

Stuttgart, 02.12.2008

Fortschreibung Nahverkehrsplan Stuttgart

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	nicht öffentlich	16.12.2008
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	03.11.2009
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	04.11.2009
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	05.11.2009

Beschlußantrag:

Der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stuttgart und dem weiteren Verfahren wird zugestimmt.

Kurzfassung der Begründung:

Ausführliche Begründung siehe Anlage 1

Nach dem Landesgesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) ist die Landeshauptstadt Stuttgart Aufgabenträger für den Stadtbahn- und Busverkehr innerhalb ihrer Gemarkung und hat in dieser Funktion einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Plan zeigt die öffentlichen Verkehrsinteressen und –bedürfnisse auf und gibt den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV in Stuttgart vor. Unmittelbare Wirkung entfaltet er dabei bei der Vergabe von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wo er von der Genehmigungsbehörde, im VVS-Gebiet das Regierungspräsidium Stuttgart, zu berücksichtigen ist.

Den aktuell noch gültigen ersten Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart hat der Gemeinderat am 23. März 2000 verabschiedet. Er bildete auch die Grundlage für die jetzt erfolgte Planaktualisierung. Der Fortschreibungsbedarf ergab sich im Wesentlichen aus der inzwischen erfolgten Weiterentwicklung des Bus- und Stadtbahnangebots, den Vorgaben des 2002 verabschiedeten Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) und den von der EU angestoßenen Veränderungen im ÖPNV-Markt.

Der Inhalt des Nahverkehrsplans leitet sich aus dem ÖPNVG ab. Hier werden in §11

die folgenden Mindestbestandteile gefordert:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV,
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im ÖPNV (Verkehrsprognose),
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV,
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Darüber hinaus sollen die geplanten Investitionen, Kosten und die Finanzierung dargestellt werden.

Im Interesse einer gebündelten Darstellung der angestrebten Gesamtentwicklung gehen die Ausführungen im Fortschreibungsentwurf teilweise über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus. So sind beispielsweise auch Zielsetzungen zur Beförderungsqualität oder zur Gestaltung von Haltestellen darin aufgenommen worden. Der vorliegende Plan enthält zudem im Sinne eines Nahverkehrsentwicklungsplans Maßnahmen und Perspektiven, die über den gesetzlich vorgegebenen Planungshorizont von 5 Jahren hinaus reichen.

Für das Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart bearbeitet die Verbundgesellschaft die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger. Zweckmäßigerweise werden dabei die Aktualisierungen aller Nahverkehrspläne im VVS in einem Gemeinschaftsprojekt gebündelt. Zur Koordination der Arbeiten besteht beim VVS eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Aufgabenträger und des VRS.

Die Güte der ÖPNV-Erschließung in der Landeshauptstadt Stuttgart wird analog zum bisherigen Nahverkehrsplan auf der Basis der Kriterien

- Flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen),
- Beförderungszeit zur Innenstadt und anderen zentralen Bereichen,
- Bedienungshäufigkeiten auf den Verbindungen zu den zentralen Bereichen und
- Übersichtlichkeit der Netzstruktur und des Fahrplanangebots

beurteilt.

Darüber hinaus wurden auch Hinweise der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und anderer in Stuttgart tätiger Verkehrsunternehmen zu künftigen Planungen oder zu bestehenden Schwachstellen berücksichtigt.

Die Bewertung des Angebots für die Landeshauptstadt hat ergeben, dass das Stadtgebiet insgesamt eine gute **räumliche Erschließung** durch den ÖPNV aufweist. Die Einzugsbereiche der Haltestellen decken die besiedelten Flächen größtenteils ab. Schwachstellen sind fast ausschließlich in Randbereichen weniger intensiv genutzter Siedlungsflächen festzustellen. Mit dem fortschreitenden

Stadtbahnausbau der vergangenen Jahre konnten zudem einzelne bisher vorhandene Bereiche, die Schwächen aufweisen, verkleinert oder aufgelöst werden.

Die Empfehlung für die maximale **Beförderungszeit** in die Stuttgarter Innenstadt ist im Stadtgebiet ebenfalls weitestgehend erfüllt. Auch hier hat der Stadtbahnausbau zu Verbesserungen, z. B. im Bereich Heumaden oder Neugereut, geführt. Soweit in Stadtrandbereichen der Grenzwert von 30 Minuten im Durchschnitt aller Verbindungen verfehlt wird, betragen die Überschreitungen häufig nur 1 bis 2 Minuten. Lediglich in einzelnen Stadtrandlagen treten gewichtigere Schwächen auf. Ursache hierfür sind vergleichsweise lange oder schleifenförmige Buslinienwege in der Fahrkette, die die Zeitverluste verursachen. Mit dem Stadtbahnausbau zum Fasanenhof oder durch das Projekt „Stuttgart 21“ werden sich jedoch auch hier Verbesserungen erzielen lassen.

Das Kriterium **Bedienungshäufigkeiten** ist zumindest an Normalwerktagen im Prinzip flächendeckend erfüllt. Schwachstellen treten hier nur an Wochenend- und Feiertagen und auch nur in wenigen Siedlungsbereichen auf. Soweit es sich hierbei um Wohngebiete handelt, enthält der Nahverkehrsplan auch Vorschläge zur Beseitigung dieser Schwachstellen.

Die **Übersichtlichkeit** des Verkehrsangebots stellt sich dank der klar gegliederten Stadtbahn- und Busnetze erneut als unproblematisch dar. Handlungsbedarf entsteht aus diesem Bewertungskriterium daher nicht.

Hinsichtlich der **Barrierefreiheit** sind in den vergangenen Jahren ebenfalls Fortschritte erreicht worden, die sich während der Laufzeit des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans noch weiterführen lassen. Bis etwa 2014 werden nahezu alle Stadtbahnhaltestellen im Stadtgebiet barrierefrei zugänglich sein. Bei den in Stuttgart verkehrenden Linienbussen wird zum gleichen Zeithorizont ein Niederfluranteil von 87% erwartet, so dass hier zumindest fahrzeugseitig die Voraussetzungen für eine freizügige Benutzung des ÖPNV-Angebots durch Mobilitätsbehinderte sehr weitgehend gegeben sein werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich seit der Verabschiedung des ersten Nahverkehrsplans insbesondere aufgrund des Stadtbahnausbaus und Maßnahmen im Busverkehr seitens der Verkehrsunternehmen END, LVL und SSB die ÖPNV-Erschließung in der Landeshauptstadt Stuttgart erkennbar verbessert hat. Dies wird nicht nur in einer verminderten Zahl von Schwachstellen, sondern auch an teilweise verbesserten Ergebniswerten oberhalb der Mindestanforderungen deutlich. Dennoch enthält auch der Fortschreibungsentwurf noch einzelne Maßnahmvorschläge, die zur Herstellung einer flächendeckend mindestens ausreichenden ÖPNV-Erschließung verkehrlich sinnvoll erscheinen. Vor einer Umsetzung ist allerdings in jedem Fall die wirtschaftliche Vertretbarkeit zu prüfen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird gemäß dem ÖPNV-Gesetz des Landes den Verkehrsunternehmen, dem Verband Region Stuttgart, den Straßenbaulastträgern, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie den benachbarten Landkreisen als ggf. mit betroffene Aufgabenträger zur Stellungnahme übersandt. Darüber hinaus sollen auch die Stadtbezirke (Januar 2009), Behindertenverbände sowie sonstige im Bereich Verkehr aktive Interessengruppen beteiligt werden. Eine

Beschlussfassung zum fortgeschriebenen Nahverkehrsplan erfolgt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens unter Berücksichtigung der eingegangenen Hinweise und Anregungen.

Finanzielle Auswirkungen

Beteiligte Stellen

SSB, Referat StU, Referat WFB, Referat RSO

Dirk Thürna
Bürgermeister

Anlagen

Nahverkehrsplan (konnte als elektronische Datei aufgrund der Größe nicht angehängt werden)