuge.	Der Einschätzung wird nur teilweise zugestimmt: Wenn andere Maßnahmen und Pläne nicht greifen, drohen diese Verbote ggf. aufgrund richterlicher Anordnungen.