

Stuttgart, 10.10.2022

Nahverkehrsplan 2020 - Stand der Umsetzung

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	11.10.2022

Bericht

In der am 25. Februar 2021 beschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurden zahlreiche Maßnahmen festgelegt, mit denen die Landeshauptstadt Stuttgart als ÖPNV-Aufgabenträger ihre Zielvorstellungen zur Sicherung und Verbesserung des Nahverkehrs definiert. Als Grundlage für die Entscheidung zur Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Juli 2022 (Angebotsverbesserungen im Nahverkehr) wird im Folgenden der Umsetzungsstand der Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der SSB, aufgliedert in Stadtbahn und Bus sowie Ergänzungsverkehr, On-Demand-Verkehr und Nachtverkehr, dargestellt.

Umsetzungsstand Stadtbahn

Linie U1:

Um im Tallängssystem das Platzangebot der Stadtbahn zu erhöhen, sollen in Zukunft Stadtbahnzüge der U1 zwischen Heschlach-Vogelrain und Fellbach in Doppeltraktion fahren. Hierfür ist eine Verlängerung der Haltestellen auf 80m erforderlich. Bis 2024/25 sollen diese Verlängerungen in einem ersten Schritt in Richtung Fellbach fertiggestellt sein und der Abschnitt Innenstadt-Fellbach mit 80m-Zügen bedient werden

Die Fertigstellung der Verlängerungen im Stadtteil Heschach ist ebenfalls für 2025 geplant, hängt aber noch von der Beschlussfassung zu der Umgestaltung im Gemeinderat, sowie der Erlangung des Planrechts und des LGVFG-Förderbescheids ab.

Linie U5:

Die Verlängerung der U5 bis zu einem neuen Endpunkt „Neuer Markt“ in Leinfelden-Echterdingen ist aktuell in Bau, die Inbetriebnahme ist für 2024 geplant.

Linie U6:

Die Verlängerung der U6 bis zum Flughafen bzw. bis zur Messe ist seit dem 10. Dezember 2021 in Betrieb.

Linie U8:

Gemäß Nahverkehrsplan soll die Linie in der Hauptverkehrszeit (HVZ) generell auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Die Einführung und Umsetzung des nachmittäglichen 10'-Takt gestaltet sich aufgrund eines „Konflikts mit der U15“, die in der HVZ in Heumaden endet, sehr schwierig, da aufgrund der eingleisigen Kehranlage in Heumaden derzeit zusätzliche Fahrten der U8 nur dann in Heumaden enden können, wenn diese nicht durch HVZ-Fahrten der Linie U15 belegt ist. Da der Zeitbereich mit Fahrten der U15 bis Heumaden in der nachmittäglichen HVZ länger ist als vormittags, tritt dieser Konflikt hierbei verstärkt auf.

In einem ersten Schritt erfolgt zum kommenden Fahrplanwechsel die Verdichtung der U8 auf einen 10-Min-Takt in der morgendlichen HVZ. Falls eine Angebotsverdichtung in der nachmittäglichen HVZ erfolgen soll, empfiehlt die SSB die kostengünstigste und schnellste realisierbare Variante mit Rücknahme der U15 bis zur Ruhbank (auch wenn diese vom Bezirksbeirat Sillenbuch bisher negativ bewertet wird). Frühestens zum Jahresfahrplan 2024 könnte somit in einem zweiten Schritt die Verdichtung bei der Linie U8 in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit bis Heumaden erfolgen. Die jährlichen Kosten beliefen sich hierfür auf rd. 300.000 Euro p.a. Für darüberhinausgehende Verbesserungen wäre der Ausbau einer Kehranlage in Heumaden erforderlich. Für den möglichen Ausbau dieser Kehranlage sind jedoch hohe Kosten, umfangreiche Eingriffe in die umliegenden Flächen und ein zeitlicher Vorlauf für die weitere Planung, die Genehmigung, die Planfeststellung und den Bau erforderlich.

Linie U13:

Mit dem Bau und der Anbindung eines neuen Stadtbahnbetriebshofs im Stuttgarter Norden soll die Linie U13 bis Hausen/Ditzingen verlängert werden und hat daher eine sehr hohe Priorität.

Die Planungen sind weit fortgeschritten, die Neubaustrecke soll unter der Voraussetzung, dass das Planrecht rechtzeitig vorliegt, bis 2027 fertiggestellt sein. Der Bau des Betriebshofes wird durch einen städtischen Zuschuss unterstützt (vgl. GRDRs 378/2019) und ist die wesentliche Voraussetzung, um die für den weiteren Ausbau des Leistungsangebots benötigten Stadtbahnwagen ab- und unterzustellen können.

Linie U15:

Die avisierte Verstärkerfahrt ist seit Dezember 2021 in Betrieb.

Linie U17:

Bau einer neuen Verbindungskurve Pflugmühle und Inbetriebnahme einer neuen Stadtbahnlinie U17 von Flughafen/Messe bis Dürtlewang.

Der Bau der betrieblich notwendigen Verbindungskurve ist im ersten Halbjahr 2022 erfolgt.

Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die für den Bedarf der U17 zwischen Flughafen und Dürtlewang (Übereckverbindung Pflugmühle) im 20'-Takt erforderlichen Fahrgastpotenziale frühestens mit der Inbetriebnahme des neuen Fern- und Regionalbahnhofs am Flughafen (S21) zur Verfügung stehen. Die Inbetriebnahme der U17 ist daher derzeit für den Jahresfahrplan 2026 (ab Dezember 2025) vorgesehen.

Eine vorzeitige Inbetriebnahme der U17 zum Jahresfahrplan 2024 (Dezember 2023, evtl. erst im Frühjahr 2024 abhängig vom Abschluss der Tunnelarbeiten im Bereich Staatsgalerie) wäre eine strategische und angebotsorientierte Maßnahme und könnte einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im wachsenden Synergiepark Vaihingen/Möhringen leisten. Positiv unterstützt würde diese Maßnahme durch eine Ausweitung des P+R-Konzeptes. Hier ist insbesondere ein potentiell P+R-Parkhaus im Bereich der A8 zu nennen. Darüber hinaus sollten weitere notwendige Abstimmungen mit der Messe, bzw. dem Flughafen, um eine Ausweitung/Optimierung des Parkraumkonzeptes zu erreichen, erfolgen.

Die jährlichen Kosten für einen Betrieb in der Hauptverkehrszeit und im 20-Minuten-Takt beliefen sich auf zunächst rd. 900.000 Euro p.a.

Linie U19:

Die Verlängerung der U19 über den derzeitigen Endpunkt Neckarpark hinaus bis Mercedes-Benz-Museum ist in Planung. Der im Nahverkehrsplan anvisierte Fertigstellungstermin von 2025 verschiebt sich aufgrund von Vorgaben durch die Europameisterschaft 2024 und in Abhängigkeit der sehr komplexen Planungen und des erforderlichen Planrechts auf vsl. 2026.

Linie U25 (bisheriger Arbeitstitel U5b):

Voraussetzung für die neue Linie U25 (Killesberg – Plieningen) ist der Bau einer neuen Verbindungskurve am Bahnhof Möhringen. Gemäß dem aktuellen NVP ist die Inbetriebnahme der U25 für ursprünglich Ende 2025 vorgesehen. Durch Gründe, die nicht von der SSB verursacht sind (z.B. Planrecht und Neuplanung), kann der ursprünglich geplante Inbetriebnahme-Zeitpunkt für die U25 auf dem Abschnitt Möhringen-Plieningen nicht gehalten werden und verschiebt sich. Für diese Direktverbindung ist der Bau der Verbindungskurve Möhringen zwischen den Haltestellen „Riedsee“ und „Sigmaringer Straße“ notwendig. Die hierfür benötigte Trasse wird bereits im örtlichen Bebauungsplan freigehalten.

Die SSB hat die erforderlichen Maßnahmen veranlasst, um das Projekt der Übereckverbindung Möhringen voranzubringen und den Realisierungszeitraum soweit möglich zu verkürzen und die schnellstmögliche Inbetriebnahme zu realisieren.

Die Realisierung der U25 ist baulich ein sehr herausforderndes Projekt.

Die ursprüngliche Planung sah eine kreuzungsfreie Lösung zwischen Stadtbahn und Weg zum Wohnheim im Gleisdreieck vor. Die Gleise der U3 hätten in einem Trog verlegt und der Bahnübergang Rembrandtstraße hätte untertunnelt werden müssen. Dies hätte erhebliche Auswirkungen für die U3 gehabt, die in der Folge bis zu zwei Jahre lang hätte stillgelegt werden müsste.

Mit einer Neuplanung der Verbindungskurve wurden geringere Auswirkungen auf den bestehenden Stadtbahnbetrieb erreicht. Die aktuelle Planung (Neuplanung) sieht vor, dass der Weg zum Wohnheim die Stadtbahngleise mittels eines Bahnüberganges quert. Die Baukosten können so deutlich minimiert werden. Allerdings ist hier eine weiträumige Anpassung der Höhenlage im Bereich Kaufland und Wohnheim erforderlich. Auch bei dieser Lösung sind erhebliche Auswirkungen auf den Stadtbahnbetrieb zu erwarten, da die Gleisüberhöhung der U5/U6/U8/U12- und U3-Gleise angepasst werden muss. Betrieblich sind bei dieser Variante die Einschränkungen geringer. Eine längerfristige Einstellung der U3 ist bei dieser Variante nicht erforderlich.

Bei allen Planungen müssen unter laufendem Betrieb auf allen Streckenteilen jeweils zwei Weichen und Kreuzungen (insgesamt vier Weichen und zwei Kreuzungen) eingebaut werden. Die beiden Weichenverbindungen werden, wie alle Weichen, Geräusche emittieren und befinden sich in einem sehr lärmsensiblen Umfeld, so dass hier eine fundierte Betrachtung notwendig ist, damit das Lärmthema im Genehmigungsverfahren zufriedenstellend und rechtsicher bearbeitet und genehmigt werden kann.

Die notwendige Untersuchung für vom Zuschussgeber geforderte standardisierte Untersuchung (Nutzen-Kosten-Analyse) ist beauftragt.

Die erforderlichen Planungen für die U25 sind in Arbeit. Durch den von der SSB nicht beeinflussbaren Planfeststellungsprozesses und Auflagen durch Behörden, insbesondere zu Lärm und Artenschutz, wird der Zeitpunkt für die Inbetriebnahme stark beeinflusst. Allein beim Thema Lärm sind Einsprüche zu erwarten, insbesondere da es in diesem Bereich bereits Einwände aus der Bürgerschaft gab. Auch umweltrechtlich sind ebenfalls umfangreiche und komplexe Auflagen (z.B. zum Schutz von Eidechsen) zu erwarten.

Sollten die Auflagen aus der Planfeststellung nicht so umfangreich sein, wie erwartet, kann der Zeitraum für den Bau reduziert und eine frühere Inbetriebnahme realisiert werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt steht jedoch einer Inbetriebnahme der U25 in einer ersten Stufe auf dem Abschnitt von Killesberg bis Möhringen Bhf. zum Fahrplanwechsel 2026 (Dezember 2025) nichts entgegen.

Linien U1/U3/U8/U14:

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob ein Ausbau des Stadtbahnangebots im sich dynamisch entwickelnden Stadtbezirk Vaihingen sinnvoll ist. Ein Zwischenbericht ist im STA am 19. Juli 2022 erfolgt. Die Bezirksbeiräte Vaihingen, Möhringen und Süd wurden am 19. September 2022 informiert. Für das 1. Halbjahr 2023 ist eine umfangreiche Bürgerinformation geplant.

Umsetzungsstand Bus

Linie 42:

Die Taktverdichtungen sind bereits umgesetzt.

Linien 45/56

Mit dem Ziel die Feinerschließung des neu aufzusiedelnden Areals Neckarpark/Güterbahnhof in Bad Cannstatt zu verbessern, ist das Buslinienkonzept der Linien 45 und 56,

die Teile dieses Gebietes bereits heute erschließen, zu überarbeiten. Eine Umsetzung ist für den Jahresfahrplan 2025 angedacht.

Linie 46 (im NVP noch Linie 47 genannt):

Für die Anbindung der künftigen S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ wird aktuell eine Seilbahn-Variante untersucht. Sollte sich die Schaffung einer Luftseilbahn hier als nicht sinnvoll erweisen, ist die Einrichtung einer neuen Buslinie 47 zwischen Pragsattel und Stuttgart-Ost (jedoch frühestens zum Jahresfahrplan 2026) denkbar.

Linie 73:

Der frühere Beginn des 30-Min-Taktes am Wochenende wird zum Jahresfahrplan 2023 umgesetzt.

Linie 84:

Mittelfristig ist der Busverkehr zum sog. Eiermann-Areal in Stuttgart-Vaihingen auszuweiten, da, einhergehend mit einer Aufsiedlung des Gebietes, eine zunehmende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln erwartet wird. Der Takt der in diesem Bereich bereits verkehrenden Buslinie 84 wird spätestens mit dem Einzug erster Nutzungen zu den Hauptverkehrszeiten auf einen 10-Minuten-Takt angehoben. Eine erste Stufe mit einem 15-Min-Takt in der HVZ wurde bereits umgesetzt. Eine alternative Überlegung sieht eine neue Buslinie 85 zwischen dem Eiermann-Areal und der Universität vor, die Linien 84 und 85 würden dann jeweils im 15-Min-Takt in der HVZ fahren.

Linie 91:

Die Taktverdichtung am Wochenende (30-Min-Takt auch samstags im Frühverkehr sowie sonntags ganztags) wird zum Jahresfahrplan 2023 umgesetzt.

Die Taktverdichtung Montag-Freitag auf einen 20-Min-Takt ist für den Jahresfahrplan 2025 vorgesehen. Anstatt der Taktverdichtung wäre ggf. auch eine neue Linie Feuerbach-Vaihingen (als Linie 93) denkbar, falls ausreichende Nachfragepotentiale vorliegen.

Linie 95:

Als Alternative zu Verstärkerfahrten der Stadtbahnlinie U15, wird, gemäß des Nahverkehrsentwicklungsplans, die Einrichtung einer ergänzenden (HVZ-)Buslinie zwischen Stammheim und Zuffenhausen in Betracht gezogen. Eine Umsetzung wäre zum Jahresfahrplan 2024 denkbar.

Schnellbuslinien

Die im Nahverkehrsplan vorbehaltlich der Finanzierung durch das Land genannte Linie Vaihingen - Universität - Feuerbach konnte aufgrund des beendeten Förderprogrammes „Expressbuslinien als Beitrag zur Luftreinhaltung Stuttgart“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, nicht realisiert werden. In diesem Zusammenhang ist die Nachfrageprognose einer neuen Linie 93 (siehe Punkt Linie 91) zu sehen. Die ebenfalls im Nahverkehrsplan als neue und durch das Land zu finanzierende Verbindung von Nürtingen nach Degerloch ist mit dem X4 in Betrieb."

Umsetzungsstand Ergänzungsverkehre (u.a. Ortsbusse):

Auf Basis des Gutachtens Ergänzungsverkehre in Stuttgart des Büros Graunke Verkehrsplanung wird in einem 2-jährigen Pilotbetrieb ab Dezember 2022 ein Ortsbus in Stammheim erprobt.

Im städtischen Haushalt sind für Pilotprojekte Mittel geplant. Hierzu wird seitens der SSB derzeit ein Konzept erstellt. Um umfangreiche Erfahrungen auf diesem Gebiet zu bekommen, sind jedoch verschiedene Ansätze (auch z.B. durch SSB-Flex) zu erproben und abschließend objektiv zu bewerten.

Umsetzungstand On-Demand-Verkehre (SSB Flex):

On-Demand-Verkehre gewinnen als neues, nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot kontinuierlich an Bedeutung. Die SSB bietet hier mit SSB Flex bereits einen flächendeckenden On-Demand-Ridepooling-Service im gesamten Stadtgebiet an. Die Flächendeckung ist derzeit allerdings nur im Abend- und Spätverkehr gegeben. Gemäß Beschluss zur Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist dieser Bedarfsverkehr seit 2022 Bestandteil des städtischen Nahverkehrsangebots.

Umsetzungsstand Abend- und Nachtverkehr:

Im Jahr 2021 wurde der Nachtbusverkehr in Anlehnung an das aktuelle Angebot an Donnerstagen auf alle Wochentage ausgeweitet.

Im Abendverkehr verkehren die Stadtbahn- und Buslinien in der Innenstadt derzeit in einem durchgängigen 10-Minuten-Takt bis 20:30 Uhr. Danach fahren die Stadtbahnen im 15-Min-Takt und die Innenstadt-Buslinien im 15-bzw. 30-Min-Takt.

Im aktuellen NVP ist der Sachverhalt wie folgt dargestellt:

„Der Nahverkehrsplan sieht abgestufte Taktdichten für die einzelnen Verkehrszeiten vor. Deren Abgrenzung richtet sich nach bisher beobachteten Nachfrageverteilungen. Sich ändernde Lebensgewohnheiten und Verhaltensmuster tragen jedoch zu einem Wachstum des Mobilitätsbedarfs auch in den klassischen Spätverkehrszeiten bei. Das Angebot soll deshalb auch abends und am Wochenende weiter ausgebaut werden“.

Seitens der SSB wurde eine Verlängerung des 10-Min-Taktes bei den Innenstadtbuslinien und den Stadtbahnlinien als sinnvolle Ausbaustufe identifiziert. Zu klären ist jedoch noch, wie lange die Ausdehnung des 10-Min-Taktes erfolgen soll, bzw. wie lange sie sinnvoll ist. Um in der Innenstadt für den Kunden einen Nutzen zu haben, sollte der 10-Min-Takt sowohl bei Stadtbahn und Bus gleichzeitig zur Umsetzung kommen. Es ist jedoch anzumerken, dass die Wirkung der Stadtbahn bis in die Außenbezirke reicht und es dann auch dort zu weiteren Wünschen, die mit zusätzlich finanziellem Aufwand verbunden sein werden, kommen kann.

Für die Ausweitung **des 10-Min-Taktes um eine Stunde** bei den Innenstadtbuslinien und den Stadtbahnlinien wurden zusätzliche jährliche Betriebskosten ermittelt:

- Innenstadtbuslinien: rd. 0,8 Mio.€/a
- Stadtbahnlinien: rd. 3,0 Mio €/a

Bei einer Ausweitung des Angebotes um eine ½ h halbieren sich folglich diese Beträge. Aufgrund des hohen zusätzlichen Personalaufwands insbesondere bei der Stadtbahn ist eine längere Vorlaufzeit erforderlich. Die Maßnahme kann daher frühestens zum Fahrplan 2025 (Dezember 2024) umgesetzt werden, um beim Fahrpersonal die Gefahr einer erheblichen Unterdeckung mit den entsprechenden negativen Auswirkungen zu vermeiden. Alternativ wird derzeit auch ein 80m-Betrieb auf den Linien U6, U7 und U12 bis Betriebschluss geprüft, der nahezu personalneutral umsetzbar wäre.

Ein durchgängiger Nachtbetrieb bei der Stadtbahn wäre sehr komplex und hat eine besondere Problemstellung, da die Betriebspausen dringend für wichtige Instandsetzungsarbeiten an der Infrastruktur und für die Wartung der Fahrzeuge benötigt werden. Um weitergehende Aussagen zu Konsequenzen und notwendigen Maßnahmen für einen durchgängigen Nachtbetrieb, bzw. ggü. heute erweiterten Nachtbetrieb machen zu können, wird die SSB diesen Sachverhalt intern, voraussichtlich bis März 2023, vertieft untersuchen.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

WFB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Dr. Nopper
Oberbürgermeister

Anlagen

-

