

Stuttgart, 03.07.2019

## Nahverkehrsplan - Fortschreibung 2020

### Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	16.07.2019

### Bericht

Der Ausschuss für Umwelt und Technik der Landeshauptstadt Stuttgart hat in seiner Sitzung am 04. Dezember 2018 parallel zur abschließenden Behandlung des Nahverkehrsentwicklungsplans (NVEP) beschlossen, den Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt bereits im Jahr 2020 fortzuschreiben. Ausgangspunkt dabei war die Überlegung, substanzielle Inhalte des rechtlich relativ unverbindlichen NVEP zeitnah in den verbindlichen NVP zu überführen.

Die Bearbeitung der Nahverkehrspläne im VVS-Gebiet erfolgt gemäß VVS-Gesellschaftsvertrag durch die VVS GmbH. Dort haben zwischenzeitlich auch alle Verbundlandkreise Fortschreibungsbedarf für ihre Nahverkehrspläne, insbesondere im Hinblick auf die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geforderte Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis 2022, angemeldet. Der VVS geht davon aus, dass die gewünschte Fortschreibung des Stuttgarter NVP dennoch zeitgerecht zu bewältigen sein wird, sofern sich das Beteiligungsverfahren eng an den landesgesetzlichen Vorgaben orientiert.

### Vorgeschlagene inhaltliche Anpassungen des Nahverkehrsplans

Mit dem VVS, der auch den Nahverkehrsentwicklungsplan bearbeitet hatte, wurde bereits ein Rahmen für die NVP-Fortschreibung abgesteckt. Aus Sicht der Stadtverwaltung wie auch des VVS werden in folgenden Themenkreisen Anpassungen des aktuell gültigen NVP mit Beschlussfassung am 6. Oktober 2016 (GR Drs. 368/2016) empfohlen:

#### Anpassung der Verkehrsprognose

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg lässt derzeit den Prognosehorizont des regionalen Verkehrsmodells, das auch dem städtischen Nahverkehrsplan zugrunde liegt, von 2025 auf 2030 fortzuschreiben. Die Stadtverwaltung wird sich beim Land dafür einsetzen, die erweiterte Prognose auch für den NVP nutzbar zu machen.

## **Anpassung der Mindestbedienungskategorien**

Im NVEP wird für die Bereiche Botnang und Steckfeld eine Hochstufung in die Bedienungskategorie 3 (statt 4) empfohlen. Diese sollte in den NVP übernommen werden (dort Anlage 4.4). Wenn die bisher nur testweise Verdichtung der Innenstadtbuslinien in der Spätverkehrszeit beibehalten werden soll, müsste eine Anhebung der entsprechenden Taktvorgabe für die Bedienungskategorie 1 auf 15-Min-Takte erfolgen.

## **Positionierung zu neuen Verkehrsangeboten**

Mit On-demand- bzw. Ridepooling-Verkehren und Luftseilbahnen erweitert sich derzeit die Palette von möglichen Angeboten im ÖPNV. Der aktuelle NVP trifft, im Gegensatz zum NVEP, hierzu noch keine Aussagen. Dies soll dahingehend nachgeholt werden, in dem Einsatzbereiche und das Zusammenwirken mit dem bestehenden Nahverkehrsnetz beschrieben werden. Für Seilbahnen ist das Ergebnis der aktuell laufenden Machbarkeitsstudie zu berücksichtigen.

## **Barrierefreiheit im ÖPNV**

Zum 1. Januar 2022 soll gemäß PBefG § 8 (3) im ÖPNV „eine vollständige Barrierefreiheit ... erreicht“ sein. Die Stadtbahn Stuttgart ist bereits vollständig barrierefrei, so dass der Fokus im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan auf die Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit im Busverkehr gerichtet werden muss. Die gesetzliche Frist kann verlängert werden, soweit im NVP Ausnahmen benannt und begründet werden.

Im Jahr 2018 wurden die SSB-Bushaltestellen im Stadtgebiet durch SSB und Tiefbauamt aufgenommen und in einem eigenen Haltestellenkataster sowie in Übersichtsplänen dargestellt. Einige wenige Bereiche müssen noch nachgearbeitet werden. Außerdem sind auch die Haltestellen, die nicht von der SSB bedient werden, noch aufzunehmen. Damit wird es in Kürze für die Stuttgarter Gemarkung ein vollständiges und aktuelles Kataster des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen geben. Diese Erhebung wird Grundlage für eine Darstellung im NVP sein.

Im NVP 2015 wurden die 100 wichtigsten Bushaltestellen aufgeführt, die in den Folgejahren bis 2020 umzubauen sind. Im neuen NVP wird über den Stand der Umbaumaßnahmen sowie das weitere Vorgehen berichtet.

## **Grunderneuerung der ÖPNV-Infrastruktur**

Die ÖPNV-Infrastruktur im Stuttgarter Stadtgebiet, insbesondere die Gleisanlagen der Stadtbahn und deren Leit- und Steuerungstechnik, sind in die Jahre gekommen und bedürfen einer sukzessiven Sanierung und Erneuerung. Dies erfordert beträchtliche Reinvestitionen, die Mittel binden und damit auch in Konkurrenz zu Neubaumaßnahmen stehen. Im Sinne einer soliden Gesamtbetrachtung der ÖPNV-Netzentwicklung in den kommenden Jahren wird eine Darstellung im NVP für erforderlich angesehen. An welcher Stelle und in welchem Umfang in den kommenden Jahren hier investiert werden muss, wird die Stadtverwaltung gemeinsam mit der SSB erarbeiten.

## **Maßnahmen zur Sicherstellung der Betriebsstabilität**

Eine hohe Fahrplantreue ist ein Qualitätsmerkmal eines attraktiven Nahverkehrsangebots. Ein zuverlässiger ÖPNV kann trotz fahrplanseitig ungünstigerer Reisezeiten als im Individualverkehr durchaus eine attraktive Alternative zur Pkw-Fahrt sein, wenn diese aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens unkalkulierbaren Reisezeitverlängerungen unterliegt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind im ÖPNV hierfür allerdings nicht überall gegeben. Zwar verfügt das Stadtbahnnetz über einen hohen Anteil unabhängiger Bahnkörper, gleichwohl verkehren einzelne Stadtbahnlinien abschnittsweise noch im Straßenraum und unterliegen dort vielfältigen Störeinflüssen. Die Linienbusse verkehren noch viel häufiger in problematischen Straßenabschnitten.

Wenn der öffentliche Nahverkehr die Rolle des Rückgrats der Mobilitätsversorgung im Ballungsraum ausüben soll, sind Busse und Bahnen, soweit sie im Straßennetz verkehren, angemessene Verkehrsräume zur Verfügung zu stellen. Der aktuell gültige NVP enthält bereits einige Hinweise, wo durch geeignete Maßnahmen (z.B. Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Busspuren) oder verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. punktuelle Parkverbote) eine Stabilisierung und Priorisierung des Bahn- oder Busverkehrs erreicht werden kann. Diese sind, aufbauend auf dem NVEP, um die inzwischen neu hinzu gekommenen „Brennpunkte“ mangelhafter Betriebsqualität zu ergänzen.

## **Emissionsarme und -freie Fahrzeugantriebe**

Die Europäische Union hat ihre Vorgaben zur Antriebstechnik von Fahrzeugen, die von öffentlichen Unternehmen beschafft werden, vor kurzem verschärft. Die Umsetzung in bundesdeutsches Recht steht noch aus. Ab vsl. 2022 sind zunächst 22,5%, später 32,5% aller Neufahrzeuge emissionsfrei anzutreiben. Diese sog. „Clean Vehicle Directive“ (CVD) betrifft auch die Busflotte der SSB. Da emissionsfreie Fahrzeugantriebe (eFuels / Wasserstoff / Elektro) ggf. auch Vorleistungen bei der Infrastruktur erfordern, ist im NVP ein Konzept für die künftigen Antriebstechniken im städtischen Busverkehr darzustellen.

## **Netzausbau**

Der aktuelle Nahverkehrsplan enthält einige Angebotsmaßnahmen, die zwischenzeitlich umgesetzt sind und deshalb in die Bestandsdarstellung übernommen werden können. Im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsentwicklungsplans wurden jedoch weitere Ansätze für Netz- und Fahrplanverbesserungen entwickelt, die dort dargestellt sind und für die weitere Konkretisierung und Umsetzung in den NVP übernommen werden sollen. Um den Charakter des Nahverkehrsplans als Handlungsleitfaden zu erhalten, wird hier vorgeschlagen, nur solche Maßnahmen in den NVP zu übernehmen, für die eine realistische Chance besteht, dass ihre Umsetzung innerhalb des NVP-Betrachtungszeitraums bis etwa 2025 zumindest begonnen werden kann. Dies gilt zudem vor allem für Maßnahmen, deren Realisierung bereits im NVEP uneingeschränkt empfohlen wird. Ausbaumaßnahmen, für die im NVEP noch ein Prüfungsvorbehalt besteht, finden nur dann Eingang in den NVP, wenn diese Prüfung bis zur Fertigstellung des Anhörungsentwurfs mit einer Umsetzungsempfehlung abgeschlossen werden kann.

Aus heutiger Sicht könnten dann folgende Angebotsmaßnahmen im NVP dargestellt werden:

### **Stadtbahn**

- Ertüchtigung der U1 für Doppeltraktion
- Stadtbahnanbindung Weilimdorf-Nord – Hausen (– Ditzingen) (U13)
- Stadtbahnverlängerung Neckarpark – Mercedes-Benz-Museum (U19)
- verbesserte Stadtbahnanbindung von Plieningen (über Verbindungskurve Möhringen) (U5b)
- Stadtbahnverbindung Flughafen – Dürtlewang/Vaihingen (über Verbindungskurve Pflugmühle) (U17) [Prüfauftrag positiv wg. Verbesserung Leistungsfähigkeit Betriebs-hofausfahrt]
- Verdichtung U15 (Stammheim – Zuffenhausen)
- Verdichtung U8 (HVZ)
- Modernisierung Zahnradbahn

### **Bus**

- Buslinienkonzept NeckarPark (Bus 45/56)
- Direktbus Obertürkheim – Flughafen (Bus 65)
- Verdichtung Buslinie 42
- Verdichtung Buslinie 92 (Stuttgart-West)
- Verdichtung Buslinie 99 (Stammheim-Süd)
- Verdichtung Buslinie 412 (Stammheim-Nordost)
- Ausweitung der Betriebszeit bei Buslinie 90
- Anbindung des Eiermann-Areals in Stuttgart-Vaihingen
- Zusätzliche Expressbuslinien gemäß Kap. 6.3.1 NVEP (z.B. X7)
- Neues Linienkonzept Buslinie 80

Die Ausweitung des Verkehrsangebots bedingt eine Aufstockung des Fahrzeugparks bei der SSB und damit auch einen Ausbau der Betriebshofkapazitäten. Der NVP wird deshalb auch den geplanten neuen Stadtbahnbetriebshof in Stuttgart-Weilimdorf sowie die Aufstockung der Abstell- und Werkstattkapazitäten für den Busverkehr behandeln.

Gemäß Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg besteht für Nahverkehrspläne eine Verpflichtung zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) von umweltrelevanten Maßnahmen. In der Regel sind dies Neubaumaßnahmen im Stadtbahnnetz. Zur Erfüllung dieser Verpflichtung ist die Unterstützung des VVS durch Stadtplanungsamt, Tiefbauamt und SSB notwendig.

### **Verbundtarif**

Der aktuelle NVP gibt die verpflichtende Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs im ÖPNV vor und definiert fakultative Ausnahmen. Hier sollten noch die Verfahrensweisen bei On-demand-Verkehren und Seilbahnen ergänzt werden.

Hinweise zur Tarifentwicklung selbst müssen in den NVP nicht aufgenommen werden, da dieser gegenüber dem VVS und seiner Gremien keine Bindungswirkung entfaltet und damit die ausführliche Behandlung der Thematik im Nahverkehrsentwicklungsplan als städtische Positionierung ausreicht.

## **Zeitplan**

Nach Absprache mit dem VVS wird die Erstellung des Fortschreibungsentwurfs bis Januar 2020 erfolgen, so dass spätestens im 2. Quartal 2020 das Beteiligungsverfahren (einschließlich der Stadtbezirke und Fraktionen) erfolgen kann. Nach der Bewertung und Einarbeitung der Bedenken und Anregungen wäre dann eine Beschlussfassung im Herbst 2020 möglich.

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplans sind hinsichtlich ihrer finanziellen Auswirkungen zu prüfen und darzustellen. Bei einer Aufnahme in den Nahverkehrsplan sollte die Finanzierung sämtlicher Maßnahmen sichergestellt sein.

Es ist vorgesehen, die jetzige Teilfortschreibung des NVP 2020 als Grundlage für die weitere Fortschreibung des NVP im Jahr 2023 heranzuziehen. Zu diesem Zeitpunkt liegen die Fahrpläne zum Projekt S21 vor und ermöglichen so, auf die Veränderungen im Netz zu reagieren. Einhergehen wird dabei auch eine umfassende Bürgerbeteiligung bei der Erstellung des NVP 2023.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Die Referate WFB, SWU, T und SOS haben mitgezeichnet.

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

### **Erledigte Anfragen/Anträge:**

Fritz Kuhn

Anlagen

---

<Anlagen>