

Aufgrund von Hinweisen und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan LH Stuttgart (2. Fortschreibung) im NVP vorgenommenen Änderungen

[Seitenzahlen = Seitenzahlen des ursprünglichen NVP-Entwurfs]

1. Anregungen aus den Bezirksbeiräten

Nr. 1 (Botnang):

Es wird darum gebeten, die **Ehrenamtlichkeit beim Betrieb des Ortsbusses Botnang** zu erwähnen. Im Text (Kapitel 2.2.4; S. 17) wird die Ehrenamtlichkeit explizit dargestellt („Im Stadtbezirk Botnang verkehrt der ehrenamtlich betriebene Botnanger Ortsbus (BOB) ...“).

Nr. 69 (Sillenbuch):

Im Übersichtsplan zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen (Anlage 4.7) ist die **Haltestelle „Augustinum“** im **Status „Umbau nicht möglich“**. Dies ist aus Sicht des Bezirksbeirats zeitnah zu prüfen. Auf Grund der direkten Lage an einem großen Altenwohnheim ist hier ein zeitnaher barrierefreier Ausbau geboten, wie auch in Anlage 4.6 vorgesehen. **Ist in Anlage 4.7 falsch dargestellt (wird korrigiert; der gelbe Punkt wird in blau umgefärbt). Der Umbau der Bushaltestelle „Augustinum“ ist in den kommenden 5 Jahren vorgesehen.**

2. Anregungen aus den Fraktionen der Bezirksbeiräte

(keine Änderungen)

3. Anregungen der Verkehrsunternehmen

Nr. 3 (SSB):

Die SSB regt die beiden folgenden, zur Präzisierung beitragenden, **textlichen Ergänzungen** (unterstrichen) an:

Seite 32, Kap. 4.4.1 Fahrzeuge

Reservebusse für Ersatzverkehre (Stadtbahn und Bus) entsprechen **grundsätzlich** der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.

Seite 34, Kapitel 4.4.4 Verbundintegration

Im VVS erfolgt derzeit die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und mobilen Lösungen | HandyTicket / Online-Ticket. Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv. Das mit dem Betrieb der städtischen Linien betraute Verkehrsunternehmen betreibt die entsprechenden Hintergrundsysteme und stellt an Kundenkontaktpunkten (physisch und online) die Kundenschnittstellen **Vertriebskanäle** bereit. Die Verbundgesellschaft ist für die fristgerechte Bereitstellung von Relationsdaten und elektronischen Strukturdaten für das elektronische Fahrgeldmanagement zuständig.

Die von der SSB vorgeschlagenen textlichen Präzisierungen werden im NVP vorgenommen.

Nr. 4 (OVR):

In Kapitel 4.3.3 werden in Tabelle 4.3 (S. 27) die **Mindestbedienungshäufigkeiten** definiert und kategorisiert.

Dabei wird mittels Fußnote *) **für weit überwiegend gewerblich genutzte Gebiete** montags bis freitags in der FVZ und SVZ sowie am Wochenende ein Verkehrsangebot für entbehrlich gehalten. Diese Aussage ist aus Sicht des OVR zu pauschal und berücksichtigt nicht, dass es zwischenzeitlich in zahlreichen gewerblich genutzten Gebieten Mehrschichtbetriebe bzw. flexibilisierte Arbeitszeiten gibt, die es durchaus erforderlich machen, gerade auch in diesen (hier ausgeschlossenen) Zeitbereichen ein ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Es wird daher angeregt, den Fußnotentext um den Zusatz "sofern dort keine Betriebe mit abweichenden oder Schichtarbeitszeiten ansässig sind" zu ergänzen. Gleiches gilt für den letzten Satz auf Seite 30.

Der Fußnotentext zu Tabelle 4.3 sowie der Text in Kapitel 4.3.3 (S. 30) wird – wie vorgeschlagen – um den Zusatz „ ..., sofern dort keine Betriebe mit abweichenden oder Schichtarbeitszeiten ansässig sind.“ ergänzt.

Nr. 5 (OVR)

Die zu den Mindestbedienungshäufigkeiten korrespondierende **Anlage 4.4** weist zunächst einmal **im Randtext einen redaktionellen Fehler** auf; hier müsste es richtig heißen: "nach Kategorien gemäß Kap. 4.3.3".

Der redaktionelle Fehler im Randtext der Anlage 4.4 wird korrigiert ("nach Kategorien gemäß Kap. 4.3.3").

Inhaltlich merkt der OVR an, dass der **Linienweg der Buslinie 612 aus Richtung Korntal nach Neuwirtshaus** nicht dargestellt ist. Es wird um Ergänzung dieser Strecke in der Kategorie "Bus nach außerhalb" gebeten. Gleiches für die **Verbindung zwischen Weilimdorf und Korntal**.

In Anlage 4.4 wird die Signatur „Bus-nach-außerhalb“ von Neuwirtshaus in Richtung Korntal eingefügt.

Für die zwischen Weilimdorf und Korntal verkehrende **L. 90** endet die Bedienungsvorgabe am Bahnhof Korntal (**Darstellung wird präzisiert**). Einzelne Schülerverkehrsleistungen sind nicht Bestandteil des Mindestbedienungskonzepts.

Ferner ist im Bereich des Gewerbegebiets Neuwirtshaus die **Weiterführung der Buslinie in Richtung Kallenberg - Münchingen zumindest auf Stuttgarter Markung als Basiserschließung zu kategorisieren**, da die beiden dort verkehrenden Linien die Erschließung dieses Stuttgarter Gewerbegebiets mit den dort befindlichen Fachmärkten sicherstellen.

Die Anregung wird im Hinblick auf die Verfahrensweise bei vergleichbaren Situationen (z. B. Stammheim-Ost, Hedelfingen-Süd) aufgenommen (Anlage 4.4).

Nr. 7 (OVR)

Bei der in **Kapitel 5.2.3** in Verbindung mit **Tabelle 5.1** dargestellten Zuordnung der einzelnen Linien zu den Mindestbedienungskategorien scheint aus OVR-Sicht im Bereich Zuffenhausen ein Fehler unterlaufen zu sein. In Kategorie 4 werden die Linien 501/503 als funktionale Einheit aufgeführt, während in den Vorbemerkungen im Text u. a. die Linien 502, 591 und 612 als untergeordnet eingeschätzt und deshalb nicht betrachtet werden. Bei den im Zuge der Schwieberdinger Straße verkehrenden Regionallinien gibt es aus OVR-Sicht 2 Kategorien: Zum einen die "schnellen" Linien 502, 503 und 591, welche zwischen Porsche und Schwieberdingen nonstop über die B 10 verkehren, zum anderen die Linien 501 und 612, welche sowohl die Feinerschließung innerhalb Stuttgarts als auch die Zwischenortsbedienung zu den unmittelbar benachbarten Stadtteilen der Stadt Korntal-Münchingen sicherstellen. Demnach müssten die in der Kategorie 4 genannten Linien korrekt 501/612 heißen. Ferner sollte bei den Linien 52/99 in der Kategorie 2 neben

Stammheim auch Neuwirtshaus im Klammerzusatz ergänzt werden.

Mit der Ausweisung einer Ergänzungsverbindung in der äußeren Schwieberdinger Straße kann das Konzept der Mindestbedienung im Bereich Neuwirtshaus präzisiert werden. Die Feinerschließung der inneren Schwieberdinger Straße ist durch die Linien 52/99 gewährleistet, der Hinweis auf den Stadtteil Neuwirtshaus wird dort – wie vorgeschlagen – ergänzt (Kapitel 5.2.3, Tabelle 5.1). Für die Bedienung der äußeren Schwieberdinger Straße in Kategorie 4 reicht die Linie 501 aus, die Linie 503 wird deshalb als nicht erschließungsrelevant eingestuft.

Nr. 8 (OVR)

In **Anlage 2.2** bittet der OVR, den Linienweg der **Buslinie 612** dahingehend zu konkretisieren, **beim Zwischenziel Neuwirtshaus den Zusatz (Porscheplatz)** zu ergänzen, damit erkennbar wird, dass diese Linie dort eine Verknüpfung zur S-Bahn herstellt.

Beim Linienverlauf der Buslinie 612 in Anlage 2.2 wird bei „Neuwirtshaus“ der Zusatz „(Porscheplatz)“ ergänzt.

4. Anregungen der Landkreise

(keine Änderungen)

5. Anregungen der Träger öffentlicher Belange / sonstiger zu beteiligender Stellen

Nr. 25 (NVBW)

Die Planungen für einen Linientausch U1/U14 sollten unter Berücksichtigung der jeweiligen Verknüpfung mit der S-Bahn dargestellt werden.

Ein Hinweis auf den zum Fahrplanwechsel beabsichtigten Linientausch wird in Kap. 6.2.2 (S. 46) aufgenommen.

Nr. 51 (NVBW)

Redaktioneller Hinweis: Auf Seite 10 befindet sich ein Fehler: „Entsprechend“.

Der redaktionelle Fehler wird im NVP korrigiert.

Nr. 52 (NVBW)

Die NVBW empfiehlt, in Kapitel 2.2.2 (S. 15) die Darstellung der Betriebszeit der Seilbahn zu überprüfen.

Da die Öffnungszeiten des Waldfriedhofs variieren, wird die tatsächliche Betriebszeit der Seilbahn (täglich von ca. 9:00 bis ca. 18:00 Uhr) im NVP dargestellt.

Nr. 55 (NVBW)

Redaktioneller Hinweis zu Tabelle 3.1 (S. 20) „Innere Stadtbezirke“: es liegt zwar nahe, was dies umfassen soll, trotzdem wäre eine einmalige explizite Definition sinnvoll.

„Innere Stadtbezirke“ und „Äußere Stadtbezirke“ werden im NVP mittels (je) einer Fußnote definiert.

Nr. 56 (NVBW)

Zu Kapitel 3.3 (Verkehrsprognose 2025): Die im letzten Absatz der S. 21 dargestellte Schlussfolgerung, dass das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehrsaufkommen in der Prognose sinkt, ist nicht zutreffend. **Der Hinweis ist korrekt. Es muss in Kapitel 3.3 heißen „dass es ... gelingen kann, ... den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr ... abzusenken.“** Wird im NVP korrigiert.

Nr. 58 (NVBW)

Folgende redaktionelle Anmerkung bitten wir zu beachten: Auf Seite 23, 2. Absatz, 3. Zeile von unten wird „konkurrenzierende Angebote“ angegeben, besser wäre: „konkurrierende Angebote.“ Gleiches gilt Kapitel Erläuterungen, Seite 28, 4. Zeile des Absatzes „...einer angemessenen Auslastung hochwertiger Angebote ihre Konkurrenzierung durch nachrangige Systeme.“ Besser ist, hier „... Konkurrenz“ zu verwenden.

Die redaktionellen Hinweise werden aufgegriffen. Der NVP wird in den Kapiteln 4.2 und 4.3.3 korrigiert.

Nr. 72 (NVBW)

Zu Kapitel 5.2.2 (S. 41): Redaktioneller Hinweis: „und ausgehend von der Tatsache, dass das ..“ („der“ ist zu ergänzen.)

Die Stadt dankt für den redaktionellen Hinweis. Wird im NVP korrigiert.

Nr. 73 (NVBW)

Zu Kapitel 6.2.2 (S. 45; Zukünftige Ausbauprojekte): Wir empfehlen, die Angabe zum Inbetriebnahme-Termin der U12 zu aktualisieren.

Der Inbetriebnahme-Termin für die U12 wird präzisiert (Mai 2016).

Nr. 101 (VRS)

Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart: Gemäß den Ausführungen der Fortschreibung des NVPs ist der VRS Aufgabenträger für die regionalbedeutsamen Schienenverkehre, insbesondere also die S-Bahn Stuttgart. Die Verkehrsangebote gemäß PBefG seien hingegen in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise sowie der Landeshauptstadt. Durch den gemeinsamen Abschluss des ÖPNV-Pakts 2025 wurde die Aufgabenträgerschaft des VRS auch auf Expressbusverkehre ausgedehnt, die ebenfalls dem PBefG unterliegen. Mit den geplanten Expressbuslinien Leonberg – Stuttgart Flughafen/Messe und Kirchheim (Teck) - Stuttgart Flughafen/Messe ist auch die Stadt Stuttgart von diesen neuen Verkehren berührt. Die Beschreibung der Aufgabenträger im NVP bedarf deshalb einer Korrektur.

Die Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart für Expressbusverkehre wird in Kap. 1.3.4 (S. 4) ergänzt.

Nr. 102 (VRS)

Angebotsstruktur im S-Bahnverkehr: In der Fortschreibung des NVPs wird für die S1 eine Abweichung vom 60-Minuten-Takt an den frühen Morgenstunden am Wochenende genannt. Diese Darstellung ist korrekt, es wird jedoch empfohlen, grundsätzlich alle Abweichungen zu berücksichtigen, die existieren. Das gilt insbesondere für die Linien S1 und S6/S60, die auch an Werktagen außerhalb der HVZ abweichend zu den Linien S2 bis S5 weitgehend in einem 15-Minuten-Takt zwischen Stuttgart Schwabstraße und Plochingen (S1) bzw. Renningen (S6/S60) verkehren.

Der dichtere Fahrplankontakt der Linien S1 und S6 tagsüber ab der Mittagszeit wird in Kap. 2.2.1 (S. 13) als Ausnahme ebenfalls beschrieben.

Nr. 105 (VRS)

Für die Busverkehre im Stadtgebiet Stuttgart wird kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Ungeachtet dessen wird empfohlen, im NVP auch auf die neuen Expressbuslinien von Leonberg und Kirchheim unter Teck an den Stuttgarter Flughafen hinzuweisen.

Die Expressbuslinien zum Flughafen werden in Kap. 2.2.3 (S. 16) aufgenommen.

6. Im Erarbeitungsprozess entstandene und von der LH Stuttgart befürwortete Anregungen

Neues Kapitel 6.2.3: Kapazitätssteigerungen im bestehenden Stadtbahnnetz (auch im Inhaltsverzeichnis)

Inhalt:

„Ergänzend zu den in Kapitel 4.3.3 dargestellten Mindestbedienungshäufigkeiten werden bereits heute dort zusätzliche Fahrten angeboten, wo die Beförderungszahlen in einem kurzen Zeitabschnitt ohne diese Verstärkung über die Kapazitätsgrenze hinausgehen. Die Dimensionierung des Leistungsangebots stützt sich dabei vor allem auf die regelmäßig im Frühjahr und Herbst durchgeführten Besetzungszählungen an 26 repräsentativen Querschnitten des Stadtbahnnetzes. Jüngste Beispiele für solche Verstärkungen des Angebots sind eine speziell auf den Schülerverkehr abgestimmte Fahrt zwischen Stammheim und Mönchfeld oder der 7,5-Minuten-Takt in der Spitzenstunde auf der U13, der im morgendlichen Berufsverkehr die Kapazität zwischen Hedelfingen und Feuerbach erhöht.“

Dieser Ansatz, den tagsüber gleichbleibenden Grundtakt einer Linie bei Bedarf zu verstärken, soll auch in Zukunft beibehalten werden. Falls erforderlich, ist zur weiteren Kapazitätssteigerung auch die Einführung neuer Linien im Bestandsnetz möglich. Zwar ist auch bei dieser Vorgehensweise ein zeitlicher Vorlauf für die Bereitstellung der Fahrzeuge und des Fahrpersonals zu berücksichtigen. Die Angebotsverbesserungen können aber schneller umgesetzt werden als die in Kapitel 6.2.2 beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen.

Bereits ab Mitte Oktober ist zur Kapazitätssteigerung auf der U2 eine ganztägige Stadtbahnverbindung zwischen Neugereut und NeckarPark mit der Linienbezeichnung U19 vorgesehen. Neben einer erheblichen Angebotsverbesserung zwischen Neugereut und Bad Cannstatt bietet diese Linie U19 auch eine Anbindung des Cannstatter Wasens im Regelverkehr an das Stadtbahnnetz. Das heißt, wenn dort kurzfristig Flächen für Park-and-ride angeboten werden, steht ein ÖPNV-Angebot zum Verknüpfungspunkt Bad Cannstatt Wilhelmsplatz zur Verfügung.

Die Linie U19 soll zunächst befristet bis Mitte April 2017 verkehren. Wenn ausreichende Erfahrungen über die Wirksamkeit dieses Angebots vorliegen, soll entschieden werden, ob es dauerhaft Teil des Regelverkehrs werden soll.

Voraussichtlich ab 2019 wird eine direkte Stadtbahnverbindung zwischen Fellbach und Giebel mit der Linienbezeichnung **U16** eingerichtet. Sie soll das Stadtbahnangebot in den Abschnitten Fellbach – Bad Cannstatt (U1) und Bad Cannstatt – Feuerbach (U13) verstärken und die dort heute schon bestehenden Kapazitätsengpässe beseitigen. Die Linie U16 soll zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt verkehren. Sie wird die bis dahin eingesetzten Verstärkerzüge auf der U13 ersetzen und eine erhebliche Angebotsverbesserung und Kapazitätserweiterung in den genannten Abschnitten bewirken.“

Ergänzung des Kapitels 6.3.2 (Zukünftige Angebotsverbesserungen)

[„...“]

„Dazu gehört auch, analog zum Stadtbahnnetz, dass bei gestiegener Verkehrsnachfrage zusätzliche Beförderungskapazitäten durch Verstärkerfahrten oder Taktverdichtungen auf vorhandenen Linien bereitgestellt werden. Auch ergänzende Linien, wie z.B. Tangential- oder Express-Buslinien, die bestehende Infrastruktureinrichtungen nutzen, können bestehende Linien entlasten.“

Ergänzung der Nachtbuslinien:

Ergänzung einer Anlage 2.3 „Die im Fahrplanjahr 2015 in Stuttgart verkehrenden Nachtbuslinien“ (auch im Anlagenverzeichnis).

Ergänzung des Kapitels 4.3.3 (S. 27, Bedienungshäufigkeiten)

Um die Taktfolge der Stadtbahn an Sonn- und Feiertagen während der NVZ den heutigen Verhältnissen anzupassen, muss in der Tabelle 4.3 statt des 15-Minuten-Takts der 10-Minuten-Takt stehen.

Tabelle 4.3: Kategorisierung der Mindestbedienungshäufigkeiten

Kategorie	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag	
	HVZ	NVZ	FVZ/SVZ	NVZ	FVZ/SVZ	NVZ	FVZ/SVZ
Stadtbahn (S) / Zahnradbahn (Z)							
S	10	10	15	10	30/15**	15	30/15**
Z	15	15	30	15	30	15	30
Bus							
1	10	10	30*	10*	30*	15*	30*
2	10	20	30*	20*	30*	30*	30*
3	20	30	30*	30*	30*	30*	30*
4	30	60	60*	60*	60*	60*	60*

*) Ein Angebot in diesem Zeitbereich ist nur erforderlich, wenn nicht weit überwiegend gewerblich genutzte Gebiete bedient werden.

**) 30-Minuten-Takt in den ersten 2 bis 3 Stunden nach Betriebsbeginn