

Stuttgart, 24.11.2020

Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2020

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	21.07.2020
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	08.12.2020
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	16.12.2020
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	17.12.2020

Beschlussantrag

Der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Stuttgart wird zugestimmt.

Begründung

Fortführung des ÖPNV-Ausbaus

Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Nahverkehr hart getroffen. Das Fahrgastpotenzial wurde wegen des Wegfalls von Fahrtanlässen aufgrund behördlicher Empfehlungen und Anordnungen sowie der Einführung von Kurzarbeit und Homeoffice durch Wirtschaftsunternehmen stark reduziert, zusätzlich werden öffentliche Verkehrsmittel von Teilen der Bevölkerung derzeit wegen der möglichen Ansteckungsgefahr mit dem Corona-Virus gemieden. Dies führt in der Folge zu Umsatzeinbußen bei den Verkehrsunternehmen. Diese gehen davon aus, dass es auch nach Überwindung der Pandemiegefahr möglicherweise Monate, wenn nicht gar mehrere Jahre dauern wird, um das Nachfrageniveau der Vor-Corona-Zeit wieder zu erreichen. Dennoch besteht im Hinblick auf die Herausforderungen des Klimaschutzes und das Bemühen um eine lebenswerte Stadt keine Alternative zu einer Fortsetzung des ÖPNV-Ausbaus.

Gerade die Landeshauptstadt Stuttgart mit ihrem erheblichen Binnenverkehrsaufkommen sowie ihren weitreichenden verkehrlichen Verflechtungen in die gesamte Region und darüber hinaus benötigt attraktive alternative Beförderungsangebote zum motorisierten Individualverkehr, die allen Bevölkerungsschichten zu allen Jahreszeiten eine zuverlässige Überwindung von Wegen jenseits von Fußwegentfernungen ermöglichen. Nur Busse und Bahnen können dies mit einem minimalen Flächen- und Energiebedarf

sicherstellen, was Spielräume für eine hohe Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen und für eine mit der ÖPNV-Förderung untrennbar verbundene Attraktivierung des Fußverkehrs eröffnet und einen wichtigen Beitrag zur mittelfristig angestrebten Klimaneutralität leistet.

Rechtliche und inhaltliche Grundlagen des Nahverkehrsplans (NVP)

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist nach § 6 des Landesgesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG-BW) Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV); in Stuttgart ist dies der Bus- und Stadtbahnverkehr. Gemäß § 5 desselben Gesetzes obliegt ihr deshalb „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ als eine „freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“.

Die Zielvorstellungen bezüglich des lokalen ÖPNV-Angebots werden von den Aufgabenträgern in ihren Nahverkehrsplänen beschrieben. Deren Mindest-Inhalte und die Regelungen zu ihrer Aufstellung sind ebenfalls vom Landesgesetzgeber definiert (ÖPNVG-BW §§ 11 und 12), hinsichtlich des Aspekts „Barrierefreiheit“ macht auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) des Bundes hierzu Vorgaben (PBefG § 8 (3)). Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf. Der Nahverkehrsplan gibt den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vor und ist auf einen Zeithorizont von etwa fünf Jahren ausgelegt.

Maßnahmen und Entwicklungen, die über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinausreichen sowie angestrebte Angebotsentwicklungen sind im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) darzustellen (§ 11 (5) ÖPNVG-BW).

Das Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde hat den Nahverkehrsplan bei der Erteilung von Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen. Der Plan ist außerdem Grundlage für etwaige Vergabeverfahren für Betriebsleistungen. Nachdem die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) im Rahmen einer Direktvergabe mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2040 mit dem Betrieb des städtischen Linienverkehrs beauftragt ist, betrifft dies im Betrachtungszeitraum jedoch allenfalls Vergabeverfahren benachbarter Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan flankiert jedoch auch Planfeststellungsverfahren nach PBefG für den Stadtbahnausbau.

Für die Landeshauptstadt Stuttgart ist der Nahverkehrsplan ein wichtiges Instrument zur Gestaltung des ÖPNV auf der Gemarkung. Der Plan beschäftigt sich primär mit den klassischen ÖPNV-Verkehrsmitteln Stadtbahn und Linienbus, enthält aber auch Aussagen zu den zunehmend verbreiteteren On-Demand-Verkehren. Seilbahnen als ÖPNV-Verkehrsmittel werden perspektivisch gestreift. Überlegungen zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems oder der Regionalzugverkehre, die in der Zuständigkeit anderer Aufgabenträger liegen, sind nachrichtlich dargestellt, soweit sie für den Betrachtungszeitraum des städtischen Nahverkehrsplans Relevanz entwickeln können.

Schwerpunkte der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans

Grundlage für die jetzige Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist der am 20. Oktober 2016 vom Gemeinderat verabschiedete dritte Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart (GRDRs 368/2016) sowie der am 20. Dezember 2018 angenommene erste Nah-

verkehrsentwicklungsplan (GRDRs 271/2017). Bei der Beratung des letzteren wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik am 4. Dezember 2018 der Beschluss gefasst, im Nachgang zum Nahverkehrsentwicklungsplan den Nahverkehrsplan schon im Jahr 2020 zu aktualisieren.

Eine wichtige Motivation für die beschlossene Fortschreibung war dabei die Übernahme von Maßnahmenvorschlägen aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan. Dem wird im Nahverkehrsplan mit einer punktuellen Erhöhung der Mindestbedienungskategorien, der Aufnahme von Stadtbahn-Ausbaumaßnahmen sowie verschiedener Angebotsverbesserungen auf vorhandener Infrastruktur Rechnung getragen, soweit im Nahverkehrsentwicklungsplan kein Prüfungsvorbehalt hinterlegt war oder dieser bereits zurückgenommen werden konnte. Neu aufgenommen wird nunmehr auch das Thema 'Grunderneuerung der Infrastruktur', da diese Aufgabe in den nächsten Jahren bei der SSB erhebliche Ressourcen binden wird.

Ein zentraler Baustein des Fortschreibungsentwurfs ist zudem der Aspekt 'Barrierefreiheit', für die das PBefG eine Umsetzung bis zum 1. Januar 2022 fordert. Die größten Defizite bestehen hier bei den Bushaltestellen, die trotz erheblicher Anstrengungen in den vergangenen Jahren vielfach noch nicht die notwendige Bordsteinhöhe, den nötigen Manövrierraum für Rollstühle und Kinderwagen sowie die Leiteinrichtungen für Sehbehinderte aufweisen. Der vollständige Abbau dieser Defizite wird auch bis Anfang 2022 leider nicht möglich sein. Die Landeshauptstadt Stuttgart muss hier deshalb von der zugehörigen Öffnungsklausel im PBefG Gebrauch machen, wo bei einer detaillierten Benennung und Begründung der Defizite im Nahverkehrsplan ein nachfristiger Umbau zulässig ist. Der Nahverkehrsplan wird deshalb um eine entsprechende Haltestellenliste erweitert.

Die Überarbeitung des Nahverkehrsplans erlaubt auch eine Anpassung des Planwerks an neuere Informationsstände und Rahmenbedingungen:

- Der Verband Region Stuttgart (VRS) hat in 2019 sein regionales Verkehrsmodell überarbeitet und insbesondere den Prognosehorizont von 2025 auf 2030 erweitert. Dabei wurden für die Prognosesituation auch neuere Beschlusslagen z. B. zur CO₂-Bepreisung, zum S-Bahn-Angebot oder zum Parkraummanagement berücksichtigt. Im Nahverkehrsplan wurden die neueren Eckdaten für die Landeshauptstadt übernommen.
- Mit der EU-Richtlinie 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) werden künftig bei der Neubeschaffung von Linienbussen bestimmte Anteile von emissionsarmen und -freien gefordert. Zwar steht eine Umsetzung der Vorgabe in deutsches Recht noch aus, und ist die Bezugsbasis der Quoten noch offen (nationale Quoten vs. lokale Quoten), es darf aber als sicher gelten, dass insbesondere großstädtische Verkehre hier vorrangig betroffen sein werden. Der Nahverkehrsplan skizziert deshalb eine längerfristige Umstellung des gesamten Busverkehrs in der Stadt auf emissionsfreie Antriebe und ergänzt die Anforderungen des Busverkehrs an das Verkehrsnetz um die Ladeinfrastruktur.
- Die verstärkten Bemühungen um Luftreinhaltung und Klimaschutz sehen einen Lösungsansatz in Schnell- oder Expressbuslinien, für die teilweise auch Fördermittel zur Verfügung stehen. Der Nahverkehrsplan nimmt hierauf Bezug.
- ÖPNV-unabhängige, bedarfsgesteuerte Ride-Pooling-Verkehre lässt das PBefG derzeit auf der Basis einer sog. ‚Experimentierklausel‘ befristet zu. Im Zuge einer

geplanten PBefG-Novelle soll hier eine generelle, unbefristete Regelung geschaffen werden. Als ÖPNV-Aufgabenträger setzt sich die Landeshauptstadt Stuttgart dafür ein, dass solche Angebote weiterhin eine Genehmigung benötigen und den klassischen ÖPNV nicht konkurrenzieren dürfen, sondern kooperativ mit ihm zu entwickeln sind.

Die mit dem Nahverkehrsplan 2016 umfassend überarbeiteten Vorgaben zur Mindestbedienung und zur Beförderungsqualität bleiben im aktuellen Entwurf nahezu unverändert.

3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Die Bearbeitung der Nahverkehrspläne für die Aufgabenträger im Gebiet des VVS wird vereinbarungsgemäß im Auftrag der jeweiligen Gebietskörperschaft von der Verbundgesellschaft durchgeführt. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat deshalb im August 2019 die VVS GmbH mit der Erstellung der Teilfortschreibung des NVP beauftragt (Anlage 1).

Ausblick

Nach der aktuellen Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans, soll im Jahr 2022 eine Bürgerbeteiligung zur Gesamtfortschreibung des Plans erfolgen. Mit der folgenden Fortschreibung des NVP im Jahr 2023, wird auch auf die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Fahrpläne des Fernverkehrs, im Zusammenhang mit Stuttgart 21, reagiert.

Der Nahverkehrsplan ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungskonzepts der Landeshauptstadt Stuttgart (VEK 2030), das am 27.03.2014 vom Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans ist mit den im VEK 2030 beschriebenen Grundsätzen und dessen Zielhorizont 2030 weiterhin kompatibel. Im Zusammenhang mit der weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans ggf. in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre ist jedoch auch eine Neuauflage des Verkehrsentwicklungskonzepts mit einem Zieljahr 2045/2050 erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die Referate SWU, T, SOS und WFB haben mitgezeichnet

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Fritz Kuhn

Anlagen

Nahverkehrsplan Teilfortschreibung 2020

<Anlagen>