

Stuttgart, 27.06.2016

## Nahverkehrsentwicklungsplan - Werkstattbericht

### Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	05.07.2016

### Bericht

#### Funktion des Nahverkehrsentwicklungsplans (NVEP)

Gemäß § 11 Abs. 5 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg soll der Nahverkehrsplan durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der u. a. Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinaus reichen, enthält. Nachdem in den früheren Nahverkehrsplänen aber bereits Langfristplanungen und Planungsoptionen dargestellt waren, hatte die Landeshauptstadt bisher auf die getrennte Erstellung eines NVEP verzichtet.

Mit dem bevorstehenden Vergabeverfahren für die städtischen Verkehre (gemäß EU-Verordnung 1370/2007) ergibt sich jedoch die Notwendigkeit, die zu vergebende Verkehrsleistung möglichst eindeutig zu beschreiben. Um dabei keine Verfahrensunsicherheiten zu erzeugen, ist es geboten, die Aussagen zur Weiterentwicklung des städtischen Verkehrsangebots zu entzerren. Im Nahverkehrsplan, der im Vergabeverfahren eine Rechtswirkung entfaltet, sind die in § 11 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg gesetzlich vorgesehenen Inhalte und damit die Anforderungen enthalten, die vom künftigen Leistungsersteller mit Sicherheit zu erfüllen sein werden. Dies betrifft im Wesentlichen die Weiterführung des Status quo sowie die Umsetzung bereits vereinbarter Angebotserweiterungen. Maßnahmen, die hinsichtlich der verkehrlichen Sinnhaftigkeit, der Prioritätenreihung oder der Finanzierung noch einer Diskussion bedürfen, werden hingegen erstmalig in einem NVEP, der für das Vergabeverfahren keine Relevanz hat, zusammengefasst. Der NVEP kann insoweit auch schwerpunktmäßig Themen aufgreifen, die über den eher kurz bemessenen Planungshorizont des Nahverkehrsplans (ca. 5 Jahre) hinausreichen. Dies schließt nicht aus, dass einzelne Maßnahmenvorschläge des NVEP auch rascher umgesetzt werden können, wenn ihre Finanzierung kurzfristig gesichert werden kann.

## Bezug zu anderen Planwerken und Planungsebenen

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat am 27. März 2014 das städtische Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK) verabschiedet, das Handlungsempfehlungen für alle Verkehrsbereiche umfasst. Es wurde verwaltungsseitig durch den Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ ergänzt, der die Themen des VEK schlaglichtartig komprimiert, sich vom Fußverkehr bis zum Wirtschaftsverkehr aber immer noch an das ganze Verkehrsspektrum richtet. Der NVEP setzt auf diesem breit gefassten Grundkonzept auf und konkretisiert es für das Feld des öffentlichen Nahverkehrs. Die Handlungsansätze des VEK bzw. des Aktionsplans werden dabei in konkrete Maßnahmenempfehlungen übersetzt.

Das öffentliche Verkehrsangebot in der Landeshauptstadt Stuttgart wird allerdings nicht nur von der Landeshauptstadt selbst, sondern von anderen Aufgabenträgern maßgeblich mitgestaltet. So sind die vom Land Baden-Württemberg verantworteten Regionalzugverkehre für die Erreichbarkeit Stuttgarts aus der Region und darüber hinaus von erheblicher Bedeutung. Auch der S-Bahn-Verkehr, der in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart (VRS) liegt, ist für die Verknüpfung der Landeshauptstadt mit ihrem näheren Umland elementar, zusätzlich deckt dieser Verkehrsträger auch in beachtlichem Umfang innerstädtische Verkehrsbedürfnisse ab. Die Weiterentwicklung des ÖPNV in Stuttgart erfordert deshalb eine Gesamtbetrachtung aller Verkehrssysteme auch über die städtische Zuständigkeit für Stadtbahnen und Busverkehre hinaus. Soweit im Rahmen der Untersuchungen zum NVEP auch Erkenntnisse zu S-Bahn- und Regionalzugverkehren gewonnen werden, sind diese ebenfalls dargestellt und daraus ggf. Empfehlungen an diese Aufgabenträger abgeleitet.

## Inhalte des Nahverkehrsentwicklungsplans (NVEP)

Die Handlungsansätze des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ bezüglich des ÖPNV lassen sich grob zwei Themenbereichen zuordnen:

<b>Erhöhung der Beförderungskapazitäten</b>	<b>Erhöhung der Attraktivität</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Dichtere Takte</li><li>- Längere Züge</li><li>- Netzausbau</li><li>- Neue Tangenten</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Verbesserte Zugänglichkeit</li><li>- Kürzere Reisezeiten</li><li>- Ausweitung des ÖPNV-Netzes</li><li>- Intermodale Vernetzung</li><li>- Mehr Busse und Bahnen im Spätverkehr und am Wochenende</li><li>- Marketing/Mobilitätsberatung</li><li>- Tarifliche Maßnahmen</li></ul>

Der NVEP wird sich diesen Themenbereichen, bezogen auf die Gesamtstadt wie auch auf die Stadtbezirke, widmen. Hierbei werden auch die Hinweise aus der Bürgerbeteiligung aufgegriffen. Zurückgestellt bleiben dabei allerdings tarifliche Themen, da die Landeshauptstadt Stuttgart diese nur innerhalb der VVS-Gremien und im Konsens und mit Unterstützung der anderen Verbundpartner vorantreiben kann. Eine Vorfestlegung in einem längerfristig gültigen Entwicklungskonzept wäre dabei wenig hilfreich.

## Themenbereich 1: Erhöhung der Beförderungskapazitäten

Auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart sind alle Verkehrssysteme des ÖPNV – von punktuellen Ausnahmen abgesehen – in den Hauptverkehrszeiten bereits gut ausgelastet. Zwar haben Änderungen in der Siedlungsstruktur und Angebotsveränderungen in den vergangenen Jahren fallweise die Höchstbelastungen zwischen Streckenabschnitten verschoben oder neue, stark nachgefragte Querschnitte entstehen lassen. Die starke Konzentration der Verkehrsnachfrage auf die Hauptverkehrszeiten hat sich jedoch – ungeachtet der Flexibilisierung der Arbeitszeiten und der Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten – nicht substantiell verändert, sondern sich sogar verstärkt (Abb. 1). Zwar müssen bei regulärem Betrieb derzeit keine Fahrgäste an den Haltestellen zurückbleiben und auch eine Volllauslastung von Fahrzeugen ist nur selten zu beobachten, die Gewinnung von Neukunden gerade auch vom Pkw-Verkehr wird dadurch dennoch erschwert. Dabei spielt auch eine Rolle, dass die Erwartungen der ÖPNV-Kunden an den Fahrkomfort im Zeitablauf zugenommen haben und eine dichte Belegung von Stehplätzen nur noch in Ausnahmefällen (Störungen, Sonderveranstaltungen) akzeptiert wird.

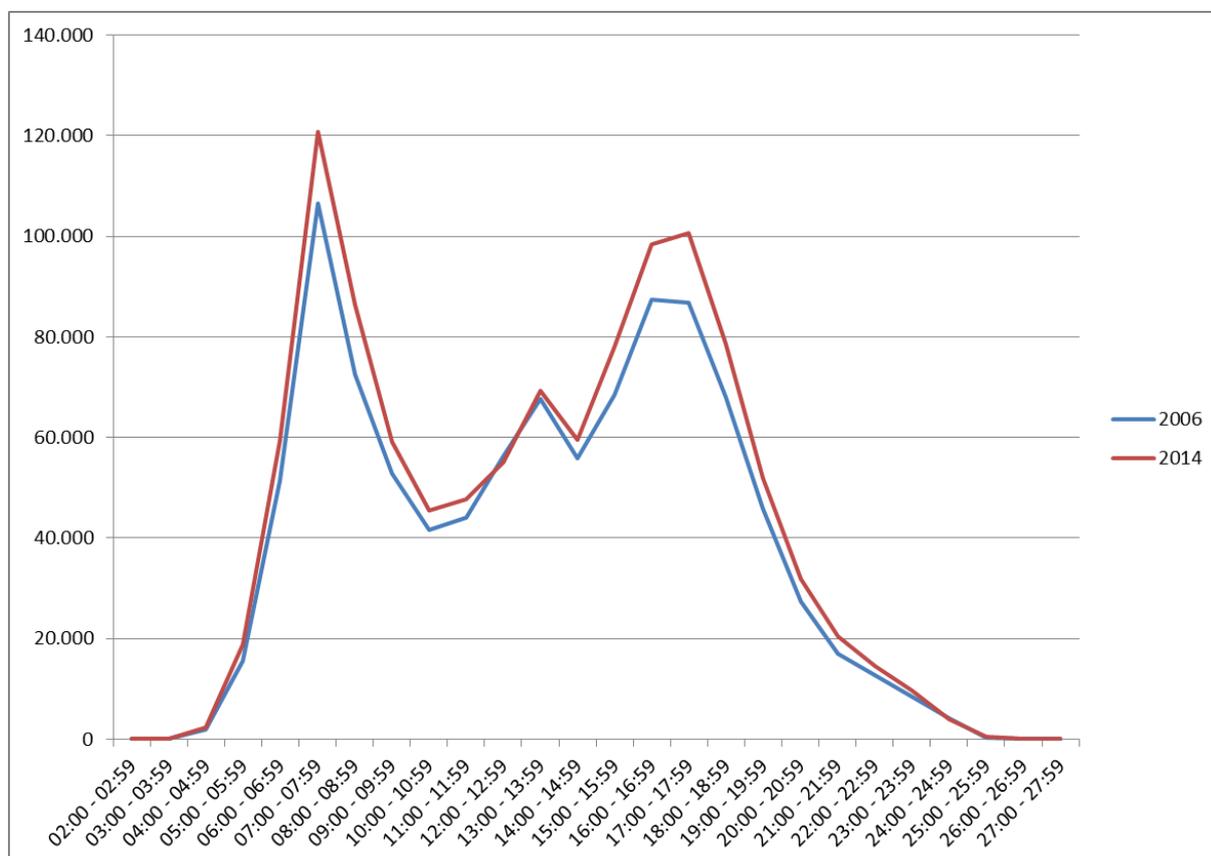


Abb. 1: Tageszeitliche Verteilung des ÖPNV-Verkehrsaufkommens in der Landeshauptstadt Stuttgart: Vergleich 2006 und 2014 (gemäß VVS-Verkehrstrahlerhebungen)

Es steht deshalb für die Landeshauptstadt außer Zweifel, dass die Beförderungskapazitäten im öffentlichen Nahverkehrsnetz ausgeweitet werden müssen. Dies gilt auch für das städtische Verkehrsnetz. Da dies Investitionen in Fahrzeuge und Anlagen wie auch zusätzliche Betriebskosten erfordert, ist es notwendig, jene Netzteile zu identifizieren, wo ein Angebotsausbau mit Priorität erfolgen sollte. Um hierfür Erkenntnisse zu gewinnen, haben SSB und VVS gemeinsam eine Untersuchung in Auftrag gegeben, in dem auf der

Basis des Verkehrsmodells des VRS zukünftige Entwicklungen simuliert werden. Dabei stehen zwei Aspekte im Vordergrund:

1. Mit Inbetriebnahme des Projekts „Stuttgart 21“ verändert sich die Aufgabenteilung zwischen S-Bahn und Regionalzugverkehr, was über die Verknüpfungspunkte auch Rückwirkungen auf das Stadtbahn- und Busnetz haben kann. Die mit „Stuttgart 21“ verbundenen Fahrzeitverkürzungen im Regionalzugverkehr sowie die verkehrlichen Effekte aus der daran anschließenden Siedlungsentwicklung bewirken ohnehin ein Anwachsen des Fahrgastaufkommens auch im SSB-Verkehrsnetz.
2. Der Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ formuliert das Ziel einer Reduktion des Kfz-Verkehrs mit konventionellen Antrieben im Stadtkessel um 20 %. Auch wenn dieses Reduktionsziel nicht ausschließlich durch die Verlagerung von Verkehrsströmen auf den öffentlichen Nahverkehr erreicht werden muss, weil auch die Umstellung der Kfz-Antriebstechnik oder der Umstieg auf den Rad- und Fußverkehr hierbei ihren Beitrag leisten können, so sollte doch sichergestellt sein, dass Verkehrsteilnehmer des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die als Folge der politischen Zielsetzungen auf den ÖPNV umsteigen, dort auch unter vertretbaren Bedingungen befördert werden können.

Die Untersuchung setzt deshalb auf dem Bezugsszenario 2025 des regionalen Verkehrsmodells auf, das bei den Verkehrsnetzen des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs alle Maßnahmen, deren Fertigstellung bis zu diesem Zeithorizont erwartet wird, enthält. Auch das Projekt „Stuttgart 21“ ist einschließlich der Siedlungsentwicklung auf dem freiwerdenden Bahnareal darin hinterlegt.

Basierend auf diesem Prognoseszenario wird durch eine modellinterne Erhöhung der Widerstände im Straßenverkehr eine Reduktion des Kfz-Verkehrs im Stuttgarter Talkessel um ca. 20 % erzeugt. Quelle und Ziel der Verkehrsströme werden dabei unverändert beibehalten, die Reduktion ergibt sich durch Verlagerungen auf den ÖPNV bzw. durch die Nutzung anderer Routen beim Durchgangsverkehr. Die Maßnahmen, wie diese Verlagerungen erreicht werden können, sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Sie soll lediglich zeigen, wo im ÖPNV Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die aus der politischen Zielsetzung resultierenden erhöhten Anforderungen an den ÖPNV erfüllen zu können. Mit diesem Untersuchungsansatz lässt sich überprüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, die aus der Struktur- und Netzentwicklung bis 2025 und aus der angestrebten Verkehrsverlagerung resultierenden Anforderungen zu bewältigen. Die Untersuchung wird derzeit vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI) durchgeführt. Erste Ergebnisse liegen vor.

Die Modellrechnungen zeigen gegenüber heute eine deutliche Mehrung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV-Netz. Die größten Veränderungen ergeben sich dabei im Regionalzugverkehr und im Verkehrsnetz der SSB. Allerdings resultieren die Fahrgastzuwächse bei den Regionalzügen überwiegend aus den Angeboten, die durch das neue S21-Schiennetz möglich werden. Die unterstellte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wirkt dagegen wegen ihrer Begrenzung auf den Talkessel primär auf die S-Bahn, das Stadtbahn- und das SSB-Busnetz.

Weiterhin zeigt sich, dass die bisher von der SSB konzipierten Maßnahmen U19 Neuge-reut-Neckarpark, U16 Feuerbach-Giebel, umsteigefreie Stadtbahnverbindung Innenstadt-Plieningen, U1 mit 80m-Fahrzeugen sowie verschiedene Verstärkungen auf der U8 be-stätigt werden und hinsichtlich der Kapazitätsproblematik positive Wirkungen entfalten können.

Inwieweit die Maßnahmen ausreichen werden, um die Zielgrößen für die Auslastung ein-halten zu können, ist im Rahmen der Untersuchung noch zu überprüfen. Im nächsten Schritt wird das notwendige Fahrplanangebot ermittelt. Zusammen mit der Zuglänge lässt sich daraus dann der Fahrzeugbedarf ermitteln. Zweifellos wird für die skizzierten Maß-nahmen der Bestand an Stadtbahnfahrzeugen deutlich aufzustocken sein. Je nach Maß-nahme müssen Anpassungen an Haltestellen- und Streckeninfrastruktur erfolgen; ggf. entsteht dann auch Bedarf für einen zusätzlichen Abstell- und Wartungsstandort im Stadtbahnnetz.

Beim jetzigen Stand der Untersuchung wird auch erkennbar, dass im Busverkehr eben-falls Kapazitätsengpässe auftreten werden. Davon sind u. a. die Innenstadtlinien 40 – 43 sowie die Linien 60 und 70 betroffen. Auch in diesen Fällen wird noch zu prüfen sein, ob diese Linien in dichterem Takt verkehren oder durch ergänzende Angebote entlastet wer-den können.

Die bisherigen Umlegungsergebnisse zeigen, dass auch das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart und die Regionalzugverkehre des Landes Fahrgastzuwächse erfahren werden. Während im S-Bahn-Netz das Fahrgastaufkommen allerdings eher in einzelnen Teilberei-chen ansteigt, führen insbesondere die neuen Angebote im Zuge des Projektes „Stuttgart 21“ zu erheblichen Nachfragesteigerungen im Regionalzugverkehr. Die aktuelle Untersu-chung des VWI geht davon aus, dass auch in diesen Systemen ausreichende Beförde-rungskapazitäten zur Verfügung stehen werden, was für das Erreichen der verkehrlichen Zielsetzung in Stuttgart auch zwingend erforderlich ist. SSB und VVS werden die Ergeb-nisse dieser Untersuchung daher auch den zuständigen Aufgabenträgern zur Verfügung stellen.

Ergänzungen des Stadtbahnnetzes in den äußeren Stadtbezirken oder außerhalb der Stadtgrenze haben in der Vergangenheit die dort häufig eher durchschnittlichen Modal-Split-Werte deutlich zu Gunsten des ÖPNV verändert. Die VWI-Studie zeigt allerdings auch, dass sich aus solchen Maßnahmen keine ausgeprägten Mehrbelastungen für die zentralen Netzabschnitte ergeben. Sie sind deshalb unabhängig von der Kapazitätsthe-matik im Innenstadtbereich zu beurteilen.

Der innerstädtische Streckenabschnitt der Gäubahn (sog. Panoramabahn) befindet sich in städtischem Besitz und wird im Zuge der Realisierung des Projekts „Stuttgart 21“ sei-nen heutigen Fern- und Regionalzugverkehr verlieren. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist der Auffassung, dass diese Trasse als stadtnahe Tangente für den Bahnverkehr erhalten und mit dem ÖPNV verknüpft werden sollte. Um eine längere Stilllegung zu vermeiden, ist eine Angebotskonzeption für diese Infrastruktur zu entwickeln, die zeitnah nach der Inbe-triebnahme des neuen Hauptbahnhofs umgesetzt werden kann. Es wird angestrebt, im NVEP hierzu eine Lösung darzustellen. Der Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen zu einem Regionalbahnhalt stellt einen wichtigen Baustein dieser Überlegungen dar.

## Themenbereich 2: Erhöhung der Attraktivität

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes wird selbstverständlich nicht nur von den zur Verfügung stehenden Beförderungskapazitäten, sondern vor allem auch von der Attraktivität des Angebots bestimmt. Auswertungen zum Modal Split in den Stadtbezirken machen deutlich, dass in den inneren Stadtbezirken mit ihrem dichten Netz und dichten Fahrplankarten hohe ÖV-Nutzungsgrade erreicht werden, so dass tatsächlich Auslastungsspitzen einen limitierenden Faktor darstellen können. Zweifellos tragen die begrenzten Kapazitäten im motorisierten Individualverkehr zu dieser erfreulichen Prioritätensetzung bei der Verkehrsmittelwahl bei. Anders das Bild in den äußeren Stadtbezirken: vergleichsweise gute Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr stehen einem grobmaschigeren ÖPNV-Netz mit teilweise geringeren Bedienungshäufigkeiten gegenüber.

Aufgrund der geringeren Siedlungsdichte und der flächigeren Verteilung der Verkehrsströme in den äußeren Stadtbezirken steht allerdings nicht zu erwarten, dass dort allein durch Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit vertretbarem Mitteleinsatz ähnlich hohe Modal Split-Werte wie im Citybereich erzielt werden könnten. Nachdem 2/3 der Einwohner Stuttgarts jedoch außerhalb des Talkessels wohnen, wird eine gesamtstädtisch signifikant höhere ÖPNV-Nutzung nur dann zu erzielen sein, wenn auch in den äußeren Stadtbezirken das Fahrgastaufkommen gesteigert werden kann. Der Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ definiert hier als Maßstab, dass der ÖPNV zumindest gemeinsam mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ein dem MIV „mindestens ebenbürtiges“ Angebot vorhalten soll. Bausteine hierfür sind

- die Stabilisierung und Beschleunigung der bestehenden Linienverkehre,
- die verbesserte Zugänglichkeit des ÖPNV durch bessere Anbindungen an das Fuß- und Radwegenetz sowie den Abbau von Zugangsbarrieren,
- die verbesserte Verfügbarkeit des ÖPNV durch dichtere Fahrplankarten,
- der Ausbau des Stadtbahnnetzes in weitere Stadtbereiche und das Umland
- die Ergänzung des Nahverkehrsnetzes durch tangentielle Verbindungen,
- die Ergänzung des Nahverkehrsangebots durch Standorte für Carsharing und Mietfahrräder.

### Bevorrechtigung und Beschleunigung der Verkehrslinien

Ein wesentliches Merkmal des Nahverkehrs ist sicherlich die Notwendigkeit, Verkehrsrelationen auch über Umstiege abzubilden. Aus Verkehrserhebungen ist regelmäßig abzuleiten, dass bei Verkehrsströmen mit Umsteigenotwendigkeiten deutlich geringere ÖV-Anteile erzielt werden. Eine wichtige Einflussgröße auf die Akzeptanz von Umsteigevorgängen stellt dabei die Verlässlichkeit von Anschlüssen dar, die unmittelbar mit der Pünktlichkeit zusammenhängt. Für die Erstellung des NVEP sollen deshalb die Pünktlichkeitswerte der SSB-Verkehrslinien ausgewertet und Streckenabschnitte mit starken Fahrzeitschwankungen identifiziert werden. Unter Berücksichtigung der Fahrplandichte wird der NVEP darauf aufbauend entsprechende Verbesserungsansätze aufzeigen. Hierbei kommen

- die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen,
- die Anlage von eigenen Fahrwegen (Bahnkörper, Busspuren) oder
- die Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs in zentralen Geschäftsbereichen in Betracht.

Diese Ansätze tragen zur Erhöhung der Attraktivität des Nahverkehrs bei, und zwar mit überschaubarem Investitionsaufwand und ohne zusätzliche ÖPNV-Betriebskosten. Gelingt es, durch solche Maßnahmen ÖPNV-Fahrzeiten in einem bestimmten Umfang zu verkürzen, können neben einer Attraktivitätssteigerung sogar Betriebskosten gesenkt werden.

### Verbesserte Zugänglichkeit

Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs sind „auf der letzten Meile“ weit überwiegend als Fußgänger oder Radfahrer unterwegs. Sind bei diesem Abgangs- oder Zugangsweg von/zu der Haltestelle Umwege zurückzulegen, schöpft eine Haltestelle ihr Erschließungspotenzial nicht vollständig aus. Dem Betriebsaufwand im ÖPNV steht dann eine nur eingeschränkte Erschließungswirkung gegenüber. Investitionen in eine verbesserte (360°-) Zugänglichkeit von Haltestellen sind deshalb zumindest über längere Sicht durchweg gesamtwirtschaftlich sinnvoll.

Die Thematik der bestmöglichen Zugänglichkeit von Haltestellen hat zudem durch die Forderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nach einer vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 ein noch stärkeres Gewicht bekommen. Zwar wird selbst von Behindertenverbänden keinesfalls die Barrierefreiheit aller Zugänge gefordert, unzweifelhaft bestehen im Stadtgebiet jedoch Situationen, wo mobilitätsbehinderten ÖPNV-Kunden beim Haltestellenzugang bzw. –abgang oder beim Umstieg im ÖPNV-Netz erhebliche Umwege abverlangt werden. Für mehr Qualität sollten deshalb auch solche Situationen außerhalb der eigentlichen ÖPNV-Anlagen verbessert werden.

Der NVEP wird deshalb Haltestellen, deren Zugänglichkeit verbessert werden sollte, benennen. Aus der Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan sowie den Stellungnahmen der Stadtbezirke liegen hierzu Hinweise vor.

### Attraktives Fahrplanangebot

Unter dem Gesichtspunkt „ebenbürtig zum MIV“ stellt die Verfügbarkeit des ÖPNV ein zentrales Kriterium dar, da Kraftfahrer in der Regel kurzfristig und rund um die Uhr auf ihren Pkw zugreifen können. Aufgrund der stark abnehmenden Verkehrsnachfrage in den Abendstunden und am Wochenende wäre eine flächendeckende Ausdehnung von Betriebszeiten und hohen Bedienungshäufigkeiten jedoch weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll. Das im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ beschriebene Zusammenwirken mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kann hier durchaus so verstanden werden, dass diese Verkehrsmittel nicht nur in Kombination mit einer ÖPNV-Fahrt, sondern in bestimmten Zeitbereichen auch alternativ dazu zu nutzen wären, was für besondere Fahrtzwecke ohnehin zu unterstellen ist.

Allerdings wäre bei der Fahrplangestaltung in der ÖPNV-Betriebszeit ggf. zu bedenken, dass die Dauer einer Fahrgastfahrt und die Wartezeit auf eine Fahrmöglichkeit in einem noch vertretbaren Verhältnis zueinander stehen sollten, damit die Nutzung des ÖPNV als Option überhaupt in Betracht gezogen wird. Dies würde z. B. eine stärkere Differenzierung der Spätverkehrstakte zwischen dem Busverkehr im Citybereich und in den Außenbereichen rechtfertigen. Zudem wird abzuwägen sein, ob für Buslinien, die in Wohnberei-

chen eine verkehrlich eigenständige Erschließungswirkung entfalten, nicht generell eine maximale Taktfolgezeit von 30 Minuten gelten sollte.

Das vielfach mögliche und sinnvolle Zusammenwirken von ÖPNV und Carsharing setzt beim Nutzer einen Führerscheinbesitz voraus. Dieser ist bei jungen Erwachsenen nicht mehr mit der gleichen Selbstverständlichkeit gegeben wie vor Jahren. Gleichzeitig wächst die Tendenz, Freizeitaktivitäten außerhalb der eigenen Wohnung und auch bis in die Nachtstunden hinein wahrzunehmen. Hier ist deshalb zu prüfen, ob im Sinne der Daseinsvorsorge die Beschränkung des innerstädtischen Nachtverkehrs auf Wochenendtage noch zu rechtfertigen ist bzw. ob eine Erweiterung ökonomisch und ökologisch umsetzbar ist.“

### Ausweitung des ÖPNV-Netzes

Entscheidend für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist eine möglichst gute Erschließung der Siedlungsgebiete mit kurzen Wegen zu den Haltestellen und schnellen, möglichst direkten Verbindungen zu den relevanten Zielen. In den Außenbezirken von Stuttgart gibt es trotz eines generell hohen ÖPNV-Standards insbesondere im Stadtbahnnetz immer noch einige größere Gebiete, die noch eher schlecht bis gar nicht von der Stadtbahn erschlossen werden. Auch im Umland gibt es Kommunen, die Interesse an einer Verlängerung von Stuttgarter Stadtbahnlinien auf ihre Gemarkungen haben. Beides macht den ÖPNV attraktiver und führt zu weniger Fahrten im motorisierten Individualverkehr, da durch den Ausbau nicht nur mehr Ziele mit dem ÖPNV gut erreicht werden können, sondern oftmals auch neue interessante Fahrtmöglichkeiten auf neuen Strecken entstehen.

Der NVEP wird daher auch Projekte wie

- die Stadtbahnverlängerung von Plieningen nach Birkach,
- die Stadtbahnverlängerung nach Vaihingen-West, Lauchhau und Büsnau,
- die Stadtbahnverlängerung im Neckarpark zu Mercedes-Werk und -Museum ,
- die Stadtbahnverlängerung von Giebel nach Hausen,
- die Stadtbahnverlängerung von Leinfelden nach Echterdingen,
- die Stadtbahnverlängerung von Remseck nach Ludwigsburg, Möglingen und Markgröningen,
- die Stadtbahnverlängerung von Ostfildern nach Esslingen sowie
- die Stadtbahnverlängerung von Neugereut nach Fellbach-Schmidlen und Fellbach-Oeffingen

aufgreifen. Da der Neubau von Trassen in der Regel längere Realisierungszeiträume erfordert als der Ausbau vorhandener Strecken, ergibt sich jedoch bereits hieraus eine Differenzierung der Zielhorizonte.

### Netzergänzungen

Die Landeshauptstadt Stuttgart wird bereits durch ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz bedient. Einzelne Landschaftselemente (Waldflächen, Parks, Talflanken, Neckar) erschweren allerdings eine noch engere Vermaschung und erfordern Umwegfahrten, gelegentlich im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Nahverkehr gleichermaßen.

ßen. Durch eine passgenaue Netzergänzung des ÖPNV ließe sich hier die Verkehrsmittelwahl deutlich zugunsten des ÖPNV beeinflussen, in anderen Fällen zumindest ein annähernder Gleichstand zwischen ÖPNV und MIV herstellen. Die vom VRS initiierten Expressbuslinien Leonberg - Flughafen, Kirchheim/Teck - Flughafen und Esslingen - Waiblingen sind in diesem Sinne als Beitrag zur Verbesserung der Marktposition des öffentlichen Nahverkehrs zu sehen. Im Stuttgarter Stadtgebiet soll hier u. a. die Verbindung Neckartal – Flughafen nochmals intensiv beleuchtet werden. Dies wird im Rahmen der VWI-Studie erfolgen.

### Intermodale Verknüpfungen

Der öffentliche Nahverkehr erhebt nicht den Anspruch, zu allen Verkehrszeiten und für alle Fahrtzwecke das geeignete Verkehrsmittel zu sein. Durch die Verknüpfung insbesondere mit dem Fahrradverkehr kann der Einsatzbereich des ÖPNV jedoch ausgeweitet werden, in dem sich kürzere Reisezeiten oder eine bessere Kombination mit Freizeitaktivitäten erzielen lassen. Wegen der beschränkten Kapazitäten der Fahrradmitnahme setzt die Landeshauptstadt Stuttgart in Übereinstimmung mit den Kommunen des Umlands hierbei vorrangig auf die Verknüpfung des ÖPNV mit Fahrradverleihsystemen. Die Verbindung von ÖPNV und Carsharing erscheint weniger für eine einzelne Fahrt relevant, sondern ist eher geeignet, ÖPNV-Nutzern den grundsätzlichen Verzicht auf einen privaten Pkw zu ermöglichen. Für Unternehmungen oder Beförderungsaufgaben, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur unkomfortabel erledigt werden können, bietet Carsharing eine dem Privat-Pkw nahezu ebenbürtige Handlungsoption. Klassische Formen der Intermodalen Verknüpfung sind Park & Ride-, Kiss & Ride- und Bike & Ride-Stellplätze an ÖPNV-Haltestellen.

Wegen der Verknüpfung und Ergänzung im Rahmen des Umweltverbunds werden die Abstellmöglichkeiten, aber auch die ergänzenden Mobilitätsangebote auf Leihbasis vorrangig an Bahnstationen konzentriert. Der NVEP wird beleuchten, ob bei einzelnen Stationen hier noch ein Ausbau sinnvoll erscheint. Dabei ist auch eine Abstimmung mit dem VRS, bei dem die Zuständigkeit zur Koordination und Förderung der intermodalen Vernetzung liegt, vorgesehen. In Einzelfällen wird auch geprüft werden, ob Fahrradverleihstationen ergänzend und analog zu Carsharing-Standorten auch in Wohngebieten vorgesehen werden sollten, um für Bewohner besser nutzbar zu sein.

### **Zeitplanung**

Die Untersuchung des VWI soll noch im Sommer abgeschlossen werden. Parallel dazu ist eine Information der Stadtbezirke über die Themen des NVEP vorgesehen. Eventuelle Rückmeldungen aus den Stadtbezirken können dann im Herbst noch in den NVEP einfließen. Die Einbringung des Erstentwurfs ist für den Dezember 2016 geplant.

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

Referat WFB, Referat StU

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Fritz Kuhn

Anlagen

-

<Anlagen>