

## Anregungen und Hinweise zum 1. Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) der Landeshauptstadt Stuttgart

### 5.) Einzel-Hinweise

Hinweis: Sind Textteile in der Spalte „Behandlung bzw. Einbindung in den NVEP-Entwurf“ fett gedruckt, so wurde im NVEP eine Änderung/Ergänzung vorgenommen.

Nr.	Wer?	Anregung/Hinweis	Behandlung bzw. Einbindung in den NVEP-Entwurf
<b>LH Stuttgart, Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität</b>			
1	Stuttgart	On-Demand-Angebote wie Uber und CleverShuttle drängen zunehmend auf den Markt. Die Haltung der Stadt zu solchen Verkehren sollte im NVEP dargestellt werden.	Die LH Stuttgart ist offen gegenüber solchen Angeboten, hat aber die Absicht, auf Gemarkung Stuttgarts die SSB mit einem solchen Angebot zu beauftragen. <b>Dies wird im NVEP in Kapitel 4.6 neu (Besondere Verkehrsmittel) ergänzt.</b>
<b>LH Stuttgart, Referat Soziales und gesellschaftliche Integration</b>			
2	Stuttgart	Das Referat möchte auf seine Stellungnahmen vom 26.10.2015 und 03.12.2015 zum NVP für die Landeshauptstadt Stuttgart (2. Fortschreibung) verweisen, die seiner Ansicht nach auch für den NVEP Gültigkeit haben. Ferner schließt man sich der Stellungnahme des Dachverbands Integratives Planen und Bauen e.V. (vom 28.07.2017) an und möchte auch nochmal auf die Umsetzung der Forderungen aus dem Stuttgarter Fokus-Aktionsplan hinweisen.	Gemäß § 11 Abs. 5 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg soll der Nahverkehrsplan (NVP) „durch einen <u>Nahverkehrsentwicklungsplan [NVEP]</u> ergänzt werden, der Aussagen enthält zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des NVPs hinaus reichen (langfristige Verkehrsentwicklungsprognose), [sowie] zu angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.“ Weitere Vorgaben bezüglich der Inhalte bestehen nicht.
3	Stuttgart	Das Referat erkennt im NVEP keine Hinweise darauf, dass die besonderen Belange der Menschen mit Hörbehinderung und Lernbehinderung in irgendeiner Weise berücksichtigt wurden. Falls etwas übersehen wurde, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten. Ansonsten wird darum gebeten, auch diese Personenkreise in den Fokus zu nehmen und deren Anliegen aufzunehmen.	Die LH Stuttgart als Aufgabenträger und der VVS als Entwurfsersteller haben sich bei der NVEP-Erarbeitung auf diese Vorgaben konzentriert. Dem Thema Barrierefreiheit wurde im bereits beschlossenen NVP der Stadt Stuttgart ein ganzes Kapitel (4.5) gewidmet. <b>Die Formulierung im Kap. 3.4.5 neu wird korrigiert, so dass auch andere Formen von Behinderungen erfasst werden.</b>
<b>Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)</b>			
4	VVS	Es wurde von verschiedenen Seiten darauf aufmerksam gemacht, dass im in Kapitel 5 des NVEPs in den Stadtbezirke-Steckbriefen relativ alte Strukturdaten (Einwohner nach Stadtteilen, Beschäftigte, Schulen und Schülerzahlen sowie PKW/1.000 Einwohner,) verwendet wurden.	Strukturdaten-Quelle für den NVEP-Entwurf (Kapitel 5) war der „Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015“. <b>Die Daten werden aktualisiert, das Statistische Amt der Stadt hat hierfür Daten mit dem Stand 31.12.2016 zur Verfügung gestellt.</b>
5	VVS	Die in den Anlagen 6.1 und 6.3 dargestellten Maßnahmen betreffen alle die Stadt Stuttgart, gehen aber teilweise über die Stadtgrenze hinaus. Im NVEP-Entwurf endet die Maßnahmen-Darstellung an der Stadtgrenze, was in der Realität nicht (immer) der Fall ist (z. B. z. B. die Ertüchtigung der U1-Haltestellen für einen Betrieb der Linie mit 80m-Zügen erstreckt sich über die Gemarkung von Stuttgart hinaus nach Fellbach).	<b>Die betreffenden Maßnahmen in den Anlagen 8.1 neu und 8.3 neu werden im überarbeiteten NVEP komplett bzw. in ihrer ganzen Länge, teils also auch über die Gemarkung von Stuttgart hinaus gehend, dargestellt.</b>

6	VVS	Bei der Darstellung der Treiber der Einnahmenentwicklung (Kapitel 4.2.1.1, Tab. 4.1) waren im NVEP-Entwurf (Mai 2017) die Werte für das Jahr 2016 noch nicht enthalten. Da die für die Berechnung dieser Werte notwendigen Einwohnerzahlen nun vorliegen, können die Werte in Tabelle 4.1 ergänzt werden.	<b>Die angesprochene Tabelle ist im Zuge der Überarbeitung des NVEP entfallen.</b>
7	VVS	Das Smartphone bietet Möglichkeiten, das Ticketing zu vereinfachen. U.a. besteht die Möglichkeit der „Bestpreis-Abrechnung“, wie sie ab 2018 in einem Pilotprojekt der SSB in Abstimmung mit dem VVS auf Basis einer „Bestpreis-App“ getestet wird.	<b>In Kapitel 5.1.4.1 neu wird das Pilotprojekt zur „Bestpreis-Abrechnung“ dargestellt.</b>
8	VVS	Im Rahmen der Luftreinhaltemaßnahmen in der Feinstaubsaison 2017/18 wird pilothaft das TagesTicket mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg zu einem günstigeren Preis angeboten.	<b>Wird in Kapitel 5.1.4.1 neu dargestellt.</b>
9	VVS	Bei den Themen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschmelzung der Tarifzonen 10 und 20 (Einheitstarif in Stuttgart) sowie</li> <li>• Abschaffung der tariflichen Sektorengrenzen</li> </ul> haben sich durch die politische Diskussion seit der NVEP-Entwurfseinbringung Veränderungen ergeben. Dies muss im NVEP-Text aktualisiert werden.	<b>Das Kapitel 5.1.3 neu wird entsprechend aktualisiert.</b>
<b>Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)</b>			
10	SSB	Die mehrfach in Kapitel 5 des NVEPs verwendete Bezeichnung der Maßnahme „U5: Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt tagsüber in Verbindung mit einer Anbindung des Stadtbezirks Plieningen (mit Riedsee-Kurve)“ und die Formulierung in Kapitel 6 „U3/U5 – Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen“ sind missverständlich bzw. falsch. Unter dieser Maßnahme wurde lediglich der Bau der Verbindungskurve in Möhringen und die Führung der U5 von der Innenstadt im 20-Minuten-Takt nach Plieningen/Garbe verstanden. Zwar wird diese neue Verbindung sicher auch von einigen Birkachern genutzt werden, die Nennung des Wortes Birkach an dieser Stelle ist jedoch unglücklich, da es hierbei nicht um die Verlängerung der Strecke über Plieningen Garbe hinaus geht. Alle Untersuchungen zu Neubaumaßnahmen, die über die heutige Trasse in Birkach/Plieningen hinaus geht, sind unter dem Begriff „U5 – Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/Plieningen (Weiterentwicklung der Anbindung von Birkach über Möhringen)“ gesammelt.	<b>Die in den Kapiteln 6 neu und 7 neu missverständlich verwendeten Maßnahmen-Bezeichnungen zu Stadtbahn-Anbindungen von Plieningen bzw. Birkach werden korrigiert.</b>