

Sitzungsvorlage Nr. 088/2020

Verkehrsausschuss
am 16.09.2020



zur Beschlussfassung
- Öffentliche Sitzung -

10.08.2020 – VA-08820
461 - VA-Ö - 088/2020

Zu Tagesordnungspunkt 6

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Stuttgart

I. Sachvortrag

Die Landeshauptstadt Stuttgart schreibt ihren Nahverkehrsplan fort und führt ein Anhörungsverfahren zu einem ersten Planentwurf durch. Stellungnahmen zu diesem Entwurf können bis zum 30.09.2020 eingereicht werden. Der Entwurf ist unter <https://cloud.vvs.de/index.php/s/RDsEt8k2x6PB2bf> einsehbar.

1. Anlass und Gegenstand der Fortschreibung

Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt wurde zuletzt im Jahr 2016 fortgeschrieben. Eine Stellungnahme dazu hat der Verkehrsausschuss am 20.01.2016 beschlossen (**s. Vorlage 096/16**). Zudem hat die Landeshauptstadt im Jahr 2018 einen Nahverkehrsentwicklungsplan mit weniger konkret verbindlichen, jedoch mittel- bis längerfristigen Zielsetzungen aufgestellt. Eine Stellungnahme zu diesem Plan hat der Verkehrsausschuss am 24.07.2017 beschlossen (**s. Vorlage 227/17**).

Die Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt war und ist seitdem besonders stark von den Themen Luftreinhaltung und Klimaschutz geprägt. Wichtige Maßnahmen waren u.a. die Verlängerung der Stadtbahnlinie U12 auf den Abschnitten nach Remseck und Dürtlewang, die Umstellung der U19 auf einen Taktverkehr an Werktagen zwischen Neckarpark und Neugereut, die Einführung der U16 Fellbach – Giebel als Verstärkung und Entlastung der Linien U1 und U13 zur Hauptverkehrszeit sowie die Einführung der Schnellbuslinien X1, X2 und X7. Im Nahverkehrsplan sollen nun künftige Ausbauten und Angebotsverbesserungen im städtischen ÖPNV verbindlich festgelegt werden. Weitere Fortschreibungsinhalte sind insbesondere die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022, die Grunderneuerung der Infrastruktur und der Fahrzeuge sowie Maßnahmen zur Sicherung der Pünktlichkeit.

2. Hinweise und Empfehlungen der Geschäftsstelle zum Fortschreibungsentwurf

Die Geschäftsstelle begrüßt die vorgenommenen Aktualisierungen im Nahverkehrsplan der Stadt Stuttgart, die auch einige Anregungen aus der Beschlussfassung vom 20.01.2016 umfassen. Zum Fortschreibungsentwurf bestehen daher keine grundsätzlichen Bedenken. Nachfolgende (*in kursiver Schrift dargestellte*) Hinweise und Anregungen sollten in die Stellungnahme der Region eingehen.

a) Maßnahmen im Stadtbahnnetz

Der Nahverkehrsplan enthält eine Reihe an priorisierten Ausbauvorhaben bei der Stadtbahn. Zudem sind einige Maßnahmen zur Steigerung der Kapazitäten im Bestandsnetz aufgeführt. Bei den Ausbauprojekten handelt es sich um folgende Maßnahmen (in Klammern ist die Dringlichkeitseinstufung des Projektes im Regionalverkehrsplan angegeben):

- U5 Verlängerung nach „Neuer Markt“ in Leinfelden-Echterdingen (höchste Dringlichkeit)
- U5b Überlagerung der U5 Killesberg - Leinfelden Bf. mit neuer Linie U5b Killesberg - Plieningen zur Taktverdichtung und umsteigefreien Verbindung von Plieningen in die Innenstadt; hierzu ist der Bau einer Verbindungskurve in Möhringen notwendig (höchste Dringlichkeit)
- U6 Verlängerung zum Flughafen / zur Messe (höchste Dringlichkeit)
- U13 Verlängerung nach Weilimdorf und Hausen mit späterer Verlängerung nach Ditzingen (Trassenfreihaltung)
- U17 Einführung einer neuen Linie Gewerbegebiet Synergiepark Stuttgart - Flughafen/Messe; hierzu ist der Bau der „Verbindungskurve Pflugmühle“ bei Möhringen nötig (nicht im RVP enthalten)
- U19 Verlängerung zum Mercedes-Benz-Museum (höchste Dringlichkeit)
- U1 / U3 / U8 / U14 Stadtbahnverlängerung „Vaihingen-West“ - Prüfung von Verlängerungsoptionen vom Vaihinger Bahnhof in die Bereiche Hauptstraße, Eiermann-Areal, Lauchäcker und Büsnau (hohe Dringlichkeit)

Hinzu kommen drei Maßnahmen zur Steigerung der Kapazitäten im Bestandsnetz:

- U1 Ertüchtigung für Doppeltraktion durch Verlängerung von mindestens 12 Haltestellen (höchste Dringlichkeit)
- U8 Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt im Abschnitt Vaihingen – Heumaden (nicht im RVP enthalten)
- U15 Ergänzung weiterer Verstärkerfahrten zwischen Zuffenhausen und Stammheim bzw. alternativ Einrichtung einer ergänzenden Buslinie Stammheim - Zuffenhausen (nicht im RVP enthalten)

Die im Regionalverkehrsplan in die höchste Dringlichkeit eingestuften Stadtbahnmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Stuttgart sind vollumfänglich auch im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt enthalten. Von den Maßnahmen der hohen Dringlichkeit fehlen dagegen eine Verlängerung der U2 / U19 von Neugereut nach Fellbach sowie die Verbindung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach – Plieningen. Beide Projekte sollten zumindest im Sinne eines mittelfristigen Ausblicks in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Im Innenstadtbereich weist die Stadtbahn schon heute z. T. sehr hohe Auslastungen auf. Angesichts der Bemühungen, u. a. zugunsten der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes weitere umfangreiche Nachfragepotenziale auf den ÖPNV zu verlagern, kann mittelfristig das Entstehen von Kapazitätsengpässen bei der Stadtbahn nicht ausgeschlossen werden. Insofern sind insbesondere die Maßnahmen Einführung einer Linie U5b und Doppeltraktion bei der U1 zu begrüßen. Sie bringen nicht nur eine Direktverbindung Plieningen – Innenstadt und die vom Verband Region Stuttgart wiederholt geforderte Wiederherstellung des 10-Minuten-Taktes am Killesberg mit sich, sondern vergrößern zudem die Stadtbahnkapazitäten in der Innenstadt. Aufgrund der bei Schienenverkehrsvorhaben in der Regel längeren Planungs- und

Realisierungsdauer sollten im Nahverkehrsplan Aussagen ergänzt werden, mit welchen weitergehenden bzw. mittelfristigen Maßnahmen vermieden werden kann, dass z. B. aus den Bestrebungen zur Verdopplung der ÖPNV-Nachfrage oder zur Reduzierung des MIV in der Innenstadt um 20 % Kapazitätsengpässe bei der Stadtbahn im Innenstadtbereich entstehen.

Daneben könnten insbesondere auch auf den Tangential-Verbindungen noch weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden. Hierzu wird empfohlen, das Fahrplanangebot auf den Tangentialen, wie z. B. der U16, weiter sukzessive dem Standard bei den anderen Stadtbahnlinien anzupassen.

b) Maßnahmen im Busnetz

Die von der Landeshauptstadt vorgesehenen Maßnahmen im Busverkehr betrafen neben Angebotsverdichtungen zuletzt vor allem die Einrichtung von Expressbuslinien sowie von Busbeschleunigungsmaßnahmen. Bekanntes Beispiel ist hier die Linie X1, die mit zahlreichen Bevorrechtigungsmaßnahmen wie Busfahrstreifen, Busschleusen und Vorrangschaltungen eingerichtet wurde. U. a. mit dem Ziel, einen pünktlichen Linienbusbetrieb und Anschlüsse an die Schienenverkehrsmittel sichern zu können, wird im Nahverkehrsplan neben innovativen signaltechnischen Lösungen die Einrichtung weiterer Busfahrstreifen vorgeschlagen. Dabei sind laut Nahverkehrsplan Busfahrstreifen in folgenden Abschnitten in der Planung:

- Wagenburgstraße (Fahrtrichtung Ostendstraße)
- Schwieberdinger Straße
- Ludwigsburger Straße
- Kriegsbergstraße (Fahrtrichtung Hauptbahnhof)
- Industriestraße vor der Straße Am Wallgraben
- auf den Otto-Hirsch-Brücken
- Kirchheimer Straße zwischen Schempp- und Bockelstraße
- Kurt-Schumacher-Straße (Zufahrt zum Kreisverkehr Heigelstraße)
- im Wolfersberg und im Hallschlag (jeweils Zufahrt zum Knoten Löwentorstraße)
- König-Karl-Straße zwischen Wilhelmsplatz und Mercedesstraße (beide Richt.)
- Nürnberger Straße (Zufahrt zum Knoten Beskidenstraße aus Richtg. Fellbach)
- Daimlerstraße zwischen Mercedes- und Deckerstraße
- Mönchfeldstraße zwischen Meierberg und Aldinger Straße
- Seeblickweg zwischen Benzenäckerstraße und Mühlhäuser Straße
- Aldinger Straße zwischen Arnold- und Mönchfeldstraße

Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität im Busverkehr sind grundsätzlich zu begrüßen. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der vielfältigen funktionalen Einrichtungen und Schwerpunkte des Oberzentrums Stuttgart von allen Teilen der Region Stuttgart aus sowie im Sinne der Luftreinhaltung sollten Maßnahmen mit einer größeren Umverteilung des Straßenraums jedoch nur dann ergriffen werden, wenn sie ohne starke Einschränkungen der Erreichbarkeitsbedingungen und des Verkehrsflusses im MIV realisierbar sind und eine entsprechende Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Vor der Planung eines Busfahrstreifens sollte unbedingt der Nachweis geführt werden, dass nur durch eine Umverteilung von Straßenflächen die notwendige Betriebsstabilisierung erzielbar ist und signaltechnische Lösungen hierzu nicht ausreichen bzw. nicht ähnliche Effekte erzielen können.

Positiv zu bewerten ist, dass die Stadt Stuttgart bzw. die SSB konsequent neue Technologien wie Wasserstoffbusse anwenden möchten und die Infrastruktur hierfür entsprechend ausbauen. Im Interesse des ÖPNV- Gesamtsystems und der Vorgaben der EU-Richtlinie 2019/1161 (clean vehicles directive) sollte deren Mitbenutzung auch anderen Busunternehmen ermöglicht werden.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat neben der X1 weitere Expressbuslinien eingeführt, die analog zu den regionalen Expressbuslinien die X-Nummerierung führen. Hierbei kommt es analog zu den von den Landkreisen in X-Nummern umbenannten herkömmlichen Buslinien zu Überschneidungen der Benennung und Nummerierung von ÖPNV-Angeboten unterschiedlichster Fahrplan- und Fahrzeugstandards. Um diese Angebote zu kategorisieren und einer hinreichenden Systematik zu unterziehen, findet gegenwärtig ein Beratungsprozess unter Moderation des Verkehrsministeriums statt, der die Mobilität in der Region weiterentwickeln und dabei auch diese Systematik einbeziehen soll. Die Bezeichnung als Expressbus sowie die möglichen weiteren Linien sind deshalb auch im Kontext mit den Ergebnissen aus diesen Beratungen zu sehen.

Das gilt auch für eine im Nahverkehrsplan aufgelistete Linie Degerloch – Nürtingen, die systematisch eher in das Schema eines regionalen Expressbusses passt und im Verlauf Flughafen – Nürtingen dementsprechend auch im ÖPNV-Pakt gelistet ist. Die Umsetzung einer S-Bahn-parallelen Linie von Endersbach über Waiblingen nach Stuttgart ist nach jüngstem Kenntnisstand fraglich. Eine verkehrliche Notwendigkeit für diese Buslinie besteht nicht und wird vom Verband Region Stuttgart daher abgelehnt.

c) Pooling- / On-demand-Verkehre

Mit SSB Flex wurde ein On-demand-Verkehr eingerichtet, der auf Basis des VVS-Gemeinschaftstarifs ein flexibles, fahrplanunabhängiges ÖPNV-Angebot insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiten darstellt. Als Instrument der Daseinsvorsorge kann und sollte der Nahverkehrsplan die Anwendung bzw. Anknüpfung an den VVS-Tarif stärken und zur Maßgabe machen, um den Aufbau reiner Parallelverkehre zum gut ausgebauten klassischen ÖPNV vermeiden zu können. Eine flächendeckende Ausdehnung des Angebots SSB Flex könnte damit kombiniert werden.

d) Einrichtung von Luftseilbahnen als Bestandteil des ÖPNV

Grundsätzlich können Luftseilbahnen gerade in Gebieten mit Höhenlagen einen Bestandteil des ÖPNV darstellen. Im Sinne der Förderung innovativer Mobilitätsangebote begrüßt der Verband Region Stuttgart die Machbarkeitsstudie der Landeshauptstadt Stuttgart zu Luftseilbahnen. Die im Nahverkehrsplan gelisteten Relationen würden gemäß den Ausführungen jedoch in Konkurrenz zum Busnetz der SSB stehen. Das erscheint im Zusammenhang mit dem baulichen Aufwand für eine Seilbahn und deren niedriger Beförderungsgeschwindigkeit wenig zielführend. Interessant sind Seilbahnen vor allem für Bereiche, wo eine direkte Seilbahnführung für Busse schwerer zu befahrende Straßenabschnitte mit größeren Steigungen und engen Kurvenradien ersetzen oder sinnvoll ergänzen könnte. Es wird daher angeregt, die Verlängerung der Trasse Ostendplatz – Mineralbäder – S-Bahn Haltestelle Mitternachtstraße – Pragsattel über den Pragsattel hinaus zum Robert-Bosch-Krankenhaus zu untersuchen.

e) Park + Ride und Bike + Ride

Die Attraktivität des ÖPNV in Stuttgart beruht vor allem auf den schnellen Direktverbindungen durch S-Bahn und Stadtbahn. Weitere Umstiege von diesen etwa auf Busverkehre wirken nicht selten bereits unattraktiv auf Fahrgäste. Park+ Ride bzw. Bike + Ride-Parkplätze sind damit ein enorm wichtiger Baustein,

der einen Anreiz gibt, zumindest die Stuttgarter Innenstadt nicht mit dem MIV anzufahren. Für den Nahverkehrsplan wäre deshalb empfehlenswert, neben dem Status quo noch detailliertere Entwicklungsmöglichkeiten unter Verweis auf die Rolle der Region bei der Weiterentwicklung des Park + Ride sowie beim Verkehrsmanagement abzubilden. Insbesondere die P+R-Anlage Obertürkheim sollte unter die wichtigsten P+R-Standorte aufgenommen werden. Das Konzept „Fahrschein = Parkschein“, mit einer konsequenten Bindung der Parkberechtigung an die ÖPNV-Nutzung, sollte zum Standard auf den Stuttgarter P+R-Anlagen werden. Weitere günstig für den nach Stuttgart einbrechenden Verkehr gelegene P+R-Schwerpunkte bestehen aus regionaler Sicht an den S-Bahnhöfen Weilimdorf (direkte Anbindung von der A81) und Sommerrain.

f) Einbindung der Haltestelle Mitnachtstraße in den städtischen ÖPNV

Im Entwurf zum Nahverkehrsplan ist ausgeführt, dass der Nahverkehrsentwicklungsplan bereits Prüfaufträge zur verbesserten Einbindung des Haltepunkts Mitnachtstraße in das städtische Verkehrsnetz enthält. Ggf. sollen entsprechende Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt in den Nahverkehrsplan übernommen werden. Da die Haltestelle Mitnachtstraße im Jahr 2025 in Betrieb gehen soll, sind Aussagen zu deren Einbindung in den städtischen ÖPNV angesichts des Zeitbedarfes für die Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen mittlerweile dringend erforderlich. Sie sollten nicht auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

II. Beschlussvorschlag

Der Verband Region Stuttgart erhebt keine Bedenken gegen den Entwurf des Nahverkehrsplans für die Landeshauptstadt Stuttgart. Die Geschäftsstelle wird aufgefordert, die unter I.2 genannten (in kursiver Schrift dargestellten) Hinweise und Anregungen fristgerecht in die Anhörung einzubringen.