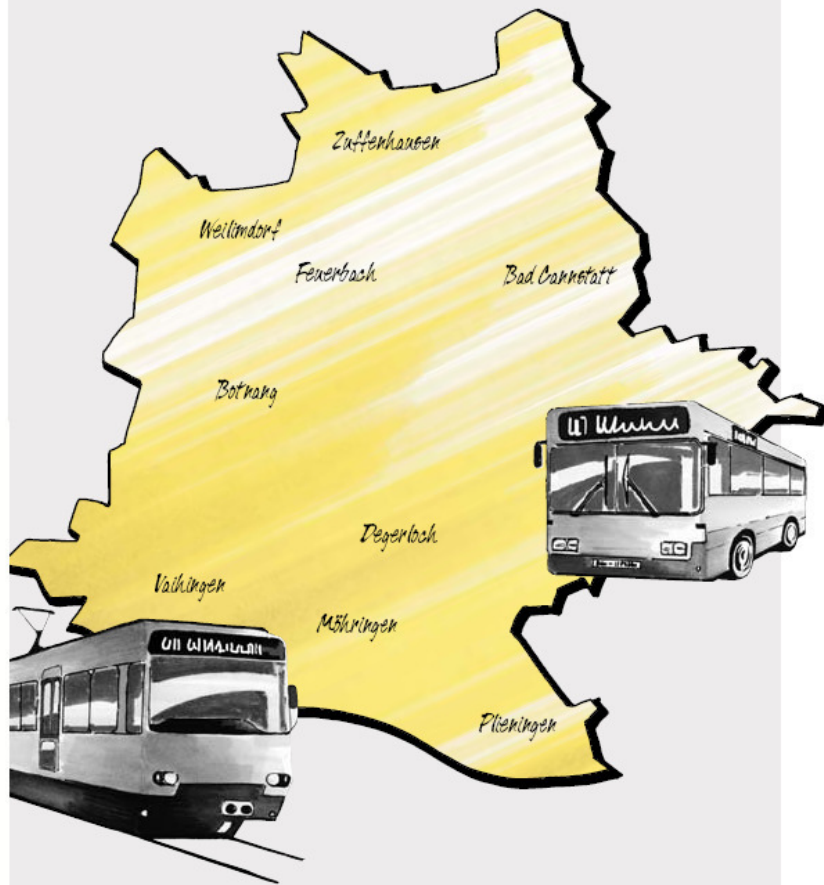




# Landeshauptstadt Stuttgart

## NAHVERKEHRSPLAN



Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart



# Nahverkehrsplan

für die

# Landeshauptstadt Stuttgart

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH  
in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart

Verabschiedet vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart  
am 3. Dezember 2009

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan	1
1.1	Einführung	1
1.2	Der rechtliche und organisatorische Rahmen	2
1.2.1	Der europäische Rechtsrahmen	2
1.2.2	Das Bundesrecht	6
1.2.3	Das Landesrecht	7
1.2.4	Der organisatorische Rahmen	9
1.3	Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung	11
1.3.1	Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	11
1.3.2	Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart	13
1.3.3	Der erste Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart	13
1.3.4	Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart	14
2	Bestandsaufnahme	15
2.1	Raumstrukturelle Grundlagen	15
2.1.1	Vorgaben von Landes- und Regionalplanung	15
2.1.2	Strukturelle Kenngrößen	18
2.2	Netz- und Angebotsstrukturen	20
2.2.1	Straßennetz und die Motorisierung	20
2.2.2	Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	22
2.2.2.1	Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr	24
2.2.2.2	Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr	26
2.2.2.3	Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr	28
2.2.2.4	Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Angeboten	32
2.2.3	Verknüpfung	32

	Seite	
2.3	Das Leistungsangebot im ÖPNV	34
2.3.1	Flächenhafte Erschließung	35
2.3.2	Erreichbarkeit	35
2.3.3	Linienstruktur und Übersichtlichkeit des Angebots	39
2.3.4	Der Tarif	40
<b>3</b>	<b>Verkehrsnachfrage</b>	<b>41</b>
3.1	Verkehrsmodell	41
3.2	Verkehrsanalyse 2003	42
3.2.1	Datengrundlage	42
3.2.2	Ergebnisse für die verkehrlichen Verflechtungen	44
3.2.3	Streckenbezogene Ergebnisse	46
3.3	Verkehrsprognose 2015	47
3.3.1	Datengrundlage	47
3.3.2	Ergebnisse für die verkehrlichen Verflechtungen	49
3.3.3	Auswirkungen auf das ÖPNV-Netz	50
3.4	Demographische Entwicklung	52
<b>4</b>	<b>Generelle Zielsetzungen</b>	<b>55</b>
4.1	Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung	55
4.1.1	Verkehrsnachfrage	55
4.1.2	Demographische Einflüsse	56
4.1.3	Barrierefreiheit	57
4.1.4	Intermodale Verknüpfungen	59
4.1.5	Umweltschutz	60
4.1.6	Wirtschaftlichkeit	61
4.2	Zielsetzungen für das Verkehrsangebot	63
4.2.1	Einzugsbereiche von Haltestellen (Maximalwerte nach Verkehrsmitteln)	64
4.2.2	Beförderungszeiten	65

	Seite
4.2.3 Bedienungshäufigkeiten	67
4.2.3.1 Vertaktung	67
4.2.3.2 Tageszeitliche Verteilung des Angebots	69
4.2.4 Übersichtlichkeit (Quotient Linienwege : Anzahl Fahrten pro Linie)	71
4.2.5 Tarif	73
4.2.6 Qualität (einschließlich Auslastung)	73
4.3 Zielsetzungen für die Infrastruktur	75
4.3.1 Gestaltung von Verkehrswegen	75
4.3.2 Gestaltung von Haltestellen	75
4.4 Zielsetzungen für die Verkehrsfinanzierung	77
4.4.1 Ausgabensituation in der Landeshauptstadt Stuttgart	77
4.4.2 Finanzierung des bestehenden Angebots	78
4.4.3 Finanzierung von Angebotsverbesserungen	78
<b>5 Bewertung</b>	<b>80</b>
5.1 Zielsetzung und Methodik	80
5.2 Analyse der Bewertungskriterien	81
5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen	81
5.2.2 Beförderungszeiten	82
5.2.3 Bedienungshäufigkeiten	82
5.2.4 Linienstruktur und Übersichtlichkeit des Angebots	83
5.3 Gesamtbewertung	84
5.3.1 Gesamtstadt	84
5.3.2 Planungsbezirke	89
5.3.2.1 Stgt. 1: Mitte	89
5.3.2.2 Stgt. 2: Nord	95
5.3.2.3 Stgt. 3: Neckar	105
5.3.2.4 Stgt. 4: Filder	112

	Seite	
6	Rahmenvorgaben und Einzelziele	121
6.1	Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots	121
6.1.1	Fahrzeugausstattung	122
6.1.2	Haltestellenausstattung	125
6.1.3	Betriebsqualität	127
6.1.4	Tarif und Verkauf	127
6.1.5	Auftritt gegenüber dem Kunden	129
6.1.6	Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit	131
6.2	Einzelziele zum Verkehrsangebot	133
6.2.1	Stadtbahn	133
6.2.2	Bus und ergänzende Angebote	140
6.2.3	Barrierefreiheit	147
6.2.4	Maßnahmen zur Busbeschleunigung	149
6.2.5	P+R und B+R	150
7	Zusammenfassung und Ausblick	151
7.1	Inhalt des Nahverkehrsplans	151
7.2	Weitere Entwicklung	153
Anhang		
Strategische Umweltprüfung		I - X

# 1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

## 1.1 Einführung

Nach § 5 des Landesgesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)<sup>1</sup> ist „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“, die gemäß § 6 desselben Gesetzes von den Aufgabenträgern (hauptsächlich den Stadt- und Landkreisen) wahrzunehmen ist, wobei die Befugnis der Kommunen, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, unberührt bleibt. Der Nahverkehrsplan dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen. Die Inhalte und die Regelungen zur Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne werden vom Landesgesetzgeber ebenfalls im ÖPNV-Gesetz vorgegeben. Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf.

Der Nahverkehrsplan gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungspunkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot. Die jeweilige Genehmigungsbehörde hat die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans bei der Erteilung von Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>2</sup> zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan stellt hier einen abwägungsrelevanten Belang dar<sup>3</sup>. Die Genehmigungsbehörde kann eine konkrete Liniengenehmigung ge-

---

<sup>1</sup> Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 GBl. S. 417 1, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. April 2007 GBl. S.252

<sup>2</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung

<sup>3</sup> Fromm/ Fey/ Sellmann / Zuck, PBefG, § 8 RdNr 1

mäß § 13 Abs. 2a PBefG versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

## 1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

Nachfolgend werden die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, die den Nahverkehrsplan betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt.

### 1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung Nr. 1191/69

Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69<sup>4</sup> legt die allgemeinen Bedingungen fest, die für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten. Sie regelt die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und die sich daraus ergebende Verpflichtung zur Zahlung der vereinbarten Vergütung im Falle der Vereinbarung oder zum Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile im Falle der Auferlegung.

1991 erfolgte eine Änderung durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91. Die Betreiber des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs wurden in den Anwendungsbereich der Vorschrift einbezogen. Es wurde den Mitgliedstaaten jedoch ermöglicht, diese Unternehmen von der Vorschrift auszunehmen. Eine solche Ausnahme ermöglicht § 8 PBefG, wonach öffentliche Verkehrsangebote vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Die Unternehmen sind aufgrund der erteilten Liniengenehmigung verpflichtet, den genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung des Standes der Technik aufrecht zu erhalten. Deshalb erhalten sie im Rahmen der Liniengenehmigung einen relativ weitreichenden Schutz vor Konkurrenz.

---

<sup>4</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. L 156 vom 28.6.1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29.6.1991.



Die Wirksamkeit dieser so genannten Teilbereichsausnahme auf der Basis des deutschen PBefG ist im Oktober 2006 vom Bundesverwaltungsgericht<sup>5</sup> bestätigt worden. Damit kommt die Verordnung im Busbereich nicht zur Anwendung. Dennoch ist bei der ÖPNV-Finanzierung darauf zu achten, dass europäische Regelungen über Zahlungen aus öffentlichen Kassen an Unternehmen (Beihilfen) nicht verletzt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem o. g. Urteil dazu festgestellt, dass im personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahren von der Genehmigungsbehörde (hier: Regierungspräsidium Stuttgart) für eigenwirtschaftliche Verkehre nicht zu prüfen ist, ob und in welchem Umfang sowie ob in beihilferechtskonformer Weise die Verkehre aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Die EU-konforme Finanzierung von Verkehrsangeboten ist deshalb außerhalb der Liniengenehmigungsverfahren zu regeln.

#### Rechtssprechung des Europäischen Gerichtshofs

Nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache „Altmark Trans“ vom 24. Juli 2003 müssen Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen, die Grundlage für staatliche oder kommunale Zuschüsse sind, folgende vier Kriterien erfüllen, damit die Zahlungen nicht als unzulässige staatliche Beihilfe angesehen werden:

- Es muss eine Betrauung mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfolgt sein.
- Die Parameter zur Berechnung des finanziellen Ausgleichs müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden.
- Der Ausgleich darf – unter Berücksichtigung der erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns – keine Überkompensation des unternehmensinternen Aufwands bewirken.

---

<sup>5</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Oktober 2006, Az. 3 C 33.05

- Sofern das betraute Unternehmen nicht mittels öffentlicher Ausschreibung ausgewählt wird, erfolgt eine Kostenanalyse am Maßstab eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens.

Die Pflicht zur Beachtung der „vier Kriterien“ obliegt dem Finanzmittelgeber (hier: der Landeshauptstadt Stuttgart), der durch EU-rechtskonforme Vorgehensweise sicherstellen muss, dass eine Finanzierung von Verkehrsleistungen aus öffentlichen Mitteln in Übereinstimmung mit dem europäischen Beihilferecht erfolgt.

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Am 3. Dezember 2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzt die bisherigen Verordnungen aus den Jahren 1969 und 1991 und tritt 24 Monate nach ihrer Veröffentlichung, also am 3. Dezember 2009, in Kraft. Innerhalb dieser Frist sind die Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem EU-Recht anzupassen. Das deutsche PBefG wird gegenwärtig überarbeitet. Inwieweit dabei die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen Bestand haben wird, ist noch nicht absehbar.

Die neue Verordnung hat zum Ziel, den ÖPNV-Verkehrsmarkt innerhalb der Europäischen Union zu harmonisieren. Zudem soll das vom Aufgabenträger gewünschte Verkehrsangebot möglichst wirtschaftlich erbracht werden. Die Verordnung geht deshalb im Grundsatz von einer Vergabe von Verkehrsleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren aus. Sie lässt unter bestimmten Bedingungen aber gleichrangig auch die Direktvergabe oder Eigenproduktion von Verkehrsleistungen durch öffentliche Unternehmen zu (sog. Inhouse-Vergabe).

Innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart betreibt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) als städtisches Tochterunternehmen derzeit den gesamten Stadtbahn- und auch den weit überwiegenden Teil des Linienbus-

verkehrs. Die Stadtverwaltung beabsichtigt, daran auch künftig festzuhalten. Insoweit wird die Landeshauptstadt die in der Verordnung 1370/2007 zugelassene Option der Eigenproduktion wahrnehmen und die Eigentums- und Auftragsbeziehungen im Verhältnis zur SSB konform mit dem EU-Recht ausgestalten.

In der EU-Verordnung sind die Voraussetzungen für eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen an kommunale Verkehrsunternehmen definiert. So muss der interne Betreiber, in diesem Fall also die SSB AG, durch die zuständige Behörde, also die Stuttgarter Stadtverwaltung, wie eine eigene Dienststelle kontrolliert werden (sog. „Kontrollkriterium“). Die Tätigkeit des internen Betreibers hat sich innerhalb des Zuständigkeitsbereichs der jeweiligen Behörde, also auf die Gemarkung der Landeshauptstadt, zu konzentrieren, wobei einzelne ausbrechende Verkehre möglich sind (sog. „Gebietsbezogenheit“). Ferner darf sich der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb seines Gebiets beteiligen (sog. „Exklusivität“).

### Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG<sup>6</sup> vorgelegt. Danach sind Pläne und Programme, die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen und die von einer Behörde oder einem Parlament angenommen werden, auf ihre Umweltwirkungen hin zu überprüfen. Dies gilt insbesondere auch für Pläne im Bereich Verkehr. Ausgenommen hiervon sind lediglich Planungen

für die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene sowie geringfügige Änderungen bestehender Planwerke.

---

<sup>6</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

Der Bundesgesetzgeber hat im Juni 2005 die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUPG)<sup>7</sup> in die nationale Gesetzgebung übernommen. Ein entsprechendes Landesgesetz wurde im Oktober 2008 verabschiedet<sup>8</sup>. Darin ist explizit festgelegt, dass Nahverkehrspläne gemäß §11 ÖPNVG (vgl. Seite 7) einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltwirkungen hin zu beurteilen sind. Der vorliegende Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung.

### 1.2.2 Das Bundesrecht

#### Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Ordnungsrahmen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr festgelegt. Es gilt damit für den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Das PBefG ist spezielles Gewerberecht und regelt die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Es regelt zudem, dass der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet, und bestimmt, dass die Länder das Aufstellungsverfahren hierzu festzulegen haben. Die Genehmigungsbehörden haben die von den Aufgabenträgern beschlossenen Nahverkehrspläne bei der Erteilung von Konzessionen nach dem PBefG zu berücksichtigen und können die Erteilung einer Liniengenehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht.

---

<sup>7</sup> Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EU (SUPG), GBl. vom 28. Juni 2005

<sup>8</sup> Gesetz zur Änderung des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und anderer Gesetze, GBl. vom 21. Oktober 2008

## Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Jahr 2002 wurde das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz verabschiedet. Das Gesetz fordert von den Nahverkehrsplänen, das Ziel der Barrierefreiheit öffentlicher Beförderungsangebote in Form von barrierefreier Infrastruktur sowie von barrierefrei zugänglichen Beförderungsmitteln zu verfolgen. Konkrete zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen sind zu formulieren (BGG Bund § 8 Abs. 2). Der vorliegende Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung.

### 1.2.3 Das Landesrecht

#### Das ÖPNV-Gesetz des Landes (ÖPNVG)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Dazu gehört mit Artikel 1 das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG<sup>9</sup>). Hiernach sind das Land Baden-Württemberg, die kreisfreien Städte, die Landkreise sowie der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger bestimmt worden (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG).

Der Nahverkehrsplan hat nach dem ÖPNV-Gesetz mindestens zu enthalten:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV,
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),

---

<sup>9</sup> Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 GBl. S. 417 1, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. April 2007 GBl. S. 252

- eine Abschätzung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr [IV + ÖV] (Verkehrsprognose),
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV sowie
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Es sollen darüber hinaus eventuell geplante Investitionen für den ÖPNV mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.

Der Nahverkehrsplan soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation über den Zeitraum des Nahverkehrsplans hinaus aufzeigt und angestrebte Angebotsverbesserungen darstellt. Da jedoch im vorliegenden Nahverkehrsplan auch Maßnahmen betrachtet werden, die über den Planungszeitraum von 5 Jahren hinausreichen, verzichtet die Stadt auf die Erstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplans.

Aufgrund der Veröffentlichung der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 am 3. Dezember 2007 ist von einer Anpassung des ÖPNVG bis Ende 2009 auszugehen.

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)

In Folge des Bundes-BGG wurde im Jahr 2005 auch das Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen beschlossen. Das Landesgesetz setzt die Forderungen des Bundesgesetzes im Zuständigkeitsbereich des Landes um (zum Thema Barrierefreiheit siehe auch Kapitel 4.1.3).

#### 1.2.4 Der organisatorische Rahmen

##### Aufgabenträger in der Region Stuttgart

Die Zuständigkeiten für den ÖPNV sind in der Region Stuttgart auf unterschiedliche Aufgabenträger verteilt:

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „regional-bedeutsame Schienennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region Stuttgart“ sowie der regionale Nachtbusverkehr, für die der Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft zugewiesen bekommen hat. Beim regional-bedeutsamen Schienenverkehr handelt es sich insbesondere um die S-Bahn Stuttgart, aber auch um andere Schienenstrecken wie z. B. die Regionalbahn R81 (Wendlingen (N) - Kirchheim (T) - Oberlenningen). Für Bahnstrecken außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG mit lediglich lokaler Bedeutung nehmen derzeit die betroffenen Landkreise die Aufgabenträgerschaft wahr. Für die übrigen Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) bestimmt das ÖPNVG die Landeshauptstadt Stuttgart bzw. die Landkreise als Aufgabenträger.

##### Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist gemäß ÖPNVG Aufgabenträger für die Stadtbahn- und Buslinien im Stadtgebiet. Nahezu alle diese Linien werden von dem städtischen Tochterunternehmen SSB AG betrieben. Weiterhin bedient die SSB auch einen großen Teil der ein- und ausbrechenden Verkehrslinien aus den bzw. in die benachbarten Landkreise(n).

Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt, die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) als das dafür zuständige städtische Tochterunternehmen mit der Bedienung dieser Stadtbahn- und Buslinien weiterhin zu betrauen.

Die SSB ist dann für die Einhaltung, Überwachung und Dokumentation der im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Leistungsmerkmale und Qualitätskriterien verantwortlich.

Ergänzend sind auf den ein- und ausbrechenden Buslinien und in geringem Umfang auch innerhalb des Stadtgebiets private Verkehrsunternehmen aktiv. Hier sind im Einzelfall und in der Regel auch in Abstimmung mit den benachbarten Landkreisen Vorgehensweisen für die künftige Vergabe dieser Leistungen zu entwickeln.

Die ÖPNV-Angebotsplanung erfolgt insbesondere bei den grenzüberschreitenden Linienverkehren in enger Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern, also den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis (Stadtbahn- und Buslinienverkehr) sowie dem Verband Region Stuttgart (Nachtbuslinien).

#### Aufstellung des Nahverkehrsplans

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Verbands Region Stuttgart ist die Aufstellung eines Nahverkehrsplans nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden deshalb lediglich Nahverkehrspläne für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt.

Die Aufstellung der Entwürfe der Nahverkehrspläne für die Aufgabenträger im Gebiet des VVS wird im Auftrag der Landkreise bzw. der Landeshauptstadt satzungsgemäß von der Verbundgesellschaft durchgeführt.

Zur laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten besteht beim VVS die Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan. In ihr sind die Aufgabenträger vertreten, um die Vorgaben für die einzelnen Arbeitsphasen und die NVP-Inhalte abzustimmen. Wegen der engen Wechselbeziehungen zum Verband Re-



gion Stuttgart als Träger der Regionalverkehrsplanung sowie als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart ist auch dieser Mitglied der Arbeitsgruppe.

Damit wird die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Beteiligung des Trägers der Regionalplanung sowie die notwendige Abstimmung mit Aufgabenträgern innerhalb von Verkehrskooperationen bereits in der Phase der Abstimmung von Grundlagen und Vorgehensweise sichergestellt.

### 1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung

#### 1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind u. a. in dem im Jahre 1995 beschlossenen Generalverkehrsplan (GVP) formuliert. Eine Novellierung des GVP ist bis zum Jahr 2010 vorgesehen.

Der Generalverkehrsplan versteht sich als ein integratives Verkehrskonzept, das nicht nur die Leitlinien der Verkehrspolitik der Landesregierung Baden-Württemberg darstellt, sondern auch die Maßnahme auf den anderen Entscheidungsebenen einbezieht. Wesentliche Ansätze sind die effizientere Nutzung der Verkehrsmittel, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der bewusster Umgang mit der Mobilität. Mit den im Generalverkehrsplan beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden. Das Land verfolgt in seiner zukünftigen Verkehrspolitik fünf grundsätzliche Ziele, die die unterschiedlichen und oftmals gegensätzlichen Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft, des Umweltschutzes und der Raumordnung zum Verkehr berücksichtigen:

- Langfristige Sicherung der Mobilität der Bürger und des freien Austauschs von Gütern,
- Bewahrung der Lebensqualität durch räumlich ausgewogene soziale, wirtschaftliche und umweltgerechte Bedingungen im Verkehr,
- ökonomisch effiziente und ökologisch verträgliche Verkehrsabwicklungen zur Sicherung des Standortes Baden-Württemberg,
- Verminderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr und
- Verminderung der Verkehrsgefahren für den Menschen.

Nach den Vorstellungen des Landes soll der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie die Belange des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden. Da die EU-VO 1370/2007 nicht einmal ansatzweise eine Integration der Verkehrsträger (z.B. in Verbänden) vorsieht, wird hierzu eine Klarstellung zumindest auf Landesebene erwartet.

Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im SPNV zur Verfügung steht.

Bei der Erfüllung von Aufgaben zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV bedient sich das Land der Nahverkehrsgesellschaft

Baden-Württemberg (NVBW). Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt eine Abstimmung mit deren Zielvorstellungen.

### 1.3.2 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans obliegt gemäß dem GVRS<sup>11</sup> dem Verband Region Stuttgart. Er stellt dort neben dem Regionalplan und dem Landschaftsrahmenplan ein weiteres Instrument der regionalen Raumordnung dar. Der Regionalverkehrsplan baut auf dem Generalverkehrsplan des Landes auf und enthält für die Region Stuttgart auf der Basis umfangreicher Voruntersuchungen Aussagen zu organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen Konzepten zur Verkehrsbewältigung und deren Wirkungen. Zudem werden vertiefende Aussagen zu den motorisierten Verkehren auf Straße und Schiene sowie globale Aussagen zu den nicht motorisierten Verkehrsarten (zu Fuß, mit dem Fahrrad) gemacht. Ergänzend zur Bewertung der Konzepte und Maßnahmen werden die Möglichkeiten der Verkehrsfinanzierung sowie die Finanzierbarkeit für die dringenden Infrastrukturmaßnahmen dargestellt.

Der aktuell gültige Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart (RVP) wurde im März 2001 verabschiedet. Gemäß ÖPNVG bildet er eine Grundlage für die Nahverkehrspläne in der Region.

### 1.3.3 Der erste Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart

Grundlage für die vorliegende Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist der im Jahr 2000 vom Gemeinderat verabschiedete erste Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Fortschreibung erfolgt mit aktualisierten Angebots- und Nachfragedaten. Unter Berücksichtigung des inzwischen in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes wird nunmehr das Thema Barrierefreiheit verstärkt berücksichtigt. Darüber hinaus finden in

---

<sup>11</sup> Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dez. 2004 (GBl. S. 882).

die zweite Nahverkehrsplan-Generation erweiterte politische Zielsetzungen zu den Themen Umweltschutz und Beförderungsqualität Eingang.

#### 1.3.4 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart

In verschiedenen Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart (u. a. auch in Teilen der Stadt Stuttgart) werden die Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>12</sup> in unzulässiger Weise überschritten oder sind Überschreitungen in den nächsten Jahren als Folge einer bereits festgelegten Verschärfung der Grenzwerte zu erwarten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb auch für Stuttgart einen Luftreinhalte- und Aktionsplan vorgelegt, der eine Verminderung der Schadstoffbelastung zum Ziel hat.

Ein Teil der vorgeschlagenen Gegenmaßnahmen betrifft in der Regel auch den öffentlichen Nahverkehr bezüglich Verkehrsangebot, Beförderungstarife oder Fahrzeuge. Diese Maßnahmen sind von den jeweils zuständigen Stellen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit umzusetzen.

---

<sup>12</sup> Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl I 1974, 721, 1193), neugefasst durch Bek. vom 26. September 2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 2006

## 2 Bestandsaufnahme

### 2.1 Raumstrukturelle Grundlagen

Die Verkehrssituation und raumstrukturelle Gegebenheiten (wie z.B. die Verteilung von Arbeitsplätzen, Wohn- und Schulstandorten) stehen in einer engen Wechselbeziehung zueinander. Daher werden in diesem Kapitel die verkehrlich bedeutsamen strukturellen Kenngrößen zusammengestellt (die Angaben erfolgen soweit nicht anders angegeben für das Bezugsjahr 2007). Vorab ist jedoch auf die landes- und regionalplanerischen Vorgaben für die Landeshauptstadt Stuttgart auf der Grundlage des Landesentwicklungs- bzw. des Regionalplanes einzugehen.

#### 2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Abb. 2.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart liegt als Oberzentrum gemeinsam mit den Städten Ditzingen, Filderstadt, Gerlingen, Korntal-Münchingen und Leinfelden-Echterdingen in der Kernzone der Region Stuttgart. Wegen der Eigenschaft „Landeshauptstadt“ werden die üblichen oberzentralen Aufgaben durch weitere Funktionen ergänzt.

Von den im Landesentwicklungsplan 2002 ausgewiesenen Entwicklungsachsen verlaufen die folgenden durch die Stadt Stuttgart:

- Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg [- Horb]
- Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/ Besigheim [- Heilbronn]
- Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf [- Schwäbisch Gmünd]
- Stuttgart - Esslingen - Plochingen - Göppingen - Geislingen a. d. Steige [- Ulm/Neu-Ulm]

- Stuttgart – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt (-Tübingen / Reutlingen)
- Stuttgart - Leonberg - Weil der Stadt [- Calw]

Außerdem ist im Regionalplan folgende regionale Entwicklungsachse dargestellt:

- Stuttgart - Filderstadt - Neuhausen a. d. F. - Wendlingen - Kirchheim u. T.

Alle dargestellten Achsen verlaufen entlang leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße).

Im Landesentwicklungsplan 2002 werden sämtliche Kommunen einer von drei Raumkategorien zugeordnet. Es wird unterschieden in

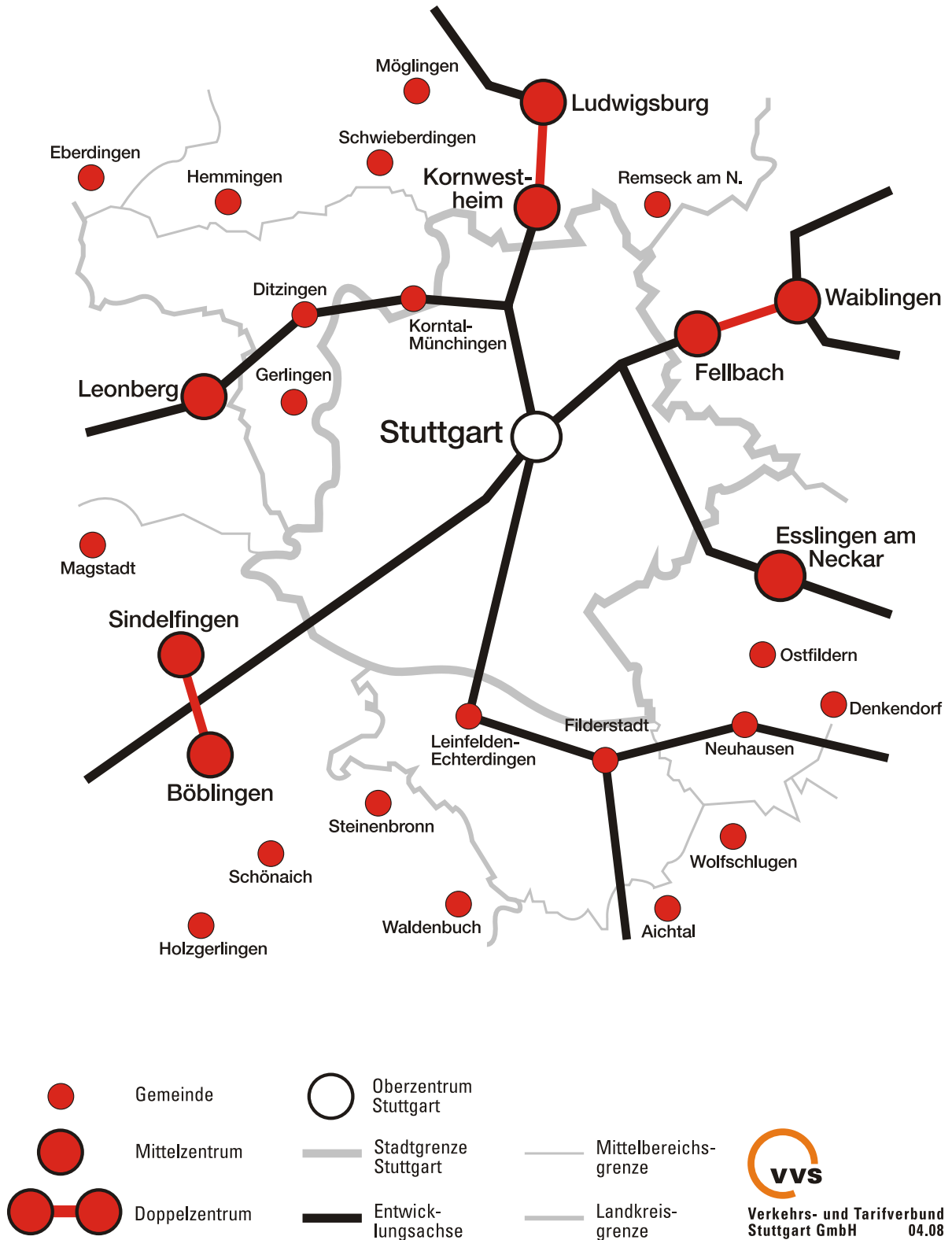
- „Verdichtungsraum“ (Kategorie 1),
- „Randzone des Verdichtungsraumes“ (Kategorie 2) sowie
- „Ländlichen Raum“ (Kategorie 3).

Als Kern des Ballungsraumes ist die Landeshauptstadt Stuttgart verständlicherweise in die Kategorie 1 einzuordnen. Diese Einstufung gilt im Übrigen auch für die unmittelbar angrenzenden Städte und Gemeinden.

Abbildung 2.1

# Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Einbindung des Oberzentrums Stuttgart in die regionalen Strukturen



## 2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Die Landeshauptstadt Stuttgart umfasst ein Gebiet von 207 km<sup>2</sup>; die Einwohnerzahl beträgt 591.568 (Stand: 31. Dezember 2007). Hieraus errechnet sich eine Bevölkerungsdichte von 2.853 Einwohnern/km<sup>2</sup>.

Anl. 2.1 Das Stadtgebiet ist in 23 Stadtbezirke unterteilt, die aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der unterschiedlichen Verkehrsgunst der Standorte sich sehr verschiedenartig entwickelt haben und sich dadurch auch heute noch durch einen eigenständigen Charakter auszeichnen. Dies gilt für die überwiegend industriell geprägten Bezirke im Norden der Landeshauptstadt Stuttgart ebenso wie für die früher stark vom Weinanbau abhängigen Bezirke im Neckartal oder die eher landwirtschaftlich orientierten Bereiche auf den Fildern. In Abhängigkeit von den noch verfügbaren Neubauplächen, dem Alter und Zustand der vorhandenen Bausubstanz, der Beliebtheit als Wohnstandort und dem jeweiligen Unternehmensbesatz haben diese Stadtbezirke in den vergangenen Jahren auch unterschiedliche Entwicklungen bei den Einwohner- bzw. Beschäftigtenzahlen durchlaufen.

Die Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Stuttgart war seit Mitte der sechziger bis zum Jahr 1999 tendenziell rückläufig. Seit 1999 ist wieder ein leichter Anstieg der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Im betrachteten Zeitraum 1996 bis 2007 ist insgesamt jedoch noch ein geringfügiger Einwohnerrückgang festzustellen. Dabei geht der Verlust überwiegend auf den Bevölkerungsrückgang in den inneren Stadtbezirken (-3,0 %, Einzelwerte zwischen -5,6 % [S-Ost] und +0,9 % [S-Nord]) zurück, während im äußeren Stadtgebiet die Einwohnerzahlen gehalten werden konnten (+0,7 %). Allerdings gab es auch hier deutlich unterschiedliche Entwicklungen: So verloren die Stadtbezirke Hedelfingen (-5,0 %) und Wangen (-4,6 %) relativ gesehen die meisten Einwohner, dagegen konnten die Stadtbezirke Vaihingen (+5,3 %) und Bad Cannstatt (+3,3 %) die höchsten Zuwächse verbuchen.



Anl. 2.2 Im Blick auf das Verkehrsgeschehen ist auch die räumliche Verteilung der Arbeitstätten und der Wohnorte der Erwerbstätigen von besonderem Interesse. Die Gesamtzahl der in der Landeshauptstadt Stuttgart sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer am 31. Dezember 2006 betrug 341.134. Bis zum Jahr 2000 war ein Anwachsen der Anzahl sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter zu verzeichnen, nach dem Jahr 2000 gehen die Zahlen stetig zurück. Über die Verteilung der Arbeitsplätze in den einzelnen Bereichen der Landeshauptstadt Stuttgart und deren Entwicklung sind leider keine Aussagen möglich, da im Statistischen Amt keine Beschäftigtenstatistik auf Stadtbezirksebene geführt wird. Die Zahlen lassen vermuten, dass auch weiterhin die Wohnorte der Beschäftigten von Stuttgart ins Umland verlagert werden und dass deshalb ein (aufgrund des Arbeitsplatzrückgangs relatives) Wachstum der Einpendlerströme zu verzeichnen ist. Auch der Anteil der Stuttgarter Einwohner, der außerhalb der Landeshauptstadt beschäftigt ist, hat im betrachteten Zeitraum kontinuierlich zugenommen.

Anl. 2.3 Eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler, Auszubildende und Studenten. Die Anlage 2.3 zeigt, von wievielen Kindern, Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen die einzelnen Schultypen besucht werden. Eine Übersicht über die Verteilung der Schüler auf die einzelnen Stadtbezirke liegt allerdings nur für die allgemeinbildenden öffentlichen Schulen vor.

Grund- und Hauptschulen sind in allen Stadtbezirken vorhanden, während bei den weiterführenden Schulen die kleineren Stadtbezirke teilweise auf bevölkerungsreichere Stadtbezirke verwiesen werden müssen. Bei den Hochschulen handelt es sich naturgemäß um Einzelstandorte.

Da Grundschüler üblicherweise im fußläufigen Einzugsbereich ihrer Schule wohnen, ist diese Personengruppe für die Dimensionierung des ÖPNV-Angebots nur in Sonderfällen relevant. In der Regel handelt es sich bei den klassischen Schülerverkehren daher um die überwiegend

minderjährigen Besucher der weiterführenden Schulen.

## 2.2 Netz- und Angebotsstrukturen

Die Beziehungen, die zwischen den Raumnutzungen für Wohnen, Arbeit- und Ausbildungsstätten, Versorgungseinrichtungen, Erholung und den vielfältigen Landschaftsfunktionen in den unterschiedlichen Räumen bestehen, erfordern eine abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung.

Für die Bewältigung des Personenverkehrs sind deshalb Netz- und Angebotsstrukturen von zentraler Bedeutung. Im Folgenden werden die bestehenden Netzstrukturen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Stuttgart und deren Verknüpfungen dargestellt. Für den Individualverkehr werden hier das (Hauptverkehrs-) Straßennetz und die Motorisierung und für den ÖPNV die Netz- und Angebotsstrukturen im Schienen- und Busverkehr beschrieben. Im Anschluss daran werden Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes und wesentliche Umsteigerelationen unter Darstellung des P+R-Angebots als Bindeglied zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr erläutert.

### 2.2.1 Straßennetz und Motorisierung

Im Regionalplan ist für die Region Stuttgart ein „Netz der regional bedeutsamen Straßen“ dargestellt. Dabei wird unterschieden in Straßen für den „großräumigen und überregionalen Verkehr“ und in Straßen des „regionalen Verkehrs“.

Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr verbinden Oberzentren und Mittelzentren untereinander, Mittelzentren mit ihrem

zugehörigen Oberzentrum und Verdichtungsräume mit Räumen der Naherholung im Verlauf einer Entwicklungsachse.

Die Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart wird von folgenden Straßen, die zu dieser Kategorie zählen, berührt:

- A8: Karlsruhe - Stuttgart – München
- A81: Würzburg - Stuttgart – Singen
- B10: Stuttgart - Esslingen – Göppingen
- B27: Stuttgart - Aich – Tübingen
- B29: Stuttgart - Waiblingen - Schwäbisch Gmünd – Aalen
- B312: Stuttgart - Reutlingen - Memmingen

Straßen des regionalen Verkehrs sorgen für eine Anbindung von Verdichtungsräumen an (Nah-)Erholungsgebiete, an Straßen des überregionalen Verkehrs und an Mittelzentren. Zu den bedeutsamen Straßen des regionalen Verkehrs zählen in der Landeshauptstadt Stuttgart die im folgenden aufgeführten Bundes- und Landesstraßen:

- B10: Stuttgart - Vaihingen a. d. Enz - Mühlacker
- B14: Stuttgart - Waiblingen - Backnang - Schwäbisch Hall
- B27: Stuttgart - Ludwigsburg - Bietigheim-Bissingen  
- Heilbronn
- B27a: Anbindung des Containerbahnhofs Kornwestheim/Verbindung zur A81
- B295: Stuttgart - Leonberg - Weil der Stadt - Calw
- L1100: Stuttgart - Remseck
- L1187: Stuttgart - Leonberg

Aus dem Blickwinkel des Nahverkehrs sind die genannten Straßen insbesondere wegen ihrer Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr der Landeshauptstadt Stuttgart von Interesse. Da sie zumeist parallel zu ÖPNV-Verbindungen verlaufen, beeinflusst ihr Ausbaustandard bzw. ihre

Leistungsfähigkeit in gewissem Umfang die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel. Teilweise werden die Straßenverbindungen allerdings von Busverkehren auch direkt genutzt.

Neben den „regional bedeutsamen Straßen“ verlaufen durch die Landeshauptstadt Stuttgart weitere, regional wichtige Straßen, auf die im Nahverkehrsplan jedoch nicht näher eingegangen wird.

Die Motorisierung in der Landeshauptstadt Stuttgart hat in den letzten Jahren stark zugenommen: Der PKW-Bestand stieg von 282.768 (im Jahr 1998) auf 314.351 (Stand 2006). Dies ist ein Zuwachs von 11 %.

### 2.2.2 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

Das ÖPNV-Netz wird durch den „klassischen“ Linienverkehr mit Bussen und Bahnen gekennzeichnet. Busse und Bahnen werden entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt und ergänzen sich zu einem integrierten Gesamtangebot. Die Schienenverkehrsmittel bedienen die Relationen mit den stärksten Verkehrsnachfragen. Regionalzüge, S-Bahnen und Stadtbahnen bilden so das Rückgrat der Verkehrsbedienung. Dem Busverkehr kommen überwiegend die Funktion der lokalen Erschließung sowie Zu- und Abbringerdienste zu bzw. von den Bahnen zu. Teilweise überlagern sich dabei stadtteilbezogene Erschließungsaufgaben und stadtteilübergreifende Verbindungsfunktionen. Entsprechend den vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Angebotsgestaltung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung. Ergänzend zum klassischen Linienverkehr kommen am Wochenende Nachtbuslinien zum Einsatz. Zudem ergänzen vereinzelt flexible Bedienungsformen wie Rufautos oder Anrufsammeltaxis (AST) den Busverkehr.

Über die rein verkehrsmittelbezogenen Einsatzbereiche hinaus hat es sich im Verbundgebiet als sinnvoll herausgestellt, das ÖPNV-Netz in zusammenhängende Räume einzuteilen.

Anl. 2.4 So wird das ÖPNV-Netz im Stadtgebiet in sogenannte Planungsbezirke gegliedert. Mit dieser von der Landeshauptstadt verwendeten Zusammenfassung von Stadtbezirken zu den Planungsräumen Mitte, Nord, Neckar und Filder kann im Folgenden der Nahverkehrsplan strukturiert werden. Die Planungsbezirke sowie die zugehörigen Stadtbezirke sind in Tab. 2.1 aufgelistet und als Karte in Anlage 2.4 dargestellt:

Tabelle 2.1: Planungsräume der Stadt Stuttgart

Planungsraumnummer und -name		zugehörige Stadtbezirke
Stgt. 1	Mitte	Botnang, Mitte, Nord, Ost, Süd, (südlicher Teil von) West
Stgt. 2	Nord	Feuerbach, Stammheim, Weilimdorf, (nördlicher Teil von) West, Zuffenhausen
Stgt. 3	Neckar	Bad Cannstatt, Hedelfingen, Mühlhausen, Münster, Obertürkheim, Untertürkheim, Wangen
Stgt. 4	Filder	Birkach, Degerloch, Möhringen, Plieningen Sillenbuch, Vaihingen

In der Landeshauptstadt Stuttgart verkehren insgesamt 27 Bahnlinien (9 Regionalbahn-, 6 S-Bahn- und 12 Stadtbahnlinien<sup>1</sup>) sowie 72 Buslinien (inklusive Nachtbusse und Linientaxi). Momentan gibt es im gesamten Stadtgebiet 183 Schienenhaltestellen (davon 22 S-/R-Bahn- und 161 Stadtbahnhaltestellen) und 504 Bushaltestellen (Stand: Mai 2008).

In Stuttgart sind derzeit im Linienverkehr ca. 330 Busse im Einsatz, ungefähr 250 davon (ca. 76 %) sind Niederflurfahrzeuge. Ziel ist, ab 2012 nur noch Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeuge vorzuhalten.

Tab. 2.2 Das gesamte Fahrplanangebot (Gesamtzahl der Fahrten aller Linien) in der Landeshauptstadt Stuttgart ist in der Tabelle 2.2 dargestellt. Die zu beobachtenden hohen Fahrtenzahlen sind zum einen Ausdruck der Zentralität des Oberzentrums Stuttgart und der daraus resultierenden starken Verkehrsströme im Quell- und Zielverkehr und stellen zum anderen einen Hinweis auf die Güte des bestehenden ÖPNV-Angebots in der Landeshauptstadt dar. Besonders bemerkenswert ist zudem, dass das Angebot

<sup>1</sup> ohne Zahnradbahnlinie 10 und Seilbahnlinie 20 sowie die Stadtbahn-Sonderlinien U11 und U19.

an Samstagen noch über 78 %, an Sonntagen immerhin noch knapp 66 % des Angebots an Normalwerktagen umfasst.

Tabelle 2.2: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien in der Landeshauptstadt Stuttgart (Fahrplan 2008)

Wochentag	Fahrtanzahlen im Regionalzugverkehr	Fahrtanzahlen im S-Bahn-Verkehr	Fahrtanzahlen im Stadtbahnverkehr	Fahrtanzahlen im Busverkehr <sup>1</sup>	Gesamtzahl der Fahrten
Montag - Freitag	446	652	2.252	5.515	8.865
Samstag	306	517	2.158	3.973	6.954
Sonntag (und an Feiertagen)	312	436	1.940	3.179	5.867

<sup>1</sup> einschließlich der Nachtbuslinien

### 2.2.2.1 Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Das im obigen Sinne hochrangigste Angebot im Nahverkehr stellen somit die Regionalschnellverkehrszüge dar, die die Landeshauptstadt Stuttgart mit den Mittelzentren der Region wie auch mit benachbarten Regionen verbinden. Auf den Regionalschnellverkehrsstrecken verkehren in der Regel die Produkte InterRegioExpress (IRE) und RegionalExpress (RE) der Deutschen Bahn AG (DB AG). Mit dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Bad Cannstatt bestehen im Stuttgarter Stadtgebiet zwei Zugangsmöglichkeiten zum Regionalschnellverkehr, wobei der IRE ausschließlich den Stuttgarter Hauptbahnhof bedient. Im einzelnen gehen derzeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof folgende Regionalschnellverkehrslinien aus:

- R1 Stuttgart - Esslingen - Göppingen - Ulm
- R2 Stuttgart - Waiblingen - Schwäbisch Gmünd - Aalen
- R3 Stuttgart - Waiblingen - SH-Hessental - Crailsheim

- R4 Stuttgart - Ludwigsburg - Bietigheim-Bissingen - Heilbronn
- R5 Stuttgart - Ludwigsburg - Mühlacker - Pforzheim/Heidelberg
- R7 Stuttgart - Böblingen - Horb - Rottweil - Singen
- R8 Stuttgart - Esslingen - Nürtingen - Reutlingen - Tübingen

Bei den Regionalverkehrszügen hat das Land Baden-Württemberg seit der Bahnreform große Anstrengungen zur Realisierung von Taktfahrplänen unternommen. Die Nachfragespitzen insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit sowie die Einpassung der Züge zwischen die Fahrplantrassen für den Fernverkehr erschweren allerdings eine strenge Vertaktung über die gesamte Betriebszeit. Die Züge des schnellen Regionalverkehrs auf den oben genannten Linien verkehren in der Regel ganztags mindestens in einem 60-Minuten-Takt, der zumindest in den Hauptverkehrszeiten durch Verstärkerzüge in Lastrichtung auf ein Angebot von 2 bis 4 Zügen pro Stunde verdichtet wird. Der Betriebsschluss liegt bei der R7 vor 23 Uhr, während die übrigen Linien bis gegen oder nach Mitternacht betrieben werden.

Die schnellen, regionsübergreifenden Nahverkehrsverbindungen werden innerhalb der Region Stuttgart durch ein ebenfalls von der DB AG betriebenes S-Bahn-System ergänzt, das in erster Linie dem Binnenverkehr in der Region dient. Die S-Bahn verläuft zumeist im Zuge von Entwicklungsachsen und verbindet dabei die Landeshauptstadt Stuttgart mit den umliegenden Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen. Dank 19 S-Bahn-Stationen auf Stuttgarter Gemarkung und einer direkten Bedienung der Innenstadt ist das S-Bahn-System allerdings nicht nur für den Quell- und Zielverkehr der Landeshauptstadt, sondern auch für den Binnenverkehr von erheblicher Bedeutung. Das radial orientierte System besteht aus sechs Linien, die alle die innerstädtische Tunneltrasse (Stammstrecke) befahren. Drei dieser Linien enden im Innenstadtbereich (Station Schwabstraße), während drei als Durchmesserlinien zwischen zwei außerhalb gelegenen Endpunkten verkehren. Im einzelnen besteht das Netz derzeit aus folgenden Linien:

- S1 Herrenberg - Böblingen - Stuttgart - Esslingen - Plochingen
- S2 Filderstadt - Flughafen Stuttgart (Airport) - Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf
- S3 Flughafen Stuttgart - Stuttgart - Waiblingen - Backnang
- S4 Stuttgart - Ludwigsburg - Marbach
- S5 Stuttgart - Ludwigsburg - Bietigheim-Bissingen
- S6 Stuttgart - Leonberg - Weil der Stadt

Die kürzestmögliche Zugfolge auf den einzelnen Linien beträgt derzeit 15 Minuten; dieser Takt wird in den Hauptverkehrszeiten auch angeboten. Der Grundtakt tagsüber und auch in den frühen Abendstunden beträgt 30 Minuten. Im 60-Minuten-Takt verkehren die Züge – mit Ausnahme der S1 – am frühen Morgen an Sonn- und Feiertagen.

Das beschriebene Vollbahn-Angebot mit InterRegioExpress-, RegionalExpress- und S-Bahn-Linien wird auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart noch durch zwei Regionalbahnlinien ergänzt. Dabei handelt es sich um die zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Untertürkheim pendelnde Linie R11 [Betreiber: DB AG] sowie um die um den Streckenabschnitt Korntal - Stuttgart-Feuerbach verlängerte Stroh Gäubahn R61 [Betreiber: Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG)]. Beide Linienabschnitte werden lediglich in den Hauptverkehrszeiten (Früh- und Spät-HVZ) mit jeweils 2 bzw. 4 Fahrtenpaaren bedient. Speziell für den Berufsverkehr entstehen so zeitsparende Direktverbindungen auf einigen Relationen.

#### 2.2.2.2 Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr

Die Landeshauptstadt Stuttgart verfügt seit 140 Jahren über einen innerstädtischen Schienenverkehr, der sich von den Anfängen als Pferdebahn zu einem dichten, meterspurigen Straßenbahnnetz entwickelt hatte. Seit Anfang der 70er Jahre wird die Umstellung dieses Netzes auf normalspurigen Stadtbahnverkehr betrieben, wobei insbesondere die



durch den Ausbau der S-Bahn teilweise veränderten Erschließungsfunktionen berücksichtigt werden. Der Aufgabe verschiedener Innenstadtbahnstrecken steht hier in jüngerer Zeit eine Verlängerung von Strecken ins Umland gegenüber. Mit nunmehr zwölf Stadtbahnlinien ist der Netzausbau inzwischen nahezu abgeschlossen. Die Betriebsstreckenlänge umfasst 126 km (Stand 2006). Alleiniger Betreiber des Stadtbahnverkehrs ist die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB).

Das Stadtbahnsystem erfüllt in der Landeshauptstadt Stuttgart sowohl die Funktion der flächenhaften Erschließung als auch die der Verbindung der Stadtbezirke untereinander und mit der Kernstadt. Durch die Verkürzung der Reisezeiten als Folge des Stadtbahnausbaus und der dadurch attraktiven Streckenverlängerungen ins Umland gewinnt das Stadtbahnsystem außerhalb der S-Bahn-Achsen allerdings zunehmend auch als überörtliches Verkehrsmittel an Gewicht.

Im Fahrplanjahr 2008 verkehren auf dem SSB-Schienennetz folgende Linien im Regelbetrieb:

- U1 Fellbach - Charlottenplatz - Vaihingen
- U2 Neugereut - Charlottenplatz - Hölderlinplatz
- U3 Plieningen - Möhringen - Vaihingen
- U4 Untertürkheim - Charlottenplatz - Botnang
- U5 Mönchfeld - Hauptbahnhof - Leinfelden
- U6 Gerlingen - Hauptbahnhof - Möhringen (- Vaihingen)
- U7 Killesberg - Hauptbahnhof - Ostfildern
- U8 Ostfildern - Möhringen - Vaihingen
- U9 Hedelfingen - Hauptbahnhof - Vogelsang (- Botnang)
- U13 (Giebel -) Feuerbach - Bad Cannstatt - Hedelfingen
- U14 Remseck - Hauptbahnhof - Heselach
- U15 (Mönchfeld -) Zuffenhausen - Hauptbahnhof - Ruhbank  
(- Heumaden) [im Ausbau: die Strecke Stammheim - Zuffenhausen]

Bei Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen in der Mercedes-Benz-Arena oder in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle sowie bei Großveranstaltungen auf dem Cannstatter Wasen verkehren zudem die Stadtbahnlinien U11 und U19, die den Veranstaltungsbereich direkt mit der Stuttgarter Innenstadt / dem Hauptbahnhof bzw. dem Bahnhof Bad Cannstatt verbinden.

Die Fahrplankarte im Stadtbahnverkehr betragen an Normalwerktagen im Regelfall ganztags 10 Minuten. An Samstagen gilt vor 10.00 Uhr der 15-Minuten-Takt, tagsüber ebenfalls der 10-Minuten-Takt, abends der 15-Minuten-Takt. In den späten Abendstunden und an den Vormittagen der Sonn- und Feiertage wird die Fahrtendichte auf einen 20-Minuten-Takt zurückgenommen.

Als Sonderfälle im Stadtbahnnetz sind die meterspurige Zahnradbahn Marienplatz - Degerloch (Linie 10) und die Seilbahn zum Waldfriedhof (Linie 20) zu betrachten, da diese Schienenverkehrsmittel aus technischen Gründen an ihre Einsatzstrecken gebunden sind und sich einer betrieblichen Integration in das übrige SSB-Netz entziehen. Beide haben vor allem lokale Erschließungsfunktionen, bieten aber an mindestens einem Endpunkt Anschlüsse an das übrige ÖV-Netz. Die Zahnradbahn verkehrt an allen Wochentagen tagsüber alle 15 Minuten, wird jedoch ab 21.00 Uhr durch einen Taxiverkehr ersetzt. Die Seilbahn ist während der Öffnungszeit des Waldfriedhofs in Betrieb, dabei wird alle 20 Minuten eine Fahrmöglichkeit angeboten.

### 2.2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Zusätzlich zu den beschriebenen Schienenverkehrsmitteln wird die Landeshauptstadt Stuttgart sowohl im innerstädtischen als auch im Verkehr mit verschiedenen Nachbarkommunen von zahlreichen Buslinien bedient. Innerhalb des Stadtgebiets haben die Buslinien dabei überwiegend Aufgaben der Flächenerschließung bzw. Feinverteilung zu erfüllen, und zwar sowohl abseits der Schienenstrecken als auch im

Korridor von Schienenachsen mit großen Haltestellenabständen. Die Funktionen als Zu- und Abbringer zum bzw. vom Schienenverkehr und als tangentielle Direktverbindung zwischen äußeren Stadtbezirken kommen teilweise hinzu. Die ins Umland hinausgreifenden Buslinien dienen zuvorderst der Herstellung überörtlicher Verbindungen; sie haben im Verlauf ihres Linienwegs dabei aber vielfach auch lokale Bedienungsaufgaben übernommen.

Derzeit wird das Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart von folgenden Buslinien berührt (Linien mit regelmäßigem Fahrtenangebot zumindest an Normalwerktagen):

- 40 Wagenburgstraße - Hauptbahnhof - Kräherwald - Vogelsang
- 41 Berliner Platz - Marienplatz - Lerchenrainschule
- 42 Schlossplatz - Gablenberg - Hauptbf. - Schreiberstraße
- 43 Killesberg - Doggenburg - Charlottenplatz - Feuersee
- 44 Killesberg - Hauptbahnhof - Charlottenplatz - Westbahnhof
- 45 Buchwald - Gablenberg - Ostendplatz
- 50 Westbahnhof - Doggenburg - Pragsattel
- 52 Bad Cannstatt - Zuffenhausen - Borkumstraße
- 54 (Sommerrain -) Neugereut - Hofen - Freiberg
- 55 Bad Cannstatt - Hallschlag - Nordbahnhof
- 56 Wagenburgstraße - Bad Cannstatt - Münster (- Nordbahnhof)
- 57 Pragsattel - Burgholzhof - Robert-Bosch-Krankenhaus
- 58 (Sommerrain -) Obere Ziegelei - Fellbach-Schmidlen
- 60 Untertürkheim - Fellbach - Fellbach-Oeffingen
- 61 Rotenberg - Untertürkheim - Obertürkheim
- 62 Uhlbach - Obertürkheim - Hedelfingen - Rohracker
- 64 Stelle - Frauenkopf
- 65 (Uhlbach -) Obertürkheim - Heumaden - Plieningen
- 66 Geschw.-Scholl-Gymn. - Kühwasen - Geschw.-Scholl-Gymn.
- 70 (Hoffeld -) Degerloch - Ruhbank - (Schönberg -) Plieningen
- 71 Hoffeld - Degerloch - Asemwald - Schönberg

- 72 Möhringen - Fasanenhof (- Schelmenwasen)
- 73 Degerloch - Plieningen - Neuhausen a. d. F.
- 74 Degerloch - Plieningen - Bernhausen - Nürtingen
- 75 Degerloch - Plieningen - Bernhausen - Aich - Walddorf
- 76 Degerloch - Plieningen - Filderstadt
- 77 Degerloch - Echterdingen – Filderstadt
- 79 Degerloch - Ruhbank (Linientaxi)
- 80 Vaihingen Bf - Industriegebiet - Vaihingen Bf
- 81 Büsnau - Vaihingen - Rohr - Dürrlewang
- 82 Waldeck - Universität - Vaihingen - Rohr (- Leinfelden Bf)
- 84 Vaihingen - Sindelfingen - Universität
- 86 Vaihingen - Leinfelden - Waldenbuch
- 90 (Borkumstraße -) Korntal - Weilimdorf - Giebel
- 91 Feuerbach - Botnang - Forsthaus I - Lauchhau (- Sindelfingen)
- 92 Hauptbahnhof - Solitude - Gerlingen - Leonberg - Heslach
- 99 Stammheim - Neuwirtshaus - Zuffenhausen
- 101 Obertürkheim - Esslingen a. N. - Esslingen-Oberesslingen
- 103 Hedelfingen - Esslingen a. N. - Esslingen-Zell
- 122 Esslingen - Scharnhausen - Plieningen - Flughafen / Neue Messe
- 131 Esslingen - Ruit - Heumaden (- Scharnhausen)
- 401 Mühlhausen - Zazenhausen - Zuffenhausen (- Feuerbach)
- 412 Stammheim - Kornwestheim - Pattonville
- 501 Feuerbach - Münchingen - Hemmingen
- 502 Feuerbach - Schwieberdingen - Eberdingen
- 503 Feuerbach - Schwieberdingen - Vaihingen/Enz
- 508 Zuffenhausen - Möglingen - Ludwigsburg
- 591 Feuerbach - Schwieberdingen - Vaihingen/Enz
- 612 Korntal - Neuwirtshaus - Münchingen
- 746 Universität - Büsnau - Magstadt
- 747 Universität - Büsnau - Leonberg-Warmbronn
- 748 Universität - Sindelfingen-Maichingen
- 751 Vaihingen - Böblingen

- 809 (Degerloch -) Filderstadt - Aichtal

Die Linien 40 bis 99 fallen in die Zuständigkeit der SSB, während die übrigen Linien von den Verkehrsunternehmen END (122, 131), Flattich (502), Hassler (748), Kappus (747), Knisel (401), LVL (412), Melchinger (809), RBS (508, 591, 751), Seiz (503), SVE (101, 103), Stäbler (746) und WEG (501, 612) betrieben werden.

Ein besonderes ÖPNV-Angebot ist die Taxi-Linie 79. Die Linie verkehrt montags bis freitags regelmäßig (also ohne telefonische Anforderung) zwischen den Verknüpfungspunkten „Degerloch“ und „Ruhbank“ und kann mit VVS-Tickets genutzt werden. Die Linie 79 ist daher dem Linien(bus)verkehr zuzuordnen (kleines Transportgefäß).

Bei den Bedienungshäufigkeiten existiert wegen der unterschiedlichen Bedienungsaufgaben der einzelnen Linien kein einheitliches Schema. Die Zahl der angebotenen Fahrten schwankt zwischen sechs (L. 50) und 118 (L. 42) Fahrtenpaaren an Normalwerktagen. Die wichtigsten innerstädtischen Buslinien der SSB sind aber an das Taktschema des Stadtbahnverkehrs angepasst, d. h. hier gilt ein 15- bzw. 10-Minuten-Takt tagsüber, ein 15-Minuten-Takt in den Abendstunden, im Spätverkehr ein 30-Minuten-Takt. Auch für Wochenend- und Feiertage ist keine einheitliche Aussage möglich; auf einzelnen Linien ruht an diesen Tagen der Verkehr völlig.

In Ergänzung des Fahrtenangebots während der üblichen Betriebszeiten des Bahn- und Busverkehrs bieten die SSB und andere Busunternehmen in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen einen Nachtbusverkehr an, bei dem mit 17 Buslinien ausgehend von der Stuttgarter Innenstadt (Schlossplatz) das gesamte Stadtgebiet sowie in den angrenzenden Landkreisen Kommunen entlang der S-Bahn-Achsen bedient werden. Pro Nacht werden dabei fünf (Stadtgebiet und angrenzende Kommunen) bzw. drei Abfahrten

(Kommunen in den Landkreisen entlang der S-Bahn) angeboten. Wegen der ringförmigen Linienführung der Nachtbuslinien sind diese für Fahrten quer durch das Stadtgebiet weniger geeignet; dieses Angebot richtet sich vielmehr an Besucher der Stuttgarter Innenstadt, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihren Heimweg antreten möchten.

#### 2.2.2.4 Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

Besondere Angebotsformen ergänzen im Stadtgebiet den klassischen Linienverkehr:

Eine Sonderform stellt das Ruftaxi zwischen Buchwald und der Waldebene Ost (ehemals Linientaxi 68) dar. Der Fahrgast bezahlt nach Voranmeldung der Fahrt einen von der SSB AG bezuschussten Taxitarif (kein VVS-Tarif). Die Taxis verkehren bei Bedarf; ein Fahrplan existiert nicht. Dasselbe gilt für das ehemalige Linientaxi 78 zwischen Bopser und Degerloch.

In den Stadtbezirken Feuerbach (Linie W1) und Weilimdorf (Linie W2) betreibt die Firma Wöhr Tours einen Ortsbusverkehr, der das dortige Regelangebot der SSB insbesondere in den von den ÖV-Achsen weiter entfernt liegenden Siedlungsbereichen ergänzt. Hier verkehrt an Werktagen ein Kleinbus bedarfsorientiert mit je nach Wochentag unterschiedlichen Verkehrszeiten im 20- (Feuerbach) bzw. 15-Minuten-Takt (Weilimdorf). Das Fahrzeug kann entlang seines Linienwegs jederzeit per Handzeichen („Wink und Fahr“) gestoppt werden.

#### 2.2.3 Verknüpfung

Knoten- bzw. Verknüpfungspunkte sind wesentliche Elemente eines Verkehrsnetzes. Sie ermöglichen dem Fahrgast Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien. Fahrplanabstimmungen und kurze, zuverlässige Übergänge sind für ihn von Bedeutung.

Aufgrund der Vielzahl von Verknüpfungspunkten entstehen im Verlauf mancher Linie jedoch auch miteinander unvereinbare Anforderungen an die Fahrplangestaltung, so dass ein relatives Optimum der Verknüpfung im Zuge einer Linie durchaus auch schlechte Anschlüsse an einzelnen Knoten beinhalten kann. Aufgrund der Dichte des öffentlichen Verkehrsnetzes existieren in der Landeshauptstadt Stuttgart gut 100 Verknüpfungspunkte, wovon etwa 75% von mindestens einem Schienenverkehrsmittel bedient werden. Die bedeutendsten Verkehrsknoten davon sind der Hauptbahnhof, der Bahnhof Bad Cannstatt einschließlich Wilhelmsplatz, der Bahnhof Vaihingen und der Charlottenplatz. Hier steigen an Normalwerktagen jeweils mehr als 10.000 Fahrgäste um.

Bei der Zahl der pro Linie berührten Verkehrsknoten erreichen - bezogen auf die Stuttgarter Gemarkung - die SSB-Schienenverkehrsmittel aufgrund der Netz- und Haltestellendichte zwangsläufig die höchsten Werte. Als Spitzenreiter sind hier die Stadtbahnlinien U4 und U1 zu nennen, die auf ihrem Linienweg innerhalb der Stadtgrenze 18 bzw. 16 Verknüpfungspunkte bedienen.

Anl. 2.5 Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln (P+R und B+R), wobei dies insbesondere für Schienenverkehrsmittel relevant ist.

Da P+R bzw. B+R in der Region Stuttgart zumeist von Fahrgästen genutzt wird, die mit den schnellen und daher besonders attraktiven Schienenverkehrsmitteln des ÖPNV zentrale Bereiche erreichen wollen, befindet sich die Mehrzahl der P+R- bzw. B+R-Stellplätze der Region außerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart. In Stuttgart selbst gibt es derzeit (April 2008) 3.360 P+R-Stellplätze. Die Parkmöglichkeiten konzentrieren sich dabei im wesentlichen auf wenige Einzelstandorte an der S-Bahn (Österfeld, Somerrain, Obertürkheim, Weilimdorf) bzw. Stadtbahn (Degerloch, Salzacker), die zusammen bereits ca. 80 % des gesamten Stellplatzangebots aufweisen. Nicht bei jeder P+R-Anlage sind auch gesonderte Stellplätze für Behinderte ausgeschildert. Gelegentlich befinden sich aber dennoch

Behindertenstellplätze - allerdings ohne die einschränkende Zweckbestimmung P+R - in der Umgebung der Haltestellen.

Die Zahl der B+R-Fahrradstellplätze hat in den letzten Jahren stark zugenommen. So gibt es 4.925 B+R-Fahrrad-Stellplätze, ca. 40 % davon sind überdacht. Darüber hinaus gibt es in Stuttgart 30 abschließbare Fahrradboxen in direkter Zuordnung zu Haltestellen. Die durchweg kleiner dimensionierten Fahrrad-Abstellanlagen sind recht breit gestreut, so dass in Teilbereichen Fahrradabstellplätze bereits als Grundausstattung von Stationen des Schienenverkehrs angesehen werden können.

## 2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV

Die Angebotsqualität im ÖPNV wird im Wesentlichen durch folgende für den potenziellen Nutzer maßgebende Kriterien beschrieben:

- flächenhafte Erschließung sowie
- Erreichbarkeit mit den Merkmalen Bedienungshäufigkeit und Beförderungszeit.

Daneben ist für den Fahrgast die Linienstruktur und damit die Übersichtlichkeit des Angebots von Bedeutung.

Für die ausführliche Darstellung im Rahmen der Bestandsaufnahme wird primär der Zeitbereich Montag bis Freitag (Normalwerktag) analysiert. Hinsichtlich des Wochenendverkehrs beschränkt sich die Auswertung auf den zentralen Aspekt Bedienungshäufigkeit, da im Hinblick auf die geringere Bedeutung zeitlich gebundener Fahrtzwecke (Berufsverkehr, Schülerverkehr) am Wochenende eine Analyse der für die Reisezeit ausschlaggebenden Merkmale entbehrlich erscheint.



Als Datengrundlage dienen die in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des VVS hinterlegten Fahrpläne für alle im Verbundraum verkehrenden Linien (Fahrplan 2008).

### 2.3.1 Flächenhafte Erschließung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden für das gesamte Stadtgebiet die Einzugsbereiche aller Haltestellen dargestellt, die während des Jahresfahrplans 2008 vom Linienverkehr regelmäßig bedient wurden. Die Darstellung für den Busverkehr erfolgt in Radien von 300, 400 und 500 m. Im Schienenverkehr gilt bei Haltestellen ein Radius von 1000 m, bei Stadtbahnen 600 m (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.1).

Anl. 2.6 ff Anlagen 2.6 bis 2.9 sind die Einzugsbereiche der Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt. In Anlage 2.6 sind vorrangig die DB-Haltestellen, in Anlage 2.7 vorrangig die Stadtbahn-Haltestellen und in Anlage 2.8 vorrangig die Bushaltestellen abgebildet. Haltestellen, die an einem Betriebstag Mo-Fr seltener als 15 mal bedient werden, wurden in den Anlagen 2.6 bis 2.8 ausgeblendet, da in solchen Fällen nicht von einer städtischen ÖPNV-Erschließung gesprochen werden kann. Die Erschließung durch das Nachtbusnetz ist in Anlage 2.9 dargestellt.

### 2.3.2 Erreichbarkeit

#### Bedienungshäufigkeiten und Beförderungszeiten

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Fahrmöglichkeiten von allen Haltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart zu wichtigen Zielpunkten untersucht. Während bei den Landkreisen sich diese Ziele aus der zentralörtlichen Gliederung ableiten lassen, ist dies im Stadtkreis Stuttgart nicht möglich. Ersatzweise wurden die wichtigsten Zielpunkte deshalb nach dem Umfang ihres Ziel- und Quellverkehrsaufkommens im öffentlichen Nahverkehr festgelegt. Bei benachbarten Verkehrsknoten oder Hal-

testellen, die keine signifikant unterschiedlichen Ergebnisse erwarten ließen, wurde nur ein Zielpunkt stellvertretend ausgewählt. Auch musste zur Begrenzung des erheblichen Rechen- und Darstellungsaufwands die Zahl der zu untersuchenden Ziele möglichst klein gehalten werden. Letztlich wurden daher die Zielpunkte Stadtmitte/ Hauptbahnhof, Bad Cannstatt/Wilhelmsplatz, Feuerbach Bahnhof, Untertürkheim Bahnhof, Vaihingen Bahnhof, Daimlerstadion (Neckarpark) sowie Flughafen/Neue Messe den relationsbezogenen Untersuchungen zur Erreichbarkeit zugrundegelegt. Alle diese Verkehrsknoten weisen ein ÖV-Verkehrsaufkommen an Normalwerktagen von mindestens 15.000 Ein- und Aussteigern auf.

Für alle Fahrmöglichkeiten zwischen Quelle und Ziel wird eine durchschnittliche Beförderungszeit, d. h. die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft einschließlich eventueller Umsteigezeiten, ermittelt. Die Umsteigezeit umfasst mindestens die für den jeweiligen Umsteigevorgang notwendige Zeit für das Zurücklegen des entsprechenden Fußweges sowie eine Pufferzeit (von zwei Minuten) zum Ausgleich von etwaigen Verspätungen der einzelnen Verkehrsmittel.

Bei der Analyse werden bis zu vier Bezugshaltstellen ausgewählt, um möglichst alle vorhandenen Linien zu berücksichtigen.

Die EFA weist alle Fahrmöglichkeiten zwischen zwei Punkten aus (einschließlich Umsteigefahrten). Dabei wird nur das für den Kunden relevante Angebot ausgewertet. Wo in Einzelfällen zeitparallele Verbindungen bestehen, werden nur die jeweils schnellsten einbezogen.

Existieren in einzelnen Zeitbereichen nur wenige oder keine Fahrmöglichkeiten mit dem üblichen, d. h. möglichst kurzen Linienvorlauf, so bietet EFA mitunter Vorschläge mit sehr umständlichen Fahrwegen an, die für die Kunden einen überdurchschnittlich hohen Zeitaufwand mit sich bringen und deshalb praktisch nicht genutzt werden. Aus diesem Grund werden entsprechende Fahrmöglichkeiten ausgefiltert und nicht für die Bestandsaufnahme verwendet.

- Anl. Die Ergebnisse der Analyse sind in den Anlagen 2.10 bis 2.37 dargestellt.  
2.10 ff Die Anlagen enthalten für Fahrten zwischen jeder Haltestelle im Stadtgebiet und den oben dargestellten Fahrtzielen die durchschnittlichen Beförderungszeiten bzw. die Anzahl der vorhandenen Fahrmöglichkeiten getrennt nach den Betriebstagen Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage (siehe hierzu auch die Kapitel 4.2.2 und 4.2.3).

### Tageszeitliche Verteilung, Fahrplankontakte

Neben der Anzahl der Verbindungen und der Beförderungszeiten ist für den ÖV-Kunden auch eine gewisse Konstanz des Angebots über den gesamten Tag hinweg wichtig. Nachdem auf den meisten Linien in der Landeshauptstadt Stuttgart ein dichter Taktverkehr angeboten wird, ist die Problematik der tageszeitlichen Verteilung des Fahrtenangebots hier - im Gegensatz zu manchen ländlichen Räumen im Umland - von eher geringer Bedeutung. Insbesondere bei kurzen Buslinien mit lokaler Erschließungsfunktion sowie bei Regionalbuslinien sind jedoch auch auf Stuttgarter Gemarkung teilweise verkürzte Betriebszeiten feststellbar. Siedlungsflächen, die ausschließlich durch solche Linien bedient werden, können daher in Tagesrandlagen oder am Wochenende Erreichbarkeitsdefizite aufweisen. Die in der Landeshauptstadt Stuttgart verkehrenden und für die ÖV-Erschließung relevanten Nahverkehrslinien wurden deshalb im Hinblick auf Bedienungszeiten und -lücken untersucht, um solche möglichen Defizite herauszufiltern.

Erschwernisse bei der Benutzung des ÖPNV entstehen auch durch unterschiedliche Fahrplankontakte bei den einzelnen Verkehrsmitteln oder Linien. Zwar ist im Regelfall hierdurch die Erreichbarkeit von Siedlungsgebieten nicht gefährdet, allerdings vermindern nur schwer kalkulierbare Anschlusssituationen und Scheinanschlüsse die Attraktivität des ÖV-Angebots. Da hiervon jedoch nur Umsteiger und nur solche zwischen bestimmten Linien und zu bestimmten Tageszeiten betroffen sind, entzieht sich diese Problematik einer automatisierten Bearbeitung. Das Thema Taktfamilien und Taktharmonisierung wird daher global behandelt.

Die Untersuchungen zu den Bedienungshäufigkeiten und Beförderungszeiten beziehen sich auf den Gesamttag. Dabei kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund von Betriebspausen oder spätem Betriebsbeginn bzw. frühem Betriebsschluss auf manchen Linien in einzelnen Siedlungsgebieten trotz dichtem Fahrtenangebot und attraktiven Fahrzeiten zu zentralen Bereichen zeitlich begrenzte Erschließungsdefizite bestehen. Um solche Defizite erkennen zu können, wurden die in der Landeshauptstadt Stuttgart verkehrenden ÖV-Linien gezielt auf Bedienungslücken hin analysiert. Hierbei waren alle S-, Stadt-, Straßenbahn- und Buslinien einbezogen. Wegen der geringen Bedeutung der Regionalzüge für die Erschließung der Landeshauptstadt Stuttgart erschien die Betrachtung dieses Angebotssegments verzichtbar.

Die veröffentlichten Fahrpläne aller untersuchten Linien wurden hinsichtlich der Gesamtzahl der angebotenen Fahrten (auf dem am stärksten bedienten Linienabschnitt auf Stuttgarter Gemarkung) sowie der maximalen Zeitabstände zwischen den Kursen zu verschiedenen Verkehrszeiten (auf dem am schwächsten bedienten Linienabschnitt auf Stuttgarter Gemarkung) ausgewertet. Als Hauptverkehrszeit (HVZ) wurden dabei die Zeitbereiche 6.00 bis 8.00 Uhr und 16.00 bis 18.00 Uhr, als Normalverkehrszeit (NVZ) die außerhalb der HVZ gelegenen Stunden zwischen 5.00 und 20.00 Uhr und als Spätverkehrszeit (SVZ) der Zeitraum zwischen 20.00 und 24.00 Uhr (bzw. dem Betriebsschluss) definiert. Im Sinne einer Schwachstellenanalyse erfolgte ergänzend für jede Linie die Bestimmung des spätesten Zeitpunkts, zu dem an einer Haltestelle des Linienwegs erstmalig eingestiegen werden kann, sowie die Bestimmung des frühesten Zeitpunkts, zu dem sich eine Haltestelle des Linienwegs zum letzten Mal erreichen lässt. Um die Ergebnisse für einzelne Linien nicht zu verfälschen, wurden Linienabschnitte, die nur zu bestimmten Verkehrszeiten mitbedient werden (z. B. die Strecke Möhringen - Vaihingen der Linie U6), bei dieser Analyse nicht berücksichtigt. Eventuelle Erschließungsdefizite, die mit solchen Besonderheiten des Verkehrsangebots in Zusammenhang

stehen, sollten sich bereits durch das Kriterium Bedienungshäufigkeit erkennen lassen.

Anl.  
2.38 ff

Die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse für den Normalwerktag (Schul- tag) sind in den Anlagen 2.38 bis 2.40 dargestellt. Mit Hilfe zu definieren- der Zielgrößen oder Schwellenwerte lassen sich hieraus jene Linien bestimmen, deren Bedienungsgebiet gesondert auf Erschließungslücken untersucht werden sollte. In vielen Fällen dürften sich die festgestellten Taktlücken oder Einschränkungen bei den Bedienungszeiten allerdings als unproblematisch erweisen, da die Bedienungsaufgaben der eher bedarfs- orientiert gefahrenen Buslinien oftmals ohne nennenswerte Einschränkungen für die ÖV-Nutzer von anderen, häufig verkehrenden Bus- oder Bahn- linien übernommen werden können.

### 2.3.3 Linienstruktur und Übersichtlichkeit des Angebots

Die Übersichtlichkeit des Angebots ist, speziell im Busverkehr, für die Akzeptanz durch die Kunden ein wichtiges Kriterium. Dies gilt im Besonderen für Gelegenheitsfahrgäste.

Das Bedienungsangebot einer Buslinie kann als übersichtlich bezeichnet werden, wenn sie nur auf einem einzigen Linienweg verkehrt. Je mehr Abweichungen es von diesem „normalen“ Linienweg gibt, desto undurchsichtiger bzw. unübersichtlicher stellt sich das Angebot für den Fahrgast dar. Derartige Abweichungen treten z. B. in Gestalt alternativer Linienwege oder von Stichfahrten auf, die nur von einem Teil der Linienfahrten bedient werden. Als Messgröße für die Übersichtlichkeit der Linien wird daher ein Quotient aus Fahrtenzahl und abweichenden Linienwegen ausgewertet.

Anl. 2.41

Für die Stadt Stuttgart wurden alle Buslinien, die im städtischen Fahrplan verzeichnet sind, mit diesem Quotienten bezüglich ihrer Übersichtlichkeit analysiert (siehe Anlage 2.41).

Dank der zahlreichen Schienenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt Stuttgart und der „städtischen“ Organisation des Busverkehrs sind Linienwegabweichungen hier äußerst selten. Das ÖV-Angebot darf deshalb bereits aufgrund der klaren Struktur der Fahrplantabellen als sehr übersichtlich bezeichnet werden. Aus Gründen der Vollständigkeit wurde dieses Kriterium dennoch explizit ausgewertet.

#### 2.3.4 Der Tarif

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart gilt in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln der Landeshauptstadt Stuttgart.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer kann man innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl benutzen.

Für einzelne Verkehrsangebote privater Institutionen oder Unternehmen außerhalb des ÖPNV-Grundnetzes sowie für Taxi-Angebote in Ergänzung der öffentlichen Linienverkehre gelten besondere Nutzungsbedingungen, die fallweise auch einen eigenständigen Tarif oder einen Zuschlag zum Verbundtarif umfassen.

## 3 Verkehrsnachfrage

### 3.1 Verkehrsmodell

Daten zu den verschiedenen Verkehrsarten werden in der Regel nach unterschiedlichen Verfahren und teilweise auch nur stichprobenhaft erhoben. Für eine Gesamtschau des motorisierten Verkehrs müssen deshalb solche empirischen Daten in Rahmen eines Verkehrsmodells zusammengeführt und üblicherweise durch Modellrechnungen ergänzt werden. Die Qualität eines auf diesem Wege erzeugten Verkehrsmengengerüsts hängt dabei ganz wesentlich vom Umfang und der Güte der zur Verfügung stehenden Eingangsdaten ab. Ebenso sind frühere Modellansätze für einen eventuellen Datenabgleich oder für Plausibilitätskontrollen äußerst wertvoll.

Für den Bereich der Region Stuttgart existiert bislang jedoch keine flächendeckende, kontinuierlich gepflegte Datenbasis für das Gesamtverkehrsaufkommen in diesem Raum. Während bei der Erstellung des ersten Nahverkehrsplans für die Landeshauptstadt Stuttgart noch auf die Daten des zeitgleich bearbeiteten Regionalverkehrsplans zurückgegriffen werden konnte, standen für die aktuelle NVP-Fortschreibung keine neueren, externen Datenquellen zur Verfügung. Um die Forderung des ÖPNVG (§ 11 Abs. 3) nach einer Betrachtung der Verkehrsmengen im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr im Rahmen des Nahverkehrsplans zu erfüllen, musste deshalb ein gesondertes Verkehrsmengengerüst erarbeitet werden.

Die derzeit jüngste, großflächige Verkehrsdatenbasis in der Region Stuttgart wurde von der Stuttgarter Straßenbahnen AG im Jahr 2000 als Grundlage für verschiedene Verkehrsuntersuchungen erstellt. Dieses Verkehrsmodell bildete den Ausgangspunkt für die Erarbeitung eines aktuelleren Verkehrsmengengerüsts. Im Rahmen der Datenfortschreibung wurden neuere Strukturdaten des Stadtplanungsamts, des Statistischen Landesamts sowie des VRS, neue Verkehrserhebungen des VVS sowie Veränderungen der Verkehrsnetze von Individualverkehr und öffentlichem

Verkehr in das Verkehrsmodell eingearbeitet. Es wurde zudem an die überarbeitete Verkehrszelleneinteilung der Region Stuttgart angepasst.

Aufgrund des weitgehenden Neuaufbaus des Verkehrsmodells im Vergleich zum Datenbestand des Regionalverkehrsplans ergeben sich zwangsläufig Abweichungen zu den im ersten Nahverkehrsplan genannten Aufkommensdaten, die nicht allein mit dem Zeitablauf und der Strukturentwicklung erklärt werden können. Diese Unterschiede sind Folge der in den Verkehrsmodellen implizierten modellhaften Verkehrserzeugung, die je nach Verfahren und gesetzten Parametern auch zu unterschiedlichen Berechnungsergebnissen führt. Weitere Abweichungen entstehen durch die möglichst vollständige Herausnahme des Personenwirtschaftsverkehrs aus dem Mengengerüst des Individualverkehrs, da dieser mangels Verlagerbarkeit auf den ÖPNV für die Bemessung der öffentlichen Verkehrsangebote nahezu ohne Bedeutung ist. In der Nachfragematrix des Regionalverkehrsplans waren diese Verkehre noch weitgehend enthalten. Eine Vergleichbarkeit zwischen den Nachfragedaten der Erstfassung des Nahverkehrsplans und denen des Fortschreibungsentwurfs ist deshalb nur bedingt gegeben. Entscheidend für das jeweilige Planwerk ist aber ohnehin die Abschätzung der zu erwartenden Entwicklung, mithin also die Gegenüberstellung von Verkehrsanalyse und -prognose. Hier ist durch die jeweils erfolgte Hochrechnung innerhalb desselben Verkehrsmodells in jedem Fall die Konsistenz des Datenbestandes garantiert.

## 3.2 Verkehrsanalyse 2003

### 3.2.1 Datengrundlage

Für die Beschreibung der Analysesituation wurde das Verkehrsmodell bezüglich der Verkehrsnetze wie auch der Verkehrsnachfrage auf den Zeithorizont Herbst 2003 ausgelegt. Der Analysezeitpunkt leitete sich aus dem Schwerpunkt der eingearbeiteten VVS-Verkehrserhebungen ab, die aus



den Jahren 2002 bis 2005 stammen und – soweit erforderlich – auf den Zeithorizont Herbst 2003 umgerechnet wurden. Passend hierzu gingen die Strukturdaten des 4. Quartals 2003 in das Verkehrsmodell ein. Für die Landeshauptstadt Stuttgart wurden dabei rund 588.600 Einwohner, 413.400 Arbeitsplätze und 83.500 Schulplätze unterstellt.

Dem verbundweiten Verkehrsmodell sind die jeweils gültigen Verkehrsnetze des Individualverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs für den Analysezeitpunkt hinterlegt. Die dazu passende Verkehrsnachfrage ist in getrennten Matrizen für die beiden Verkehrsarten auf der Basis von 622 Verkehrszellen definiert. Um den Modellaufwand zu begrenzen, wurde dabei innerhalb des Stuttgarter Stadtgebiets auf die Verkehrszelleneinteilung 3. Ordnung zurückgegriffen. Das bedeutet allerdings, dass einzelne Stadtbezirke sich aus nur wenigen Verkehrszellen zusammensetzen. Da das Verkehrsaufkommen innerhalb einer Verkehrszelle insbesondere im Bereich des Individualverkehrs mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist, sind stadtbezirksscharfe Auswertungen der Datengrundlage besonders hinsichtlich des Binnenverkehrs nur bedingt belastbar. Auf die Darstellung derart detaillierter Ergebnisse wurde deshalb verzichtet.

Für die Analyse von Streckenbelastungen wurden ergänzend Ergebnisse der VVS-Verkehrsstromerhebungen 2002-2006 herangezogen, die - normiert auf den Zeithorizont 2006 - einen sehr aktuellen Überblick über die Belastungen im öffentlichen Verkehrsnetz der Landeshauptstadt Stuttgart erlauben.

Die im Folgenden dargestellten Fahrtenzahlen beziehen sich durchweg auf den normalwerktäglichen Regelverkehr, also das durchschnittliche, tägliche Verkehrsaufkommen an Montagen bis Freitagen. Nachfragedaten für Samstag, Sonn- und Feiertage werden wegen des hohen Aufwands im Verhältnis zur verkehrlichen Bedeutung dieser Nachfragesegmente selten erhoben und spielen bei Verkehrsuntersuchungen üblicherweise auch keine Rolle.

### 3.2.2 Ergebnisse für die verkehrlichen Verflechtungen

Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsanalyse für die Landeshauptstadt Stuttgart sind in der Tabelle 3.1 zusammengefasst, die neben den Aufkommenssummen auch die Verkehrsströme zu den anderen Landkreisen in der Region Stuttgart sowie die jeweiligen ÖV-Anteile ausweist. Mit einem Anteil von über 27 % am motorisierten Gesamtverkehrsaufkommen zeigt der öffentliche Verkehr dabei seine vergleichsweise starke Marktposition bei den auf Stuttgart bezogenen Verkehren. Dass der Individualverkehr im Quell- und Zielverkehr deutlich mehr Verkehrsanteile für sich verbuchen kann als im Binnenverkehr, ist in erster Linie auf die starken verkehrlichen Verflechtungen der Landeshauptstadt Stuttgart mit ihrem Umland zurückzuführen, wo nicht für alle Verbindungen ein gegenüber dem IV konkurrenzfähiges ÖV-Angebot vorgehalten werden kann. Der mit über 31 % für die Gesamtstadt beachtlich hohe ÖV-Anteil im Binnenverkehr belegt allerdings, dass für viele Fahrten innerhalb von Stuttgart der ÖPNV bereits heute eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellt. Die gesonderte Analyse der inneren und äußeren Stadtbezirke macht zudem deutlich, dass die öffentlichen Verkehrsmittel für die Mobilität im Stuttgarter Talkessel wie auch für dessen Erreichbarkeit aus den Außenbereichen eine unverzichtbare Rolle spielen. Deutlich geringere ÖV-Anteile sind bei den Verkehrsströmen von außerhalb in die Außenbezirke festzustellen, da dort der ÖPNV der Vielfalt der verkehrlichen Verflechtungen nur noch bedingt mit attraktiven Angeboten begegnen kann.

Bei den verkehrlichen Verflechtungen der Landeshauptstadt Stuttgart mit dem Umland dominieren die ein- und ausströmenden Verkehre zu den unmittelbar benachbarten Landkreisen Ludwigsburg, Esslingen, Rems-

Tabelle 3.1: Verkehrsaufkommen und wichtige verkehrliche Verflechtungen der Landeshauptstadt Stuttgart gemäß Verkehrsanalyse 2003  
[in Fahrten pro Normalwerktag]

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	5.487.500	1.006.000	18,3 %
	...davon Binnenverkehr	4.802.000	939.500	19,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	685.500		9,7 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Gesamtverkehr	2.369.100	644.700	27,2 %
	...davon Binnenverkehr	1.271.400	401.100	31,5 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.097.700	243.600	22,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
Lk Ludwigsburg	Quell-/Zielverkehr	315.700		20,5 %
Lk Esslingen	Quell-/Zielverkehr	265.200		20,7 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	192.000		26,5 %
Lk Böblingen	Quell-/Zielverkehr	165.600		22,5 %
Lk Göppingen	Quell-/Zielverkehr	25.000		20,4 %
Innere Stadtbezirke	Gesamtverkehr	1.232.700		35,6 %
	...davon Binnenverkehr	286.700		45,2 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	946.000		32,7 %
Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
Äußere Stadtbezirke	Quell-/Zielverkehr	493.500		33,3 %
Verbundlandkreise	Quell-/Zielverkehr	378.800		31,7 %
Außerhalb VVS-Raum	Quell-/Zielverkehr	73.700	25.100	34,1 %
Äußere Stadtbezirke	Gesamtverkehr	1.630.000		22,7 %
	...davon Binnenverkehr	491.200		21,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.138.800		23,1 %
Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
Innere Stadtbezirke	Quell-/Zielverkehr	493.500		33,3 %
Verbundlandkreise	Quell-/Zielverkehr	559.800		15,7 %
Außerhalb VVS-Raum	Quell-/Zielverkehr	85.500	10.800	12,6 %

Lk = Landkreis

Murr und Böblingen. Die Verkehrsströme zu den weiter entfernt liegenden Landkreisen bewegen sich hinsichtlich ihrer Stärke in einer deutlich geringeren Größenordnung. Hier weisen die Landkreise Göppingen (25.000 Fahrten), Ostalbkreis (24.000 Fahrten) und Heilbronn (23.500 Fahrten) die größten Einzelwerte auf.

Ein relativ homogenes Bild zeigt sich bei den jeweiligen ÖV-Anteilen: in der Regel werden bei den ein- und ausströmenden Verkehren bezogen auf das gesamte Stadtgebiet über 20 % der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Dieser Wert wird vor allem dort noch überschritten, wo die Topographie eine Bündelung der Verkehre auf eine oder mehrere leistungsfähige Schienenverkehrsachsen unterstützt. Dies ist bei den Strömen vom und zum Landkreis Böblingen, insbesondere aber bei jenen aus dem bzw. in den Rems-Murr-Kreis signifikant feststellbar. Der vergleichsweise niedrige Wert für den Landkreis Göppingen hängt vermutlich mit dem attraktiven IV-Angebot über die Autobahn A8 zusammen. Hier könnten in den kommenden Jahren Veränderungen auftreten, wenn eine S-Bahn-Verlängerung im Filstal über Plochingen hinaus realisiert würde. Eine entsprechende Machbarkeitsuntersuchung wird derzeit im Auftrag von Verband Region Stuttgart, dem Landkreis Göppingen und unter Beteiligung der IHK Region Stuttgart durchgeführt. Üblicherweise gilt ansonsten, dass Verkehrsströme, die über längere Distanzen verlaufen, auch höhere ÖV-Anteile aufweisen. So liegt der ÖV-Anteil bei den über die Region Stuttgart hinausreichenden Verkehren im Mittel bei immerhin 23 %.

### 3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse

Für die Verkehre mit dem Umland bildet der regionale Schienenverkehr mit S-Bahn und Regionalzügen das Rückgrat der Verkehrsbedienung. Zentraler Knoten dieses Netzes ist der Stuttgarter Hauptbahnhof, so dass im Zulauf auf diesen Knoten auch die höchsten Streckenbelastungen auftreten. Die am stärksten belastete Schienenachse mit derzeit rund 120.500 Nahverkehrs-Fahrten pro Normalwerktag stellt dabei der Abschnitt Stadtmitte - Hauptbahnhof der innerstädtischen S-Bahn-Stammstrecke dar. Die Strecke Hauptbahnhof - Bad Cannstatt ist mit gut 116.500 Fahrten ähnlich hoch belastet, wobei auf die S-Bahn etwa 82.500 Fahrten und die Regionalzüge etwa 34.000 Fahrten entfallen. Auf der Strecke Hauptbahnhof - Nordbahnhof sind ca. 96.500 Fahrgäste unter-

wegs, davon etwa 75.000 in S-Bahn- und rund 21.500 in Regionalzügen. Die am stärksten nachgefragten S-Bahn-Linien auf Stuttgarter Gemarkung sind die S1 und die S6, die zwischen den Stationen „Neckarpark“ und „Bad Cannstatt“ bzw. „Neuwirtshaus“ und „Zuffenhausen“ gut 30.000 bzw. über 32.000 Fahrgäste befördern.

Das SSB-Schienennetz ist vor allem für die Bedienung starker innerstädtischer Relationen von Bedeutung. Spitzenbelastungen treten daher nicht nur in der unmittelbaren Umgebung des Hauptbahnhofs auf, sondern bereits im Zulauf auf die Innenstadt. So liegt der mit etwa 69.500 Fahrten am stärksten belastete Abschnitt des Stadt-/Straßenbahnnetzes zwischen den Haltestellen „Neckartor“ und „Staatsgalerie“. Ähnlich hohe Nachfragewerte weisen die Abschnitte „Türlestraße“ - „Hauptbahnhof“ und „Olgaeck“ - „Charlottenplatz“ auf. Die rechnerisch stärkste Auslastung, d. h. das ungünstigste Verhältnis zwischen Nachfrage und Zahl der bedienenden Linien, tritt bei den Linien U5 und U6 auf, die im Abschnitt „Löwentorbrücke“ - „Eckartshaldenweg“ gemeinsam etwa 43.000 Fahrten, also rund 21.500 pro Linie, bewältigen. Tatsächlich ist an diesem Querschnitt die Linie U6 jedoch stärker belastet: auf sie entfallen hier sogar über 26.000 Fahrgäste pro Tag.

### 3.3 Verkehrsprognose 2015

#### 3.3.1 Datengrundlage

Mit dem Jahr 2015 als Zeithorizont für die Verkehrsprognose wurde bewusst über den fünfjährigen Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinausgegriffen. Das Zieljahr ergab sich im Wesentlichen aus der Überlegung, im Bedarfsfall eine Datenbasis für andere, projektbezogene Verkehrsuntersuchungen ableiten zu können. Zudem konnten zu diesem Zeitpunkt auch die laufenden Ausbauprojekte bei S-Bahn und Stadtbahn sowie zahlreiche Straßenbaumaßnahmen als realisiert unterstellt werden. Im Hinblick auf die Kontinuität der Nahverkehrsplanung und der erheblichen

Auswirkungen dieses Projekts auf die ÖPNV-Nachfrage wurde – abweichend vom tatsächlichen Realisierungshorizont 2019 – auch die vollständige Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ bezüglich des Verkehrsangebots in der Prognosesituation bereits berücksichtigt.

Die Hochrechnung der Gesamtverkehrsmenge auf den Prognosezeitpunkt fußt im Wesentlichen auf der anzunehmenden Veränderung der Strukturdaten. Bezüglich der künftigen Einwohnerzahlen wurde hier auf eine aktuelle Prognose des Verbands Region Stuttgart (VRS) zurückgegriffen. Die Fortschreibung der Arbeitsplätzahlen erfolgte unter Berücksichtigung der prognostizierten Einwohnerentwicklung und von Angaben der Gemeinden. Analog zum erwarteten Rückgang der Schülerzahlen bei gleichzeitigem Anstieg der Zahl der Abiturienten wurde eine pauschale Abnahme der Schulplätze sowie ein Wachstum der Studienplätze unterstellt. Wegen der Bedeutung des Flughafens Stuttgart als Verkehrserzeuger ging auch eine Prognose des dortigen Fluggastaufkommens in die Betrachtung ein.

Die Einwohnerprognose des VRS für die Region Stuttgart geht mittelfristig von einer Stagnation der Bevölkerungsentwicklung mit beginnenden Schrumpfungstendenzen aus. Von dieser Entwicklung bleibt auch die Landeshauptstadt Stuttgart nicht unberührt, so dass hier bis 2015 mit einem leicht sinkenden Einwohnerstand gerechnet werden muss. Bei stagnierenden bzw. leicht sinkenden Einwohnerzahlen ist bei großflächiger Betrachtung auch von einer ähnlichen Tendenz bei den Arbeitsplätzen auszugehen. Als Eckwerte für den Prognosehorizont wurden letztlich 583.900 Einwohner (- 4.700), 410.100 Arbeitsplätze (- 3.300) und 75.600 Schulplätze (- 7.900) angenommen.

Für die Auswertung bzw. Darstellung der Ergebnisse der Verkehrsprognose gelten die in Kap. 3.2.2 enthaltenen Hinweise zur Verkehrsanalyse entsprechend.

## 3.3.2 Ergebnisse für die verkehrlichen Verflechtungen

Tab. 3.2 Eine Übersicht zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens und zu den Verkehrsströmen in die Landkreise der Region Stuttgart ist in Tabelle 3.2 enthalten. Mit den unterstellten Prognoseprämissen bezüglich der

Tabelle 3.2: Verkehrsaufkommen und wichtige verkehrliche Verflechtungen der Landeshauptstadt Stuttgart gemäß Verkehrsprognose 2015  
[in Fahrten pro Normalwerktag]

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisier- ter Verkehr [Fahrten/Tag]		ÖV-Anteil
VVS-Gebiet	Gesamtverkehr	5.717.400		18,6 %
	...davon Binnenverkehr	5.002.100		19,6 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	715.300		12,1 %
Landeshauptstadt Stuttgart	Gesamtverkehr	2.480.100	695.100	28,0 %
	...davon Binnenverkehr	1.313.400		31,9 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.166.800		23,7 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
Lk Ludwigsburg	Quell-/Zielverkehr	336.800		21,6 %
Lk Esslingen	Quell-/Zielverkehr	281.600		21,8 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	202.900		28,0 %
Lk Böblingen	Quell-/Zielverkehr	171.500		22,9 %
Lk Göppingen	Quell-/Zielverkehr	26.000		22,3 %
Innere Stadtbezirke	Gesamtverkehr	1.308.800		36,5 %
	...davon Binnenverkehr	300.200		44,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.008.600		34,0 %
Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
Äußere Stadtbezirke	Quell-/Zielverkehr	517.200		33,8 %
Verbundlandkreise	Quell-/Zielverkehr	407.000		33,2 %
Außerhalb VVS- Raum	Quell-/Zielverkehr	84.400		39,2 %
Äußere Stadtbezirke	Gesamtverkehr	1.688.500		23,2 %
	...davon Binnenverkehr	496.000		22,0 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	1.192.500		23,8 %
Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
Innere Stadtbezirke	Quell-/Zielverkehr	517.200		33,8 %
Verbundlandkreise	Quell-/Zielverkehr	585.900		16,2 %
Außerhalb VVS- Raum	Quell-/Zielverkehr	89.400	13.600	15,2 %

Lk = Landkreis

Strukturdaten und dem Ausbau der IV- und ÖV-Verkehrsnetze wird für die Landeshauptstadt Stuttgart beim Gesamtverkehr ein Zuwachs von rund 111.000 Fahrten (+4,7 %) erwartet. Dies bedeutet im Individualverkehr 61.000 (+3,5 %) und im öffentlichen Verkehr 50.000 (+7,7 %) zusätzliche Fahrten pro Normalwerktag. Da die relative Zunahme im öffentlichen Verkehr etwas über der im Individualverkehr liegt, steigt der ÖV-Anteil von 27,2 % auf 28,0 %. Insbesondere aufgrund des unterstellten Verkehrsangebots auf der Basis von „Stuttgart 21“ ergeben sich deutliche Verschiebungen beim Modal Split im Segment Quell- und Zielverkehr sowie – nicht zuletzt aufgrund der Abnahme des Schülerverkehrs - nur geringe Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl beim Binnenverkehr. Die Wirkung von „Stuttgart 21“ zeigt sich auch bei der Betrachtung der inneren und äußeren Stadtbezirke: beide Gebiete profitieren außerordentlich von den verbesserten Verbindungen im Regionalverkehr, die die ÖV-Anteile auf den Relationen in die Verbundlandkreise und darüber hinaus um mehrere Prozentpunkte ansteigen lassen.

Die Rangfolge bei der Intensität der verkehrlichen Verflechtungen der Landeshauptstadt Stuttgart mit den benachbarten Gebietskörperschaften bleibt in der Prognosesituation unverändert. Auch zum Prognosehorizont werden die mit Abstand stärksten grenzüberschreitenden Verkehrsströme die unmittelbar benachbarten Landkreise zum Ziel haben oder dort beginnen, wobei die ÖV-Anteile durchweg zulegen. Der Umfang der Verkehre mit Landkreisen außerhalb der Region Stuttgart nimmt bei stark steigendem ÖV-Anteil (im Mittel jetzt 27,7 %) ebenfalls zu (+10,3 %).

### 3.3.3 Auswirkungen auf das ÖPNV-Netz

Die mit „Stuttgart 21“ verstärkte Trennung von Regionalzug- und S-Bahn-Strecken macht sich auch bei der Umlegung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf das künftige Verkehrsnetz bemerkbar. So ist beispielsweise die neu zu bauende Bahnstrecke zwischen Untertürkheim und dem Hauptbahnhof mit rund 30.000 Nahverkehrsfahrten je Normal-



werktag belastet, die dem Korridor zwischen Bad Cannstatt und dem Hauptbahnhof entzogen werden. Analoges gilt für die Neubaustrecke Feuerbach – Hauptbahnhof, die künftig knapp 70.000 Nahverkehrsfahrten auf sich vereinigt. Verlagerungseffekte löst auch die Neubaustrecke zwischen Hauptbahnhof und Flughafen aus, die bis zu 55.000 ÖPNV-Fahrten aufweist und damit ebenfalls Nachfrageströme aus dem Neckartal, aber auch von der S-Bahn-Verbindung Stadtmitte – Vaihingen auf sich zieht. Interessanterweise führt die gesteigerte Attraktivität des Verkehrsangebots am umgebauten Verkehrsknoten Hauptbahnhof aber zu deutlichen Zuwächsen in den auf diesen Knoten zulaufenden Zubringerverkehrsmitteln, so dass das Verkehrsaufkommen im S-Bahn-Netz im Bereich der Landeshauptstadt Stuttgart im wesentlichen auf dem bisherigen Niveau verbleibt.

Die ansteigenden Verkehrsströme im Zulauf auf den Hauptbahnhof machen sich im Stadtbahn- und Busnetz ebenfalls bemerkbar. Hier sind beispielsweise zwischen Schlossplatz und Hauptbahnhof sowie zwischen Neckartor und Staatsgalerie jeweils rund 4.000, zwischen Charlottenplatz und Staatsgalerie sogar bis zu 7.000 zusätzliche Fahrten pro Normalwerktag zu erwarten. Aus Richtung Türlenstraße errechnen sich unter Einbeziehung der neuen Trasse der Linien U12/U15 Fahrgastgewinne in Höhe von etwa 5.000 Fahrten. Bei ungünstiger tageszeitlicher Verteilung dieser Nachfragezuwächse, die im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht untersucht werden konnte, können hieraus durchaus Kapazitätsengpässe im Stadtbahnnetz resultieren. Letzteres gilt im Übrigen auch für den Busverkehr, wo sich dort die prognostizierten Steigerungen in der Regel zwischen 300 und 400 Fahrten je Normalwerktag am stärksten betroffenen Querschnitt bewegen.

Außerhalb des unmittelbaren Einflussbereichs von „Stuttgart 21“ und der Stadtbahnmaßnahmen U12 und U15 verändert sich die Netzbelastung aufgrund der minimalen Entwicklung bei den Strukturdaten nicht substantiell, so dass hieraus keine Notwendigkeiten für Angebotsanpassungen entstehen.

### 3.4 Demographische Entwicklung

Aufgrund der anhaltend geringen Geburtenrate in Deutschland bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung der Einwohner wird der Zahl junger Menschen mittelfristig zurückgehen, während die Zahl alter und hochbetagter Menschen kontinuierlich ansteigen wird. Diese bundesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird sich in der Landeshauptstadt Stuttgart ebenfalls bemerkbar machen. Von dieser Entwicklung wird auch der ÖPNV nicht unbeeinflusst bleiben. Zum einen führt die Abnahme junger Menschen unmittelbar zu einem Rückgang des Schülerverkehrs, der auch in der Verkehrsprognose (vgl. Kap. 3.3) bereits seinen Niederschlag findet. Zum anderen wandeln sich mit dem ansteigenden Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung und der Zunahme der Gruppe der Senioren möglicherweise die Anforderungen an den ÖPNV. Beide Effekte sind bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots zu berücksichtigen.

Hinsichtlich des Schülerverkehrs sind die Auswirkungen zumindest auch zahlenmäßig abschätzbar. Da sich zunächst die Gruppe der Grundschüler verkleinert, die als ÖPNV-Nutzer eine eher geringe Rolle spielen, sind bis etwa 2012 im Verkehrsaufkommen des Schülerverkehrs keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Die Schülerprognose 2006 des Statistischen Landesamts lässt allerdings erkennen, dass etwa zeitgleich mit der flächendeckenden Umsetzung des 8-jährigen Gymnasiums zum Schuljahr 2012/2013, die in der Landeshauptstadt Stuttgart die Zahl der Schüler an allgemeinbildenden Schulen allein schlagartig um etwa 2,9 % absenkt, sich der Schülerrückgang dann allerdings auch auf die weiterführenden Schulen und damit auf die Fahrschüler auswirkt. In der Prognoserechnung wird deshalb bis 2015 von einer Abnahme des Schülerverkehrs um rund 10 % ausgegangen. Auch wenn Zunahmen bei den Fahrten von Studierenden und Erwachsenen dem Verkehrsmarkt ein weiteres Wachstum bescherten, so sind in diesen Teilmärkten in keinem Fall dem Schülerverkehr vergleichbare ÖV-Anteile zu erzielen. Rückgänge im ÖPNV-Verkehrsaufkommen sind deshalb zumindest außerhalb städtischer Bereich kaum zu

verhindern. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass sinkende Schülerzahlen auch zu Veränderungen bei den Schulstandorten (Schließungen, Verlagerungen, Fusionen, Kooperationen etc.) führen werden. In der Folge ist daher auch mit einer Verlagerung von Schülerströmen und zusätzlichen Schülerverkehren zu rechnen, die die dargestellten Nachfragerückgänge teilweise kompensieren werden.

Die aktuelle Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamt aus dem Jahr 2008 lässt für die Landeshauptstadt Stuttgart eine Abnahme des Anteils junger Menschen bis 18 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 15,2 % auf 13,8 % zwischen 2005 und 2015 erwarten, dies entspricht einem Ausscheiden von rund 9.400 Personen aus dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2005 und 2015 der Anteil der über 65-jährigen von 18,2 % auf 19,2 % (+ 4.000 Personen) an. Im Gegensatz zur Schülerthematik sind die Auswirkungen der Veränderungen in der Alterstruktur der erwachsenen Bevölkerung jedoch deutlich schwerer vorherzusagen, da weniger künftige Mengen als vielmehr das künftige Verhalten, insbesondere das der Senioren, prognostiziert werden muss. In der Verkehrswissenschaft besteht aber weitgehende Einigkeit, dass kommende Senioren generationen ein verändertes Verkehrsverhalten gegenüber den heutigen Senioren an den Tag legen werden, da sie überwiegend an eine freizügige Nutzung von Individualverkehrsmitteln gewöhnt sind und diese Praxis wohl bis ins hohe Alter fortführen werden. Die Marktchancen des ÖPNV bei der Gruppe der Senioren wird dies sicherlich nicht verbessern, zumal eine ÖPNV-Nutzung möglicherweise vor allem bei zunehmenden altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen in Betracht gezogen wird. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr wird aus Kostengründen diesen Herausforderungen wohl nur teilweise gerecht werden können. Zwar kommen die Bemühungen um ein barrierefreies Verkehrsangebot gerade auch älteren Menschen zugute. Den zu erwartenden Wünschen nach einer Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zu bzw. von den Haltestellen oder nach Beförderungsangeboten für kurze Wegstrecken müsste durch eine größere Netzdicke entsprochen werden. Angesichts der außerhalb

von Maßnahmenbereichen eher stagnierenden Fahrgastzahlen dürfte dies in der Regel jedoch wirtschaftlich kaum vertretbar sein. Derartige Bedarfe werden überwiegend wohl nur durch gemeindliche und ggf. ehrenamtliche Initiativen erfüllt werden können.

## 4 Generelle Zielsetzungen

Der öffentliche Nahverkehr leistet in der Landeshauptstadt Stuttgart einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität aller Bürger. Er ist damit ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und gleichzeitig für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von erheblicher Bedeutung. Seine Rolle im Gefüge der Verkehrsträger soll deshalb auch künftig gestärkt und seine Attraktivität insbesondere als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter gesteigert werden.

### 4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung

#### 4.1.1 Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr soll nach Möglichkeit weiter erhöht, zumindest aber auf dem heutigen Niveau gesichert werden. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung mit mittelfristig sinkenden Einwohner- und Schülerzahlen erfordert bereits eine Stabilisierung der Fahrgastnachfrage eine Steigerung des Anteils der mit dem ÖV zurückgelegten Fahrten (Modal Split). Gerade der absehbare Rückgang des Schülerverkehrs, der traditionell ein wichtiges Potenzial für die Auslastung des Nahverkehrs darstellt, erfordert hier das verstärkte Bemühen um andere Verkehrssegmente wie Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Insbesondere im Freizeitverkehr werden hier noch größere Marktpotenziale gesehen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl relativ flexibel sind und somit Fahrtziel und ÖPNV-Angebot noch gut in Übereinstimmung gebracht werden können. Neben der besseren Auslastung vorhandener Linienverkehre durch Werbemaßnahmen oder besondere Tarifangebote kommen dabei auch spezielle Angebote für Ausflügler in Betracht. Dabei sind sowohl saisonale und/oder auf Wochenend- und Feiertage beschränkte Sonderlinien zu touristischen Zielen wie

auch ein ggf. ebenfalls temporär erweiterter Service im Rahmen des normalen Linienverkehrs (Fahrradmitnahme, akustische Reisebegleitung, etc.) denkbar.

Bei den von Erwachsenen dominierten Verkehrssegmenten spielt zudem der Wettbewerb mit dem privaten Pkw eine herausragende Rolle. Der ÖPNV wird hier nur dann seine Chancen wahren können, wenn er sein Angebot eng an den Anforderungen des Verkehrsmarktes ausrichtet. Dies bedeutet zum einen die Überprüfung und eventuelle Anpassung des Bedienungsangebots an die Nachfragepotenziale als Daueraufgabe, zum anderen das kontinuierliche Bemühen um eine hohe Beförderungsqualität. Die Beförderungstarife sollen akzeptabel und marktorientiert festgesetzt werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich in diesem Sinne für eine marktgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots einsetzen.

#### 4.1.2 Demographische Einflüsse

Die bundesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird auch in Stuttgart ihren Niederschlag finden. Das bedeutet auch hier längerfristig eine schrumpfende Bevölkerung, einen Rückgang der Zahl der Jugendlichen und damit auch der Schüler sowie einen Anstieg des Anteils älterer Menschen. Während die sinkenden Einwohner- und Schülerzahlen sich primär auf das Verkehrsaufkommen und damit ggf. auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken können (vgl. Kap. 4.1.1), ergeben sich aus der Alterung der Bevölkerung möglicherweise erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität. Einem Teil dieser Anforderungen kann sicherlich mit der ohnehin notwendigen Berücksichtigung des Aspekts Barrierefreiheit (vgl. Kap. 4.1.3) entsprochen werden. Wünsche nach einer deutlichen Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zur bzw. von der Haltestelle oder die Abdeckung von kurzen Wegen durch ein Beförderungsangebot wird der ÖPNV außerhalb innerstädtischer Bereiche jedoch nur in Einzelfällen erfüllen können. Eine derartige Individualisierung der Beförderungswünsche widerspricht der hier systemimmanenten Bün-

delung von Nachfrageströmen und dürfte üblicherweise auch die durch den Zwang zur Wirtschaftlichkeit gegebenen Grenzen eines noch vertretbaren Betriebsaufwands sprengen. Soweit dennoch vor Ort ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden (wie in Feuerbach und Weilimdorf bereits realisiert), kommen hier auch ehrenamtliche Ansätze in Betracht (z. B. Bürgerbusse). Die Stadt Stuttgart wird derartige Initiativen soweit möglich administrativ unterstützen, sofern damit keine Regelangebote des ÖPNV konkurrenziert werden.

#### 4.1.3 Barrierefreiheit

Das im Jahr 2002 verabschiedete Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert in § 4 Barrierefreiheit als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe.“ Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt nicht nur behinderten Menschen, sondern insbesondere auch älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder mit Traglasten zugute.

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, werden neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich behindertengerecht errichtet. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden. Auf Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart sind in den kommenden Jahren an den S-Bahn-Stationen „Feuerbach“ (1 Aufzug und 1 Rampe), „Nordbahnhof“ (1 Aufzug) und „Nürnberger Straße“ (2 Aufzüge) Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit vorgesehen. Wünschenswert

wäre auch ein barrierefreier Übergang der S-Bahn-Haltestelle „Sommerrain“ von der Bushaltestelle zum Bahnsteig in Richtung Fellbach. Hierfür wären die Treppenzugänge der vorhandenen Unterführung um Aufzüge bzw. Rampen zu ergänzen.

Die Stadtbahn-Haltestellen innerhalb der Stadtgrenzen sind bereits heute nahezu vollständig barrierefrei zugänglich. Ab dem Jahr 2012 wird (mit Ausnahme der Haltestellen „Bopser“ und „Vaihingen Viadukt“) an allen Stadtbahn-Haltestellen ein barrierefreier Zugang möglich sein (siehe hierzu Kapitel 6.2.3).

Niederflurfahrzeuge können im Busverkehr das Ein- und Aussteigen erleichtern und beschleunigen. Der Anteil der Niederflur- bzw. Low-Entry-Busse an allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen beträgt in der Landeshauptstadt Stuttgart rund 75 % (Stand Mai 2008). Im Zuge der Neu- und Ersatzbeschaffung von Bussen sollen die Verkehrsunternehmen nur noch Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge beschaffen. In Stuttgart wird dadurch der Niederflur-Anteil bei den Linienbussen bis 2012 auf 100% steigen.

An den Wochenend-Betriebstagen (an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen) sind im Busverkehr im Rahmen der betrieblichen Machbarkeit Niederflurbusse vorrangig einzusetzen.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass auch die anzufahrenden Haltestellen einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen (vgl. Kap. 4.3.2). Insbesondere beim Neu- bzw. Umbau von Haltestellen sind erhöhte Bordsteinkanten und stufenlose Zugänge zwingend notwendig. So werden zumindest die neu- und umgebauten Bushaltestellen der Stuttgarter Straßenbahnen AG mit hohen Bordsteinen ausgerüstet. Eine enge Abstimmung zwischen den zuständigen städtischen Ämtern (Tiefbauamt, Amt für öffentliche Ordnung), der Stuttgarter Straßenbahnen AG sowie ggf. anderen betroffenen Busunternehmen ist hierfür erforderlich.



#### 4.1.4 Intermodale Verknüpfungen

Da die Benutzung des ÖPNV immer auch die Überwindung von Zu- und Abgangswegen zu bzw. von den Haltestellen erfordert, soll die Inanspruchnahme des Nahverkehrsangebots auch dadurch gefördert werden, dass den ÖPNV-Nutzern diese Wege bestmöglich erleichtert werden.

Für die zu Fuß zu- und abgehenden Kunden ist dabei eine attraktive, übersichtliche und möglichst umwegfreie Gestaltung der Fußwege anzustreben.

ÖPNV-Kunden, die für den Weg zur Einstiegshaltestelle ihren Pkw nutzen (Park and Ride), sollten schon aus ökologischen Gründen ihren Gesamtweg auf einen recht kurzen IV-Abschnitt und einen möglichst langen ÖV-Abschnitt aufteilen. Für die aus den umliegenden Landkreisen einpendelnden Arbeitnehmer und Besucher der Stadt ist deshalb ein Umstieg auf den ÖPNV weit außerhalb der Stadtgrenze anzustreben. Vorrangig sind somit die P+R-Anlagen an den dortigen S-Bahn-Stationen auszubauen, worauf die Landeshauptstadt Stuttgart jedoch keinen Einfluss hat. Auf Stuttgarter Gemarkung erscheint ein Ausbau der P+R-Abstellanlagen gegenwärtig aber verzichtbar.

Mit der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter, möglichst überdachter (und idealerweise ergänzt durch abschließbare) Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl kann die umweltschonende Abwicklung des Vor- und Nachlaufs von ÖV-Fahrten mit dem Fahrrad gefördert werden.

Daher sind an Haltestellen der Schienenverkehrsmittel (S-Bahn, Stadtbahn) die Stellplatzzahlen für Fahrräder zu erweitern. Grundlage für die in Kapitel 6.2.5 dargestellte Prioritätenliste waren die Planungen der SSB AG und des Tiefbauamts.

In Ergänzung zur Infrastruktur an den Haltestellen lässt sich die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad durch die Ermöglichung einer Fahrradmitnahme in den Nahverkehrs-Fahrzeugen zusätzlich fördern. Während dieses Angebot – mit vertretbaren Einschränkungen - im Schienenverkehr bereits besteht, ist die Fahrradmitnahme in Linienbussen bislang ausgeschlossen. Derzeit werden im Stadtverkehr Esslingen Erfahrungen mit der Fahrradmitnahme gesammelt, die von der SSB beobachtet werden.

Auf Basis dieser Erfahrungen strebt auch die Landeshauptstadt Stuttgart an, dass künftig die Fahrradmitnahme auf geeigneten Buslinien freigegeben wird. Durch einen frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 beginnenden Versuch sollen hierzu lokale Erfahrungen gesammelt werden.

#### 4.1.5 Umweltschutz

Aufgrund der Bündelung von Beförderungswünschen kann der ÖPNV Beförderungsleistungen mit vergleichsweise niedrigem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Er vermag damit sowohl zur Lösung lokaler Umweltprobleme (hohe Feinstaub- oder Stickoxidbelastungen) als auch zur Minderung globaler Effekte (Klimaveränderung) beizutragen. Zur Erreichung von Umweltzielen strebt die Landeshauptstadt Stuttgart deshalb eine weitere Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel an.

Gleichzeitig ergibt sich damit allerdings die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des öffentlichen Verkehrs sind die Verkehrsunternehmen hier aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoff-

ausstoßes bei den Fahrzeugen offensiv zu nutzen. Die Vorgaben eventueller Luftreinhaltepläne müssen beachtet werden.

Da die Benutzung des ÖPNV immer auch Zu- und Abgangswege zu bzw. von den Haltestellen mit sich bringt, ist hier das Augenmerk auch auf die dabei am häufigsten genutzten, gleichfalls umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr zu richten. Mit einer attraktiven Gestaltung der Zu- und Abgangswege sowie der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter, möglichst überdachter (und idealerweise ergänzt durch abschließbare) Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl sollte die umweltschonende Abwicklung des Vor- und Nachlaufs von ÖV-Fahrten gefördert werden.

An aus den Siedlungsgebieten gut erreichbaren Netzknoten erscheint darüber hinaus ein Angebot von Mietwagen oder Carsharing-Fahrzeugen sinnvoll, um bei besonderen Transportaufgaben auch eine Beförderung ohne den Einsatz eines privaten Pkw zu ermöglichen und damit ggf. auch auf den individuellen Pkw-Besitz dämpfend einzuwirken. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich für eine Verbesserung dieser Angebote im Umfeld städtischer Haltestellen einsetzen. Carsharing muss im gesamtverkehrlichen Zusammenhang gesehen werden. Daher wird das Carsharing-Konzept der Landeshauptstadt Stuttgart auch im derzeit entstehenden Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) der Stadt dargestellt.

#### 4.1.6 Wirtschaftlichkeit

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich (siehe § 8 (4) PBefG) oder zumindest mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen.

Bei der Erstellung des Verkehrsangebots im öffentlichen Nahverkehr wird deshalb eine höchstmögliche Produktivität angestrebt. Neben einer Begrenzung der Belastung der öffentlichen Haushalte können so auch weitere Spielräume für Angebotsverbesserungen geschaffen werden. Von den

Verkehrsunternehmen wird erwartet, dass sie an der Optimierung des Gesamtsystems konstruktiv mitwirken und insbesondere vorhandene Synergien nutzen. Solche Synergien können durch Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen, aber auch durch die Optimierung von Teilnetzen oder den Abbau paralleler Bedienungen aktiviert werden.

Zur Sicherstellung einer hohen Wirtschaftlichkeit ist das vorhandene Fahrtenangebot auch an der vorhandenen Fahrgastnachfrage zu messen. Dabei soll grundsätzlich eine Belegung von durchschnittlich mindestens 5 bis 10 Fahrgästen pro Kurs vorliegen, um eine unveränderte Beibehaltung des Leistungsangebots empfehlen zu können. Wird ein Buskurs nicht in diesem Umfang genutzt, sind Anpassungen des Fahrplanangebots oder die Verlagerung von Fahrleistungen denkbar, sofern nicht die Aufrechterhaltung eines Taktfahrplans oder die Sicherstellung von Fahrzeugumläufen dagegen sprechen. Ergänzend kann geprüft werden, ob der Einsatz eines Standardlinienbusses weiterhin sinnvoll ist. Um ein akzeptables ÖPNV-Angebot der nicht von Stadtbahnen bedienten Stadtteile auch in Tagesrandzeiten sicher zu stellen, ist ein Konzept zum Einsatz von Kleinbussen, Linientaxis und bedarfsgesteuerten Verkehren zu entwickeln und hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen (Investitionen, Vorhaltungs- und Wartungseinrichtungen etc.) zu bewerten.

Um eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, kommt für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch generell ein Taxi-Einsatz in Form von Linien- oder Anruf-Verkehren in Betracht. Dies gilt insbesondere für solche Fahrtenangebote, die zur Gewährleistung eines Mindeststandards sinnvoll erscheinen, wo aufgrund der strukturellen Randbedingungen aber gleichwohl keine hohe oder regelmäßige Inanspruchnahme zu erwarten ist. Um eine bestmögliche Akzeptanz solcher Angebote zu erreichen, sollen die Darstellung dem Kunden gegenüber sowie – bei Rufangeboten - die Nutzungsbedingungen netzweit möglichst einheitlich gestaltet werden.

## 4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

Die Güte des öffentlichen Nahverkehrs setzt sich aus den Aspekten Bedienungsqualität und Beförderungsqualität zusammen. Unter Bedienungsqualität ist der Standard der räumlichen und zeitlichen Bedienung von Siedlungsflächen zu verstehen. Sie beschreibt damit vor allem die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebots und wird wesentlich durch die Kriterien

- die räumliche Erreichbarkeit,
- die Beförderungszeiten,
- die Bedienungshäufigkeiten sowie
- die Übersichtlichkeit der Netzstruktur und des Fahrplanangebots

bestimmt.

Im Gegensatz dazu steht die Beförderungsqualität für die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt im öffentlichen Verkehrsnetz stattfindet. Hauptsächliche Elemente hierbei sind

- der Tarif sowie
- die Güte der Dienstleistungserbringung, für die im Folgenden der Begriff "Qualität" synonym verwendet wird.

Für die Bedienungsqualität gilt, dass sich für fast alle Kriterien Maßzahlen definieren lassen, die für das gesamte Stadtgebiet erfüllt sein sollen. Diese dienen zugleich als Messgrößen, um die vorhandene und angestrebte Angebotssituation in den verschiedenen Quartieren quantitativ beschreiben und bewerten zu können.

Grundlage für die Festlegung der Maßzahlen sind Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die in der Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ (Schrift Nr. 4 vom Juni 2001) zusammengefasst sind. Die dort vorgeschlagenen Mindestanforde-

rungen sind auf die örtlichen Verhältnisse im VVS sowie auf die bestehenden Möglichkeiten zur Datenanalyse angepasst worden. Für die Bewertung des Wochenend-Angebots sowie der Bedienungshäufigkeit entlang von Verkehrsachsen wurden in Anlehnung an die VDV-Systematik eigene Ansätze entwickelt. Bezüglich des Aspekts „Übersichtlichkeit“ existiert kein Grenzwert, hier wird lediglich eine Rangfolge der Linien gebildet.

Für den Aspekt der Beförderungsqualität sind nur in Ausnahmefällen Maßzahlen benennbar; die entsprechenden Zielsetzungen werden deshalb verbal beschrieben.

Alle Maßzahlen und Verfahrensweisen wurden in der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan (vgl. Kap. 1.2.4) abgestimmt und gelten somit für alle Verbundlandkreise.

#### 4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen (Maximal-Werte nach Verkehrsmitteln)

Der VDV unterscheidet bei seinen Empfehlungen für die maximalen Einzugsbereiche der einzelnen Verkehrsmittel die Gebietstypen Kernzone, Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und Gebiet mit geringer Nutzungsdichte. Die Einzugsbereiche (Luftlinie) bewegen sich dabei zwischen 400 und 1.000 m bei U- und S-Bahnen sowie Regionalzügen und zwischen 300 und 600 m bei Straßenbahnen und Bussen. Bereits bei der Bestandsaufnahme war allerdings erkennbar, dass Schwächen bei der räumlichen Erschließung bevorzugt in Stadtrandbereichen, die wohl am ehesten dem Gebietstypus Gebiet mit geringer Nutzungsdichte zuzurechnen sein dürften, auftreten. In dichter genutzten Bereichen werden durch die Überlagerung verschiedener Linien bzw. Verkehrsmittel, darunter durchweg auch immer ein Schienenverkehrsmittel, die möglichen Maximalwerte für die Haltestellenzugangswege in der Regel nicht ausgeschöpft. Es erscheint daher zulässig, zur Vereinfachung der Bearbeitung des Kriteriums räumliche Erschließung für jedes Verkehrsmittel einheitliche Einzugsbereiche im gesamten Stadtgebiet, deren Abmessungen sich an den Richtwerten für Gebiete mit geringer

Nutzungsdichte orientieren, anzunehmen. In guter Übereinstimmung mit den VDV-Empfehlungen, die dabei durchaus fahrgastfreundlich interpretiert werden, wurden für den Nahverkehrsplan somit die folgenden maximalen Einzugsbereiche definiert:

Verkehrsmittel	Einzugsbereich (Luftlinie) der jeweiligen Haltestellen in [m]
Regionalverkehr mit direkten Fahrten zum Hauptbahnhof S-Bahn	1.000
Regionalverkehr ohne direkte Fahrten zum Hauptbahnhof	800
Stadtbahn / Straßenbahn	600
Bus	500

Diese Werte entsprechen auch den Grenzwerten, für deren Einhaltung im Verbundraum sich die Verkehrsunternehmen und der VVS seit Jahren einsetzen.

Anl. 2.6 - In den Anlagen 2.6 bis 2.9 sind für das gesamte Stadtgebiet die Einzugs-  
2.9 bereiche der Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt. In den Anlage 2.6 und 2.7 sind vorrangig die Schienenhaltestellen, in den Anlagen 2.8 und 2.9 vorrangig die Bushaltestellen abgebildet.

#### 4.2.2 Beförderungszeiten (Maximalwerte nach Relationen)

Abb. 4.2 Die Beförderungszeiten sind ein wesentliches Merkmal des ÖPNV-Angebots und eine wichtige Bestimmungsgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mit der Analyse der Beförderungszeiten lässt sich darstellen, welche Verkehrsrelationen innerhalb bestimmter Zeitbereiche erreichbar sind. Als Empfehlung werden Zeitwerte definiert, die als Grenzwerte angestrebt werden sollen (z. B. maximal 25 Minuten Beförderungszeit zwischen Gemeindeteil- und dem zugehörigen Gemeindehauptort). Bei der Interpretation dieses Bewertungskriteriums ist die vorliegende Raumstruktur zu beachten und in Verbindung mit den vorhandenen Distanzen hinsichtlich der erzielbaren Geschwindigkeiten zu analysieren.

Für Verbindungen innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart können sinngemäß die Empfehlungen des VDV für die Anbindung von Gemeindeteilen an das Gemeindezentrum übertragen werden. Der VDV schlägt hier eine Obergrenze von 40 Minuten für die Reisezeit vor. Definitionsgemäß umfasst die Reisezeit allerdings den gesamten Zeitbedarf vom Verlassen der Startadresse bis zur Ankunft an der Zieladresse. Um hier Vergleiche mit den über die elektronische Fahrplanauskunft ermittelten Beförderungszeiten anstellen zu können, muss die Empfehlung für die maximale Reisezeit noch um den Zeitaufwand für die Zu- und Abgangswege zu bzw. von den Haltestellen sowie die Wartezeit vor dem ersten Einstieg in ein Verkehrsmittel verringert werden. Bei angenommenen durchschnittlichen Gehstrecken von etwa 300 m (Luftlinie) mit einem Zeitbedarf von jeweils etwa 5 Minuten und einer ebenfalls 5-minütigen Wartezeit an der Starthaltestelle wäre hier ein Abschlag von 15 Minuten zu veranschlagen.

Ein Grenzwert von 25 Minuten für die Beförderungszeit von allen Haltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart zu zentralen Bereichen ist jedoch selbst dann nicht einzuhalten, wenn nicht nur die Stuttgarter Innenstadt, sondern auch die Kerne der größeren Stadtbezirke als zentrale Bereiche definiert werden. In Anbetracht der Grundannahmen des VDV (maximale Wegstrecke 8 km, durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit 25 km/h) überrascht dieses Ergebnis allerdings kaum. Immerhin beträgt die Entfernung von der Stadtmitte zu den Stadtgrenzen gut 10 km Luftlinie, wobei aufgrund der schwierigen Topografie in der Regel deutliche Umwege hinzukommen. In den ausgedehnten Siedlungsbereichen sind zudem Beförderungsgeschwindigkeiten von 25 km/h im Busverkehr nur schwer zu realisieren. Da für die Fahrt von den äußeren Stadtbezirken in die Stuttgarter City im Regelfall aber zumindest abschnittsweise Schienenverkehrsmittel benutzt werden, wird dieser Richtwert hier beibehalten. Unter der Annahme maximaler Beförderungsweiten von etwa 12 km (Umfwegfaktor 1,2) bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 25 km/h wird daher ein auf die



Stuttgarter Situation angepasster Grenzwert von 30 Minuten Beförderungszeit für Fahrten in zentrale Bereiche definiert, wobei in dieser gedehnten Zeitspanne dann auch die Stuttgarter City aus allen Teilen des Stadtgebiets erreichbar sein sollte.

Grenzwert der Beförderungszeit für Fahrten in die Stuttgarter City
30 Minuten

#### 4.2.3 Bedienungshäufigkeiten

##### 4.2.3.1 Vertaktung

Die VDV-Empfehlungen geben für Ober- und Mittelzentren in Abhängigkeit von der Nutzungsdichte der Siedlungsbereiche Fahrplanktakte von bis zu 30 min in den Normalverkehrszeiten und bis zu 60 min in den Spätverkehrszeiten vor. Das Fahrtenangebot in den Hauptverkehrszeiten soll ausgehend von der Normalverkehrszeit nachfrageorientiert (ausreichendes Platzangebot) festgelegt werden. Auch hier ist festzustellen, dass die gewünschten kürzeren Fahrplanktakte in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte im Regelfall durch Linien mit hohen Frequenzen oder dank der Überlagerung mehrerer Linien problemlos erreicht werden, während sich die unter dem Gesichtspunkt Bedienungshäufigkeit kritischen Bereiche durchweg in Stadtrandlagen, die zumeist von nur einer Linie bedient werden, befinden.

Im gesamten S-Bahn-Netz gilt tagsüber und bis in die Abendstunden ein 30-Minuten-Grundtakt (HVZ: 15-Minuten-Takt). Im Bereich des SSB-Schienennetzes wird der 15-Minuten-Takt nur in wenigen, vernachlässigbaren Fällen unterschritten, üblich ist hier tagsüber ein 10-Minuten-Takt. Auf den meisten, für die ÖV-Erschließung relevanten innerstädtischen Buslinien gelten tagsüber 10- oder 20-Minuten-Takte, selbst in den Abendstunden werden 30-Minuten-Takte selten

überschritten. Viele Bereiche der Landeshauptstadt Stuttgart, die eher den Gebieten mit geringer Nutzungsdichte zuzuordnen sind, verfügen daher über mindestens eine 20-minütliche Bedienung tagsüber und eine Bedienung alle 30 Minuten in den Abendstunden. Im Hinblick auf die angestrebte gleichwertige Bedienung von Quartieren mit vergleichbaren Strukturen wird daher als Ziel der Nahverkehrsplanung in der Landeshauptstadt Stuttgart die Einhaltung der VDV-Richtwerte in allen Siedlungsbereichen für sinnvoll erachtet.

Als Mindestangebot an einer für die räumliche Erschließung eines Siedlungsbereichs unverzichtbaren Haltestelle wäre demnach eine halbstündliche Bedienung tagsüber und eine stündliche Bedienung abends anzusehen. Bei einer Festlegung des Bedienungszeitraums zwischen ca. 5.30 Uhr und ca. 24.00 Uhr an Normalwerktagen ergeben sich so mindestens 33 Abfahrten und Ankünfte pro Tag, die Fahrten zu bzw. von den zentralen Bereichen ermöglichen. Sofern am Wochenende die Bedienungszeiträume eingeschränkt werden, verringert sich die Fahrtenzahl an diesen Tagen entsprechend.

angestrebtes Mindestfahrtenangebot an für die räumliche Erschließung wichtigen Haltestellen			
Zeitbereich	Bedienungszeitraum (Normalwerktag)	Fahrplantakt in Minuten	Zahl der Abfahrten bzw. Ankünfte
HVZ / NVZ	ca. 5.30 - 20.00	30'	29
SVZ	ca. 20.00 - 24.00	60'	4
Summe:			33

Die angestrebte Fahrtenzahl wird in der Regel durch eine ÖV-Linie gewährleistet werden müssen, die im entsprechenden Bedienungszeitraum in den entsprechenden Fahrplantakten verkehrt und somit mindestens 33 Fahrtenpaare pro Normalwerktag aufweist. Für eine nicht an den Linienenden gelegene Haltestelle ergeben sich so 66 tägliche Ankünfte bzw. Abfahrten. An Endhaltestellen sowie im Fall von Ringschlüssen oder im Einrichtungsverkehr befahrenen Ringlinien reichen allerdings auch 33 Bedienungen zur Sicherstellung des Mindestbedienungsangebots aus. Selbstverständlich kann dieses

Mindestangebot auch durch die Überlagerung mehrerer schwächer bedienter Linien gewährleistet werden, wobei dann ggf. bei der Vertaktung Abstriche gemacht werden müssen.

#### 4.2.3.2 Tageszeitliche Verteilung des Angebots

Für die Bedienungszeiträume und die Dauer der Verkehrszeiten HVZ, NVZ und SVZ gibt der VDV keine explizite Empfehlung ab, hier soll bei der Angebotskonzeption die jeweilige Tagesganglinie des Fahrgastaufkommens berücksichtigt werden. Nachdem sowohl im gesamten Verbundgebiet als auch innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart den ÖV-Kunden ein funktional und zeitlich aufeinander abgestimmtes Angebot von Bus- und Bahnlagen zur Verfügung gestellt werden soll und in der Vergangenheit unter Hinweis auf diese Abstimmung bestehende Direktverbindungen teilweise durch Umsteigeverbindungen ersetzt worden sind, können die Betriebszeiten für die einzelnen Linien jedoch nicht mehr individuell festgelegt werden. Für die Akzeptanz des ÖV-Angebots als Ganzes ist es vielmehr wesentlich, dass während der Zeiten regelmäßiger Bedienung auf den Hauptlinien (Schienenstrecken) auch auf den übrigen für die ÖV-Erschließung relevanten Linien ein Fahrtenangebot besteht. Kleinere Anschlusslücken bei Betriebsbeginn und Betriebsende, die zumeist aus betrieblichen Gründen nicht zu vermeiden sind, sind hier in einigen Fällen jedoch vertretbar.

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass die für die ÖV-Erschließung wichtigen Schienenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt Stuttgart an Normalwerktagen bis gegen 5.30 Uhr ihren vollen Betrieb aufgenommen haben. An Samstagen ist ein leicht verzögerter Betriebsbeginn erkennbar, der mit etwa 6.00 Uhr definiert werden kann. Entsprechend der schwächeren Nachfrage entfallen an Sonn- und Feiertagen insbesondere im S-Bahn-Netz einige Frühkurse zusätzlich. Mit Rücksicht auf die angestrebte weitere Gewinnung von Potenzialen im Freizeitverkehr sollte allerdings das Erreichen der gegen 7.30 Uhr vom Hauptbahnhof

abgehenden Fernverkehrszüge aus weiten Teilen des Stadtgebiets ermöglicht werden, was einen allgemeinen Beginn der Haltestellenbedienung ab 7.00 Uhr erfordert. Das Fahrtenangebot im S- und Stadtbahnnetz besteht an allen Tagen bis mindestens 23.30 Uhr.

Die Größe der zulässigen Bedienungslücken ist durch die Empfehlungen des VDV zur Bedienungshäufigkeit bereits festgelegt und beträgt somit 30 Minuten tagsüber (HVZ, NVZ) und 60 Minuten in den Abendstunden (SVZ). Einzelne geringfügig größere Taktlücken, die durch Taktwechsel oder Randbedingungen des Fahrzeugeinsatzes verursacht werden, sind dabei tolerierbar. Gleiches gilt für Taktlücken bis zu 60 Minuten in den frühen Morgenstunden an Sonn- und Feiertagen. Zusammengefasst ergeben sich für die tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebots daher folgende Zielgrößen:

angestrebte tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebots an für die räumliche Erschließung wichtigen Haltestellen						
Verkehrstag	späteste erstmalige Bedienung		früheste letztmalige Bedienung	größte Taktlücke [min] in der		
	Stadtbahn	Bus		HVZ	NVZ	SVZ
Mo - Fr	05:30	05:30	23:30	30	30	60
Sa	06:00	07:00	23:30		30	60
So	06:30	07:00	23:30		30	60

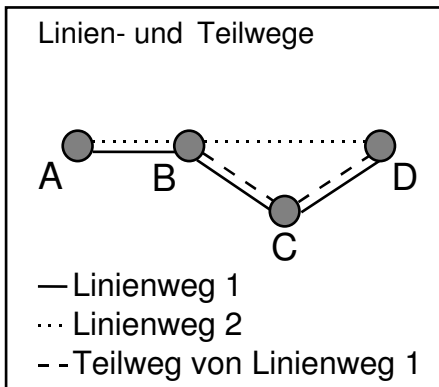
Die zulässigen größten Taktlücken in den einzelnen Verkehrszeiten sind lediglich als Maximalwerte zu verstehen.

Um die Merkbarkeit der Linienfahrpläne zu unterstützen, sollten die Fahrpläne möglichst wenige Taktsprünge aufweisen und diese bevorzugt innerhalb einer Taktfamilie erfolgen. In Bereichen sich überlagernder Einzellinien sind die Fahrpläne im Rahmen der betrieblichen Spielräume und der Anschlussbindungen so zu entzerren, dass eine möglichst gleichmäßige Bedienung der Überlagerungsstrecke erfolgt und keine „Konvoi-Bildung“ entsteht.

#### 4.2.4 Übersichtlichkeit (Quotient Linienwege : Anzahl Fahrten pro Linie)

Abb. 4.4 Die Begreifbarkeit und damit die Akzeptanz des ÖV-Angebots hängen wesentlich auch von einer klaren, übersichtlichen Linienstruktur ab. Je mehr Abweichungen es von einem „normalen“ Linienweg gibt, desto undurchsichtiger bzw. unübersichtlicher stellt sich das Angebot für den Fahrgast dar.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde deshalb zur Ermittlung der Linienstruktur als quantitative Messgröße ein Übersichtlichkeitsquotient (aus der Anzahl verschiedener Linienwege bzw. Teilwege bezogen auf die Gesamtzahl der Fahrten auf der Linie) für alle Buslinien ermittelt. Bei einem hohen Quotienten liegt eine variable Linienführung vor, die ggf. für den Kunden nur schwer nachvollziehbar ist.

Abb. 4.4: Übersichtlichkeit der Linienstruktur

Übersichtlichkeitsquotient 1 =  
 Linienwege / Gesamtzahl der Fahrten

Übersichtlichkeitsquotient 2 =  
 Teilwege (inklusive Linienwege) /  
 Gesamtzahl der Fahrten

Werden die Linienwege bzw. Teilwege auf die Anzahl der Fahrten bezogen, die eine Buslinie pro Wochentag zurücklegt, erhält man als Maß für die Übersichtlichkeit einer Linie die obigen Quotienten, einen für Linienwege, einen für Teilwege.

Für beide Quotienten gilt: Je näher der jeweilige Quotient bei 1 liegt, desto unübersichtlicher stellt sich das Angebot für den Fahrgast dar, je näher er bei Null liegt, desto übersichtlicher ist das Angebot.

#### 4.2.5 Tarif

Die Stadt Stuttgart liegt innerhalb des Verbundgebietes des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Auf allen Linienverkehren im Stadtgebiet ist für Fahrten innerhalb des Verbundraums der VVS-Gemeinschaftstarif anzuwenden. Ausnahmen für besondere Verkehrsangebote sind nur mit Zustimmung der Stadt und in Abstimmung mit dem VVS möglich.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer kann man innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl benutzen: alle S-Bahnen, Züge des Nahverkehrs, Stadtbahnen und Linienbusse.

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebiets überschreiten, strebt der VVS in Kooperationen mit benachbarten Verbänden und Landkreisen und in Abstimmung mit dem Land erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Als eine bereits umgesetzte flächendeckende Lösung für Zeitkartenkunden kann hier auf das landesweit gültige AboPlus-Ticket verwiesen werden. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs der verbundüberschreitenden Verkehre befürwortet die Landeshauptstadt Stuttgart diese Bemühungen.

#### 4.2.6 Qualität (einschließlich Auslastung)

Der öffentliche Nahverkehr befindet sich in direktem Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr. Um sein Fahrgastaufkommen erhalten zu können oder gar auszubauen, muss er bereits heute auch unter den Teilen der Bevölkerung Kunden gewinnen, die über einen jederzeit nutzbaren Pkw verfügt („Wahlfreie Nutzer“). Diese Gruppe wird demographie- und sozialisationsbedingt zunehmen. Gleichzeitig steigen mit der immer besseren Ausstattung der Kraftfahrzeuge auch die Ansprüche an ein attraktives Nahverkehrsangebot. Der ÖPNV wird in diesem Wettbewerb deshalb nur

dann bestehen können, wenn er sich den Erwartungen insbesondere auch der wahlfreien Kunden anpasst.

Ein wichtiges Element bei diesen Bemühungen ist neben der durch die obigen Merkmale fixierten Bedienungsqualität der Aspekt der Beförderungsqualität. Diese wird durch die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt mit dem ÖPNV stattfindet, beschrieben. Im Einzelnen sind hier folgende Einflussgrößen zu identifizieren:

- Zuverlässigkeit und Leichtigkeit der Betriebsabwicklung
- Platzangebot
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Tarif und Verkauf
- Kundenservice
- Anschlusssicherheit

Die Aspekte Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung, Tarif und Verkauf sowie Kundenservice und Anschlusssicherheit sind vom Verkehrsunternehmen unmittelbar steuerbar. In Kap. 6 sind die Vorstellungen der Stadt als Aufgabenträger bezüglich dieser Merkmale niedergelegt.

Dem Grundsatz nach ist auch das Platzangebot direkt durch das Unternehmen beeinflussbar. Es besteht jedoch ein unmittelbarer Zusammenhang zum Fahrplanangebot und dem entsprechenden Bedienungsaufwand. Eine Ausweitung der Beförderungskapazitäten insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist zumeist mit erheblichen Sprungkosten und einem Verlust an Wirtschaftlichkeit beim Linienbetrieb verbunden. Insoweit ist ei-



ne Abwägung zwischen Kundenorientierung und Zusatzaufwand statthaft. Gleichwohl sollten auch zu Spitzenzeiten annehmbare Beförderungsverhältnisse für alle Kunden angeboten werden. Die Beförderungspflicht gemäß PBefG ist zudem in jedem Fall zu erfüllen.

## 4.3 Zielsetzungen für die Infrastruktur

### 4.3.1 Gestaltung von Verkehrswegen

Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Planungs- und Straßenbaulastträger sind deshalb aufgefordert, die Belange des Linienverkehrs bei der Gestaltung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, die Einrichtung von Busspuren und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren mit ein. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Bushaltestellen sind vorzugsweise als Buskaps auszugestalten. Für Detailplanungen wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“<sup>2</sup> verwiesen. In Kapitel 6.2.4 sind die geplanten Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs dargestellt.

### 4.3.2 Gestaltung von Haltestellen

Anl. 4.1 Ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im Behindertengleichstellungsgesetz geforderte Einstieg von Behinderten „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination Niederflureinstieg und er-

---

<sup>2</sup> Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2003

höhe Bordsteinkante zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Die Bushaltestelle sollte zudem eine ausreichend große Fahrgastaufstellfläche umfassen, stufenfrei zugänglich und mit taktilen Orientierungshilfen ausgestattet sein (vgl. Anlage 4.1). Sie sollte darüber hinaus mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen. Je nach Lage und Fahrgastaufkommen sind auch ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sinnvoll. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2003 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS zu beachten.

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Neubauten grundsätzlich so anzulegen, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Altanlagen sollen entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen hängt vom eingesetzten Fahrzeugmaterial ab. Sind dessen Eingangsbereiche stufenfrei, ist die Bahnsteighöhe an der Fahrzeugbodenhöhe zu orientieren. Für optimale Einstiegsverhältnisse sollten dabei für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt Werte von maximal 5 cm angestrebt werden. Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung obligatorisch. Ist ein Fahrscheinkauf im Fahrzeug nicht möglich, müssen an jeder Haltestelle auch Fahrscheinautomaten vorhanden sein.

Die Ausstattung von Haltestellen des Schienenverkehrs mit Fahrradständern und -boxen soll kontinuierlich verbessert und ausgeweitet werden.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Stadtbahn-Haltestellen sollen an neuen Haltestellen grundsätzlich „Z-Übergänge“ gebaut werden. An bereits existierenden Haltestellen sollen – wo noch nicht vorhanden – sukzessive solche Überwege nachgerüstet werden.

## 4.4 Zielsetzungen für die Verkehrsfinanzierung

### 4.4.1 Ausgabensituation in der Landeshauptstadt Stuttgart

Die jährlichen Gesamtausgaben für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart setzen sich aus folgenden Positionen zusammen:

- Ausgleich von ungedeckten Aufwendungen der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Ausgaben für die Schülerbeförderung
- Ausgaben für Zuweisungen an den VVS (Verbundstufe I),
- Ausgaben für die Umlage des VRS (Verbundstufe II),
- die Vermögensumlage,
- Ausgaben für Zuweisungen an das Land für den Betrieb der S-Bahn und für deren behindertengerechten Ausbau sowie
- Ausgaben für die Einrichtung von Busbevorrechtigungen.

Die Ausgaben zur Verbesserung der Haltestellenausstattung und der Fahrgastinformation (FAG-Fördermittel) wurden vom Land Baden-Württemberg ausgeglichen, so dass hierfür der Landeshauptstadt keine zusätzlichen Aufwendungen entstanden sind.

Für das Jahr 2007 beliefen sich die Gesamtausgaben auf ca. 46,6 Mio. €. In Anbetracht der angespannten Haushaltslage ist die Stadt um eine Stabilisierung ihrer Ausgaben bemüht. Die Güte des ÖPNV-Angebots soll dabei jedoch auf dem heutigen Niveau gehalten, partiell ggf. auch noch verbessert werden.

#### 4.4.2 Finanzierung des bestehenden Angebots

Wenngleich innerhalb des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart mit rund 55% ein bundesweit respektablem Kostendeckungsgrad durch Fahrgeldeinnahmen erreicht wird, so bedeutet dies umgekehrt, dass ca. 45% des Aufwands für die Leistungserstellung im Wesentlichen aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden muss. Auch der Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart ist hierdurch erheblich belastet. Die Stadt ist allerdings bereit, das städtische Verkehrsangebot auch weiterhin finanziell abzusichern.

Zusätzliche Finanzmittel könnten z. B. über höhere Parkgebühren, über die Ausweitung des Parkraummanagements oder über einen Mobilitätsbonus gewonnen werden. Die zu prüfenden Finanzierungskonzepte werden auch im Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) der Stadt zu diskutieren sein.

In den vergangenen Jahren haben sich Verkehrsleistungen und Verkehrsmengen in den einzelnen Teilräumen und -netzen des Verbundgebiets zweifellos unterschiedlich entwickelt. Infolge zahlreicher Angebotsverbesserungen sind überdies viele einzelne Finanzierungsvereinbarungen getroffen worden, die zu einer gewissen Intransparenz der Verkehrsfinanzierung beitragen. Die Landeshauptstadt ist deshalb bereit, eine von verschiedenen Verbundpartnern geforderte Weiterentwicklung der Verkehrsfinanzierung im VVS konstruktiv zu begleiten.

#### 4.4.3 Finanzierung von Angebotsverbesserungen

Bei der Umsetzung von Maßnahmen im S-Bahn- und Regionalzugverkehr liegt die Federführung bei den jeweils zuständigen Aufgabenträgern. Soweit hierbei eine Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt Stuttgart erforderlich ist, wird dies über vertragliche Vereinbarungen geregelt.

Maßnahmen bei Schienen- und Busverkehren der Stuttgarter Straßenbahnen AG werden von der SSB umgesetzt. Sofern die SSB hierfür nicht

kostendeckende Mehrleistungen erbringen muss, sind zusätzliche Mittel aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart zur Verfügung zu stellen. Bei Maßnahmen, die Linien anderer Verkehrsunternehmen betreffen, schließt die Landeshauptstadt Stuttgart Verkehrsbedienungsverträge mit dem jeweiligen Unternehmen ab. Nicht gedeckte Kosten für eventuelle Mehrleistungen müssen auch in diesem Fall von der Landeshauptstadt Stuttgart übernommen werden.

Als Kostendeckungsbeitrag zur Finanzierung von verbesserten Angeboten wird der Landeshauptstadt die dem VVS-Einnahmenpool zufließenden Mehrerlöse für den zugewonnenen Neuverkehr entsprechend der sog. modifizierten Tarifzonenmethodik angerechnet. Dieser Neuverkehr und die entsprechenden Mehrerlöse werden im Regelfall zunächst auf der Grundlage empirisch abgesicherter Erkenntnisse durch den VVS prognostiziert; die Richtigkeit der Prognose ist jedoch später durch Nachher-Erhebungen nachzuweisen.

Für investive Maßnahmen werden in der Regel Fördermittel aus dem Entflechtungsgesetz (früher: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG]) in Anspruch genommen. Den verbleibenden, nicht durch Zuschüsse abgedeckten Kostenanteil übernimmt der kommunale Träger. Bei der SSB, wo durch Vertrag mit der Landeshauptstadt die Infrastruktur ins Eigentum des Unternehmens übergang, ist das Verkehrsunternehmen Maßnahmen-träger und stellt deshalb auch die Komplementärfinanzierung.

## 5 Bewertung

### 5.1 Zielsetzung und Methodik

Gemäß § 11 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG ist im Rahmen der Bearbeitung des Nahverkehrsplans das bestehende ÖPNV-Angebot einer Bewertung zu unterziehen. In dieser Bewertung werden die Stärken und Schwächen des ÖPNV-Angebots in der Landeshauptstadt Stuttgart herausgearbeitet. Daneben soll auch festgestellt werden, ob für Räume vergleichbarer Strukturen gleichwertige Angebote vorliegen. Die Bewertungsergebnisse bilden die Basis für die Formulierung von Zielsetzungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV (Kapitel 6 - Einzelziele).

Die Bewertung besteht aus zwei Stufen. In der ersten Stufe erfolgt ein Vergleich der in der Bestandsaufnahme ermittelten Daten mit zu definierenden Kriterien zur Analyse der Angebotsqualität. Die hier verwendeten Kriterien, die als Mindestanforderungen zu verstehen sind, orientieren sich an Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). In Abstimmung mit den übrigen Landkreisen im VVS wurden - soweit möglich - einheitliche Werte festgelegt, so dass die Ergebnisse auch verbundbezogene Vergleiche erlauben. Der Vergleich der Bestandsdaten mit den Bewertungskriterien liefert Hinweise auf Pluspunkte oder Defizite im vorhandenen ÖPNV-Angebot.

In einer zweiten Bewertungsstufe werden ergänzend die spezifischen örtlichen Gegebenheiten wie Verkehrspotenziale, anstehende Siedlungs- oder Infrastrukturmaßnahmen, sonstige bekannte Schwachpunkte, bekannte Wünsche aus den Stadtbezirken und bereits diskutierte und ggf. auch verworfene Lösungsansätze sowie Anregungen von Verkehrsunternehmen einbezogen, um eine abschließende Bewertung (Gesamtbewertung) darauf aufzusetzen. Diese zweite Stufe bildet dann die endgültige Grundlage für die Ableitung von Zielsetzungen zu den Linienverkehren.

## 5.2 Analyse der Bewertungskriterien

Die Empfehlungen des VDV zur Mindesterschließung bzw. Mindestbedienung von Siedlungsbereichen sind stark an der gemeindeübergreifenden Zentralörtlichen Gliederung orientiert und daher für die Landeshauptstadt Stuttgart als zusammenhängend bebauten Stadtgebiet zum Teil nicht unmittelbar zutreffend. Für ihre Anwendung bei der Bewertung müssen sie deshalb leicht modifiziert werden, wobei jedoch die den Empfehlungen zugrundeliegenden Überlegungen beachtet werden. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die Richt- und Schwellenwerte, die in der Vergangenheit bei der Beurteilung von Bauleitplanungen verwendet wurden und die daher die bestehende ÖV-Erschließungssituation bereits prägen.

Zeigt sich bei der Gegenüberstellung von Ist-Werten und Qualitätskriterien eine negative Abweichung zu den Kriterien, so wird daraus zunächst ein Untersuchungs-, aber noch kein Handlungsbedarf abgeleitet. Wird andererseits festgestellt, dass das tatsächliche ÖPNV-Angebot besser ist als gemäß den Vergleichswerten, so muss daraus noch kein Überangebot folgen. Die Analyse der jeweiligen Hintergründe und die endgültige Beurteilung bleibt der verkehrlichen Gesamtbewertung vorbehalten.

Im folgenden wird die Ableitung und Festsetzung der einzelnen Bewertungskriterien sowie die Vorgehensweise bei der Bewertung beschrieben.

### 5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

Anl. 5.1 und 5.2 Die Überprüfung, inwieweit es in der Landeshauptstadt Stuttgart Siedlungsgebiete gibt, die außerhalb der empfohlenen Einzugsradien vorhandener Haltestellen liegen, erfolgt anhand der topografischen Karten aus der Bestandsaufnahme, in denen die Einzugsbereiche markiert sind (Anlagen 2.6 bis 2.9). Bestehende Siedlungsbereiche, für die sich Defizite bei der ÖPNV-Erschließung ergeben, sind in Anlage 5.1 zusammen-

gefasst; sich aus der Flächennutzungsplanung ergebende künftige Erschließungsdefizite sind in Anlage 5.2 dargestellt.

### 5.2.2 Beförderungszeiten

Für die Bewertung der Beförderungszeiten werden die Haltestellen Hauptbahnhof, Stadtmitte/Rotebühlplatz, Schlossplatz, Charlottenplatz und Friedrichsbau als typische Zielhaltestellen im Stadtgebiet definiert. Auf der Basis der in Anlage 2.10 dargestellten Beförderungszeiten ab bzw. zu den übrigen Haltestellen des Stadtgebiets lassen sich jene Haltestellen feststellen, von denen aus zu allen Zielpunkten mehr als 30 Minuten Beförderungszeit benötigt werden. Sofern nicht benachbarte Haltestellen mit zeitkürzeren Verbindungen die Erschließungsaufgabe einer auffälligen Haltestelle übernehmen können, ist hier ein Untersuchungsbedarf gegeben.

Anl. 5.3 Haltestellen, für die ein Untersuchungsbedarf bei den Beförderungszeiten von/zur Stuttgarter Innenstadt festgestellt wurde, sind in Anlage 5.3 zusammengefasst.

### 5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Für die Bewertung gilt die Annahme, dass sich von den zentralen Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs aus alle wichtigen Ziele im Stadtgebiet sowie in der Region erreichen lassen und sich so über diese zentralen Bereiche hinweg auch beliebige weiterführende Verbindungen ergeben. Als entscheidend für die Erreichbarkeit von Siedlungsflächen wird daher die Qualität der Verbindungen zu zentralen Bereichen angesehen. Anhand der in den Anlagen 2.11 ff grafisch dargestellten Zahl der Fahrmöglichkeiten zwischen allen Haltestellen im Stadtgebiet und verschiedenen wichtigen Zielpunkten werden jene Haltestellen ermittelt, die weniger als 33 Verbindungen für die Hin- bzw. Rückrichtung aufweisen. Ein Untersuchungsbedarf ist allerdings zu verneinen, wenn



benachbarte, besser bediente Haltestellen die Erschließungsaufgabe dieser auffälligen Haltestelle übernehmen können.

- Anl. 5.4 Die Haltestellen, von denen aus die Stuttgarter Innenstadt mit weniger als 33 Fahrmöglichkeiten zu erreichen ist, sind in Anlage 5.4 dargestellt.

Zur Begrenzung des Bearbeitungsaufwands wird bei der Bewertung der tageszeitlichen Verteilung des Angebots nicht das Fahrtenangebot an den einzelnen Haltestellen, sondern das der in der Landeshauptstadt Stuttgart verkehrenden erschließungsrelevanten Linien analysiert. Dabei werden die in den Anlagen 2.38 bis 2.40 zusammengestellten Daten zu den einzelnen Linien mit den Zielgrößen verglichen und - sofern Abweichungen auftreten - ein Untersuchungsbedarf festgestellt. Dieser kann verneint werden, wenn die Bedienungslücken einer Linie von anderen Linien aufgefüllt oder überkompensiert werden.

- Anl. 5.5 Linien, bei denen an Normalwerktagen (Mo-Fr) sowie am Betriebstag Samstag sowie an Sonn- und Feiertage ein Defizit bei der tageszeitlichen Verteilung des Angebots festgestellt wurde, sind in Anlage 5.5 zusammengefasst.

#### 5.2.4 Linienstruktur und Übersichtlichkeit des Angebots

Für das Kriterium „Übersichtlichkeit“ existieren keine Empfehlungen des VDV. Ein genereller Grenzwert für dieses Kriterium ist auch wenig sinnvoll, da eine entsprechende Linienführung bei schwacher oder variabler Nachfragesituation durchaus, insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen, angemessen sein kann (siehe dazu auch Kapitel 4.2.4). Es wird daher speziell bei Linien mit einer hohen Unübersichtlichkeit untersucht, ob mit der jeweiligen Buslinie durch Abweichungen vom üblichen Linienweg Gebiete bedient werden, die sonst nicht an den ÖPNV angeschlossen wären, oder ob mit dem Linienverlauf auf eine differenzierte Nachfrage (z. B. Schülerverkehr, Werksverkehr etc.) Rücksicht genommen wird. Ist beides nicht der Fall, liegt für die jeweilige Buslinie ein Handlungsbedarf vor.

Für den Linienverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart kann festgestellt werden, dass durchweg sehr gute Übersichtlichkeitswerte vorliegen. Linien mit Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Übersichtlichkeit gibt es daher nicht.

## 5.3 Gesamtbewertung

### 5.3.1 Gesamtstadt

Das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Stuttgart ist insbesondere an Normalwerktagen als sehr gut zu bezeichnen. Dies belegen auch die recht hohen ÖV-Anteile beim Binnenverkehr wie auch beim Quell- und Zielverkehr. Die festgestellten negativen Abweichungen von den definierten Zielwerten für die Qualitätskriterien betreffen jeweils nur Bruchteile der insgesamt zu erschließenden Fläche bzw. des Umfangs des gesamten ÖPNV-Angebots und sind damit auch nur für wenige Einwohner oder Beschäftigte in der Landeshauptstadt Stuttgart von Belang.

Die ermittelten Defizite beim Kriterium räumliche Erschließung betreffen fast ausschließlich vergleichsweise locker bebaute Siedlungsrandlagen. Nachdem sich zum einen Siedlungsrande im Regelfall an topografischen Gegebenheiten, nicht aber an den kreisförmigen Grenzen der (schematisierten) Haltestelleneinzugsbereiche orientieren und zum anderen die ÖV-Erschließung von baulich nicht genutzten Flächen wirtschaftlich wenig sinnvoll erscheint, sind gewisse „Überstände“ bei der Überlagerung von Siedlungsflächen mit Haltestelleneinzugsbereichen kaum zu vermeiden. Zur Beseitigung dieser Erschließungsdefizite müsste in der Regel ein gesonderter Linienverkehr eingeführt werden, der zumeist über Wohnstraßen die schlecht erschlossenen Bereiche anzubinden hätte. Den vom Defizit betroffenen Einwohnern oder Beschäftigten bliebe damit zwar ein etwas längerer Fußweg erspart, sie müssten dafür allerdings einen zusätzlichen Umsteigevorgang und eventuelle Wartezeiten akzeptieren.

Erfahrungen mit bestehenden Buszubringern und -abbringern zum bzw. vom Schienenverkehr zeigen allerdings, dass diese Linien auf kurzen Streckenabschnitten nur dann benutzt werden, wenn die Weiterfahrt ohne längere Wartezeit möglich ist. Ansonsten wird der (den Richtwert übersteigende) längere Fußweg zum übergeordneten Verkehrsmittel in Kauf genommen oder dieser Weg mit einem Individualverkehrsmittel (häufig: Fahrrad) überwunden. Da auf solchen Ergänzungslinien, die zur Begrenzung des Aufwands allenfalls mit einem einzigen Fahrzeug bedient werden würden, sicherlich kein allzu dichter Taktverkehr angeboten werden könnte, wäre demnach hier mit einer äußerst geringen Auslastung zu rechnen.

Hinzu kommt, dass sich die Bewohner von Siedlungsrandbereichen vielfach mit der problematischen Anbindung an das ÖV-Netz arrangiert haben und gelegentlich eine häufigere Bedienung ihrer Wohngebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch nicht befürworten. Es wird deshalb empfohlen, eventuell für Verbesserungsmaßnahmen zur Verfügung stehende Mittel auf solche Bereiche zu konzentrieren, wo vergleichsweise hohe Bebauungsdichten oder öffentliche Einrichtungen mit Besucherverkehr bestehen und damit viele potentielle Nutznießer erreicht werden. Eine lückenlose Abdeckung des Stadtgebiets mit Haltestelleneinzugsbereichen sollte zwar im Grundsatz angestrebt werden, die Realisierung dieses Ziels würde jedoch enorme Aufwendungen verursachen und gleichwohl den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr nur wenig beeinflussen. Insofern erscheint der Fortbestand einzelner schlecht erschlossener Siedlungsrandbereiche unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen tolerierbar. Bei der Ausweisung neuer Bauflächen sollte allerdings darauf geachtet werden, dass hier keine neuen Defizitgebiete entstehen.

Die mittlere Beförderungszeit von den Haltestellen im Stadtgebiet bis in die Stuttgarter Innenstadt beträgt maximal 38 Minuten, selbst der Richtwert von 30 Minuten wird in nahezu allen Fällen eingehalten bzw. unterschritten. Auch bei den Haltestellen, wo die mittlere Beförderungszeit über 30 Minuten liegt, existieren zumeist mehrere zeitkürzere Verbindungen.

Unterschiedliche Fahrplankonzepte und Taktsymmetrien führen jedoch im Tagesverlauf immer wieder zu ungünstigen Anschlüssen mit entsprechenden Fahrzeitverlusten und damit zu einer Anhebung des Mittelwerts. Auf der Basis des vorhandenen Leistungsumfangs der betroffenen Linien sind dabei in der Regel aber keine weiteren Anschlussoptimierungen möglich.

Die festgestellten Grenzwertüberschreitungen bewegen sich allerdings im Bereich einzelner Minuten und betreffen nur wenige Haltestellen. Zudem zeichnet die vorgenommene Auswertung über die elektronische Fahrplanauskunft ein kritischeres Bild als die tägliche Praxis, da alle Verbindungen als gleichwertig betrachtet werden. Tatsächlich sind in der Regel jedoch die Anschlüsse in Lastrichtung optimiert, d. h. für die Mehrzahl der Fahrgäste werden häufig kürzere Beförderungszeiten angeboten. Insgesamt lässt sich daher aus dem Kriterium Beförderungszeit für die Erreichbarkeit der City oder wichtiger Zielpunkte in den Stadtbezirken kein besonderer Handlungsbedarf ableiten.

Seit der Verlagerung der Messe Stuttgart vom Killesberg zum Standort Flughafen werden aus den östlichen und nördlichen Stadtbezirken die deutlich längeren Anfahrtszeiten beklagt. Als besonders unbefriedigend ist dabei die Situation im Bereich Sillenbuch, Heumaden, Hedelfingen und Obertürkheim einzuschätzen, da hier trotz vergleichsweise kurzer Wegeentfernungen teilweise Fahrzeiten von 60 Minuten und mehr erforderlich sind. Um diesem Umstand zu begegnen, bietet die SSB bei Publikumsmessen und bei Beauftragung durch die Messe GmbH auch bei Fachmessen einen direkten Busverkehr ab Degerloch an. Weitere ergänzende Maßnahmen zur Ausweitung der Busverbindungen zur Messe und zum Flughafen werden momentan von der SSB untersucht.

Die Defizite bei der Zahl der Verbindungen in die Stuttgarter Innenstadt beschränken sich auf die Bedienungsgebiete weniger Buslinien, die trotz originärer Erschließungsaufgaben nicht das Fahrtenangebot anderer städtischer Buslinien aufweisen. In einigen Fällen, wo sich das Ziel Innenstadt durch die Nutzung beider Fahrtrichtungen erreichen lässt, werden

die Bedienungsbereiche einzelner Linien sogar besser bewertet, als es deren Bedienungshäufigkeit entspricht. Da mittels des Kriteriums „Tageszeitliche Verteilung des Angebots“ aber Bedienungslücken gesondert untersucht werden, erscheint dies an dieser Stelle unproblematisch.

Um dem Ziel der Schaffung gleichwertiger ÖPNV-Angebote bei vergleichbaren Strukturen zu entsprechen, sollten die ermittelten Defizite bei der Bedienungshäufigkeit zumindest längerfristig behoben werden. Eine Ausnahme erscheint hier nur dann gerechtfertigt, wenn aufgrund der Gebietsstruktur auch bei einer Angebotsverdichtung keine stärkere Inanspruchnahme des ÖPNV zu erwarten wäre.

Die meisten Auffälligkeiten wurden bei der Bearbeitung des Kriteriums tageszeitliche Verteilung des Angebots festgestellt. Im Vergleich zu den Verbundlandkreisen wurden hier allerdings auch besonders strenge Maßstäbe angelegt, vor allem für die Wochenendtage. Aufgrund des großen Fahrgastpotenzials in der Landeshauptstadt Stuttgart und dem bereits hohen ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen erschien dies aber gerechtfertigt.

Für das gesamte Stadtgebiet ergeben sich hier im wesentlichen zwei Problembereiche: zum einen das mangelhafte Fahrtenangebot auf einzelnen Linien, das auch beim Kriterium Bedienungshäufigkeiten schon teilweise zutage tritt, und zum anderen die aus Gründen der Aufwandsbegrenzung eingeschränkten Betriebszeiten auf vielen Linien am Wochenende. Ob und in welchem Umfang solchen Defiziten zu begegnen ist, hängt entscheidend vom Anspruch ab, dem der ÖPNV gerecht werden soll. Wenn die Möglichkeiten des Individualverkehrs zum Maßstab gemacht werden, ergibt sich ein Bedarf, der kaum zu finanzieren sein dürfte. Deshalb sollte vor allem geprüft werden, wie Verbesserungen ohne größere Mehraufwendungen zu erreichen sind. Da hier in vielen Fällen auch betriebliche Probleme (z. B. bei der Dienstplanbildung) gelöst werden müssen, werden sich entsprechende Maßnahmen nicht kurzfristig umsetzen lassen.

Ein seit langem ungelöstes Problem besteht hier zudem in der mangelhaften Erreichbarkeit des Flughafens Stuttgart am frühen Morgen, wo sich die ersten Abflüge um 6 Uhr mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Stuttgart nicht zeitgerecht erreichen lassen. Die Ursache hierfür liegt in dem recht späten Betriebsbeginn der den Flughafen bedienenden S-Bahn-Linien S2 und S3, die die dortige S-Bahn-Station erstmals um 5.22 Uhr an Normalwerktagen und um 5.52 Uhr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen erreichen. Der Ansatz eines flächendeckenden früheren Betriebsbeginns im S-Bahn-System wird vom Verband Region Stuttgart wegen der hohen Kosten und der vergleichsweise geringen Inanspruchnahme insbesondere auf den Streckenabschnitten im Umland derzeit nicht weiterverfolgt. Die Landeshauptstadt Stuttgart hält eine frühe ÖPNV-Anbindung zentraler Bereiche des Stadtgebiets an den Flughafen gleichwohl für verkehrlich notwendig. In Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart soll jedoch zunächst eine frühe Busanbindung geprüft werden. Sofern hier keine sinnvolle Lösung gefunden werden kann, wäre aber auch über eine vorgezogene Teilinbetriebnahme des S-Bahn-Netzes zu verhandeln.

Die im ersten Nahverkehrsplan dargestellte Problematik der unterschiedlichen Taktfamilien im S-Bahn-System und bei den SSB-Linien hat sich deutlich entschärft. Es wurde eine weitgehende Anpassung der SSB-Linien an das 10/15/30-Minuten-Taktraster der S-Bahn vorgenommen. Mit dem 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten und dem 15-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten auf nahezu allen Stadtbahnlinien wurden die Weichen entsprechend gestellt. Zusätzlich besteht der Wunsch, dass ab ca. 22.30 Uhr im Stadtbahnnetz der Taktsprung vom 15- auf den 20-Minuten-Takt entfällt, d. h. die hiervon betroffenen Stadtbahnlinien sollten künftig ab ca. 22.30 Uhr bis Betriebsende in einem 15-Minuten-Takt verkehren. Zudem wäre es wünschenswert, die Hauptverkehrszeit mit den darin verankerten kurzen Taktzeiten bis 20.00 Uhr zu verlängern und das Fahrplanangebot nach Mitternacht an Normalwerktagen zu verbessern. Diese Maßnahmen sind jedoch vor ihrer Umsetzung auf Wirtschaftlichkeit und betriebliche Machbarkeit hin zu überprüfen.

Allerdings wird bemängelt, dass Angebotspausen zwischen dem Nachtbusangebot und dem Frühverkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor allen Feiertagen existieren. Eine diesbezügliche Ausweitung des Nachtbusangebots ist unter Berücksichtigung des hohen Zuschussbedarfs des Nachtbusverkehrs zu prüfen.

### 5.3.2 Planungsbezirke

#### 5.3.2.1 Stgt. 1: Mitte

Im Rahmen des Projekts NeOBuS (Neuordnung der Buslinien in Stuttgart) wurde u. a. in den Jahren 2003 und 2004 das Netz der Innenstadtlinien (L. 40, 41, 43 - 45) neu strukturiert sowie das Nachtbusnetz verbessert (Einführung zusätzlicher Fahrten, Einrichtung der Linie N11, merkbare Abfahrtszeiten, zusätzliche Bedienung aufkommensstarker Gebiete). Die neu strukturierten Linien werden – nach vereinzelt anfänglichen Akzeptanzproblemen – sehr gut angenommen und entsprechend nachgefragt. Bemängelt wird jedoch das Fahrtenangebot auf den Innenstadtbuslinien nach 21.30 Uhr; eine Beibehaltung des 15-Minuten-Takts bis Betriebsschluss wird gefordert. Die Realisierung einer solchen Angebotsverbesserung bei den Buslinien 40, 43 und 44 ist daher unter Beachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen zu prüfen.

Der westlich der Innenstadt gelegene Stadtbezirk Botnang verfügt über eine schnelle Stadtbahnverbindung in die City und eine von Bussen bediente Querverbindung nach Feuerbach bzw. zur Universität Vaihingen. Aus topografischen Gründen sind die Linien allerdings nicht, wie es in den äußeren Stadtbezirken die Regel darstellt, über die Stadtgrenze hinweg ins Umland durchgebunden. Botnang ist deshalb insbesondere aus Richtung Westen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur umwegig zu erreichen. Da die Siedlungsflächen des Stadtbezirks aber fast ausschließlich für die

Funktion Wohnen genutzt werden, stellt Botnang kein wichtiges Ziel für Einpendler dar.

Aus dem Stadtbezirk wird bemängelt, dass zwischen Botnang und S-Nord keine direkte ÖPNV-Verbindung existiert. Die Einrichtung einer Busverbindung zwischen den beiden Stadtteilen ist deshalb unter Berücksichtigung der betrieblichen Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

Aufgrund der geringen Ausdehnung des Stadtbezirks gelingt es, mit Stadtbahn und Bus nahezu alle Siedlungsbereiche zu erschließen. Lediglich in Botnang-Nordwest (westlicher Oberer Kirchhaldenweg, äußere Bauernwaldstraße) bestehen am Siedlungsrand Defizite bezüglich der räumlichen Erschließung. Von Seiten eines Unternehmens wird für den Oberen Kirchhaldenweg die Einrichtung eines Kleinbusverkehrs nach Vorbild der Ortsbusse in Feuerbach und Weilimdorf als Ergänzung zum bestehenden Netz vorgeschlagen. Die Einrichtung eines Ortsbusses Botnang wird von Fa. Wöhr und VVS derzeit geprüft.

In Botnang-Nord und Botnang-Süd treten Defizite hinsichtlich der Erreichbarkeit auf, da die hier allein bedienende Buslinie 91 wegen des frühen Betriebsendes keine zufriedenstellende tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebots gewährleistet. Da der fehlende Spätverkehr sowohl in Botnang als auch in Feuerbach-Süd größere Siedlungsbereiche betrifft, sollte das Fahrtenangebot der Linie 91 in Anlehnung an die Zielwerte des Nahverkehrsplans ausgeweitet werden. Nach Aussagen der SSB AG ist im Rahmen des Projekts NeOBuS (= Neustrukturierung des Busnetzes des SSB) auch eine Überplanung der Linien mit den 90er-Nummern vorgesehen, so dass diese Maßnahme in ein Gesamtkonzept einbezogen werden könnte.

Der Stadtbezirk Mitte umfasst mit der Stuttgarter City den wohl am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Siedlungsbereich im gesamten Ballungsraum. Hier liegt auch der wichtigste Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs in der Region Stuttgart: der Stuttgarter Hauptbahn-



hof. Zahlreiche Linien der verschiedenen Verkehrsmittel sind hier miteinander verknüpft, wobei die Schienenverkehrsmittel eindeutig überwiegen. Das ÖV-Angebot im Stadtbezirk wird durch Linien, die den Hauptbahnhof nicht berühren, sondern andere wichtige Zielbereiche der City bedienen, ergänzt. Erwartungsgemäß sind in diesem Stadtbezirk weder Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung noch hinsichtlich der Erreichbarkeit festzustellen.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts Stuttgart 21 werden die Gleise des Stuttgarter Hauptbahnhofs um 90 Grad gedreht und in Tief-lage gebracht. Nachdem die neue Fernbahnebene fast höhengleich zum derzeitigen Stadtbahntunnel im Bereich Arnulf-Klett-Platz zu liegen kommen wird, muss die Stadtbahntrasse in die Heilbronner Straße tiefergelegt und ein neuer Tunnel gebaut werden. Auf der anderen Talseite muss mit dem Bau des neuen Fernbahnhofs die Haltestelle Staatsgalerie angehoben und in Richtung Schlossgarten verschoben werden. Während der Bauzeit werden die Bahnsteige für ankommende Fern- und Regionalzüge in das heutige Gleisvorfeld gerückt, so dass es zu längeren Fußwegen und Umsteigezeiten beim Umstieg am Stuttgarter Hauptbahnhof kommen wird. Wegen des sehr guten ÖPNV-Angebots in der Stuttgarter Stadtmitte ist für Umsteiger aber nur mit geringfügig längeren Beförderungszeiten zu rechnen. Die betroffenen Verkehrsunternehmen sind jedoch in jedem Fall aufgefordert, insbesondere in der Bauzeit des neuen Hauptbahnhofs auf ein stets durchgängiges und aktuelles Wegeleitsystem für umsteigende ÖPNV-Fahrgäste zu achten.

Im Zuge von Stuttgart 21 ist bis zum Jahr 2012 der Neubau der Stadtbahnlinie U12 vom Hauptbahnhof über das künftige Europaviertel, das Nordbahnhofviertel, das Löwentorviertel zum Hallschlag sowie – bis zu einem späteren Zeitpunkt – eine Weiterführung der Linie nach Hofen und auf der bestehenden Strecke der U14 über Mühlhausen bis nach Remseck geplant. Für den Bereich des künftigen Europaviertels (ehemaliges Güterbahnhofareal, gegenwärtig Planungsareal A1 von Stuttgart 21) ist ein Abzweig von der Bestandsstrecke vor der Türlenstraße aus Rich-

tung Hauptbahnhof vorgesehen, wo die Strecke bis zum neuen Haltepunkt Budapester Platz reichen soll, und von dort weiter bis in die Nordbahnhofstraße. Baubeginn ist voraussichtlich im Jahr 2011.

Mit der Fertigstellung der Linie U12 ist auch geplant, den Verlauf der U15 im Bereich des Nordbahnhof- und des künftigen Europaviertels zu ändern. Die U15 wird dann gemeinsam mit der U12 zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Türlenstraße ausgeleitet und bedient im neuen Stadtbahntunnel im Europaviertel die neue Haltestelle „Budapester Platz“. Von dort aus führt die Trasse weiter über den künftigen Budapester Platz (Kreuzung Wolfram-/Nordbahnhofstraße) entlang der Nordbahnhofstraße, wo sie dann an der Haltestelle „Milchhof“ an die bestehende Strecke anschließt.

Derzeit wird über eine Verschiebung der zentralen Abfahrtshaltestelle der am Wochenende verkehrenden Nachtbusse vom Schlossplatz an einen anderen, günstig gelegenen Punkt in der Stuttgarter Innenstadt nachgedacht. Die bedienenden Busunternehmen und der VVS halten jedoch den aktuellen Abfahrtsort für optimal, da er nicht nur zentral gelegen ist, sondern auch, weil er – da abseits des Individualverkehrs – für die Fahrgäste als sicher bezeichnet werden kann. Der Standort der Nachtbus-Haltestellen am Schlossplatz sollte daher beibehalten werden.

Der Stadtbezirk Nord wird durch die S-Bahn, durch Stadtbahnlinien sowie durch Buslinien ebenfalls sehr gut bedient. Verständlicherweise erreichen dabei die Bedienungshäufigkeiten entlang der Verkehrsachse Heilbronner Straße sowie im Bereich Nordbahnhof deutlich höhere Werte als in den Hanglagen unterhalb des Killesbergs. Aufgrund des dichten Busangebots werden allerdings auch dort die Richtwerte bezüglich der räumlichen Erschließung eingehalten und bezüglich der Erreichbarkeit deutlich übertroffen.

Ausnahme bildet hier die Haltestelle „Höhenfreibad“, die von der Buslinie 50 bedient wird. Bedingt durch die geringe Anzahl von Fahrten der L. 50

(überwiegend Schülerverkehr) ergeben sich nur 12 anstatt der 33 geforderten Fahrmöglichkeiten von/in der/die Stuttgarter Innenstadt. Der Höhenpark und das Freibad Killesberg sowie das angrenzende Wohngebiet sind jedoch durch die Stadtbahn-Haltestellen „Maybachstraße“, „Löwentorbrücke“ und „Killesberg“ mit jeweils einer ausreichenden Anzahl Fahrten an die Innenstadt angebunden, so dass für diesen Bereich kein Erschließungsdefizit besteht.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Stadtbahnanschlusses für den Stadtteil Fasanenhof werden im Jahr 2010 die Außenäste mehrerer Stadtbahnlinien getauscht. Dies betrifft auch die Stadtbahn-Anbindung des Killesbergs. So wird die Stadtbahnlinie U7 künftig nicht mehr Nellingen und den Killesberg, sondern Nellingen und Mönchfeld verbinden. Stattdessen verkehren ab diesem Zeitpunkt von/zum Killesberg die Stadtbahnlinie U5 (Leinfelden – Killesberg) sowie die neue Stadtbahnlinie U12 (Vaihingen – Killesberg)<sup>1</sup>.

Auch im Stadtbezirk Ost verkehren mehrere Stadtbahnlinien sowie verschiedene Buslinien und sorgen in der Summe für ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Die Richtwerte für die räumliche Erschließung werden mit Ausnahme einer kleinen Teilfläche an der äußeren Plettenbergstraße überall eingehalten. Da dieses Erschließungsdefizit im südlichen Gaisburg mit den vorhandenen Buslinien nicht beseitigt werden kann, müsste hier eine Ergänzungslinie eingerichtet werden. Nachdem das Defizit letztlich aber nur wenige Gebäude betrifft und das Straßennetz eine sinnvolle Linienführung ohnehin nicht erlaubt, wäre eine solche Lösung wirtschaftlich nicht zu vertreten. Die Lage des Gebiets außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wird deshalb auf Dauer hingenommen werden müssen.

Die Siedlungsgebiete im Stadtbezirk Süd werden in weiten Bereichen durch die Hänge des Nesenbachtals begrenzt. Aufgrund dieser Orientierung entlang der mit Stadtbahnen bedienten Tallängsachse ergibt sich ei-

---

<sup>1</sup> Die neue Stadtbahnlinie U12 wird dann ab dem Jahr 2012 die Strecke Vaihingen - Hallschlag bedienen.

ne recht gute räumliche Erschließung und Erreichbarkeit der Siedlungsflächen. Gebiete außerhalb des Stadtbahnkorridors werden ergänzend mit Buslinien bzw. von der Zahnradbahn bedient; im Bereich der Neuen Weinsteige besteht zudem Zugang zu den Talquerlinien der Stadtbahn. Insgesamt sind daher nur geringfügige Defizite bei der räumlichen Erschließung festzustellen, und zwar im südöstlichen Kaltental (äußere Triberger Straße). Die Überschreitung der Richtwerte betrifft aber nur wenige Gebäude, so dass für eine Erweiterung des ÖV-Angebots keine wirtschaftliche Basis gesehen wird.

Mit der innerstädtischen S-Bahn-Stammstrecke, der Stadtbahnachse im Zuge der Schloss-/Bebelstraße, der Straßenbahnachse im Zuge der Seiden-/Hölderlinstraße und mehreren Buslinien verfügt auch der Stadtbezirk West über ein sehr gutes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Dementsprechend sind auch keine Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung zu erkennen. Schwächen bei der Erreichbarkeit treten im Rot- und Schwarzwildpark im Bereich des Glemstals auf, weil der Südast der Buslinie 92 aufgrund der geringen Nachfrage mit lediglich 28 Fahrtenpaaren bedient wird und damit der angestrebte Angebotsumfang an diesen Haltestellen nicht erreicht wird. Hiervon ist auch der Ausflugsverkehr zu den Bärenseen betroffen. Eine Ausweitung des Fahrtenangebots der Linie 92 zu den Parkseen und zum Schloss Solitude sollte daher auf Grundlage der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass die Nachfrage im Freizeitverkehr starken saisonalen und witterungsbedingten Schwankungen unterworfen ist.

Die SSB weist darauf hin, dass das Linksabbiegen an dem neu eingerichteten sogenannten „Minikreisverkehr“ im Kreuzungsbereich Silberburg-/Gutenbergstraße für den Buslinienverkehr (L. 41) problematisch ist, da ein Überfahren der Mittelinsel notwendig ist. Dies ist für andere Verkehrsteilnehmer irritierend und für die Fahrgäste der L. 41 wenig komfortabel. Die SSB hält aus diesen Gründen Minikreisverkehre für Kreuzungen mit Linienbusverkehr für keine geeignete Knotenpunktform. Dies sollte bei künf-

tigen Umbauten von Kreuzungsbereichen im Stadtgebiet berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass in der Rotebühl- sowie in der Rotenwaldstraße auf dem rechten Fahrstreifen häufig parkende Fahrzeuge den Linienbusverkehr (L. 44) behindern. Durch die zweite Fahrspur ist ein Ausweichen des Linienbusses möglich. Bei einer Zunahme der Behinderungen muss der Verkehr in diesen Bereichen intensiver überwacht werden.

#### 5.3.2.2 Stgt. 2: Nord

Größtes Bauvorhaben im Planungsbezirk Nord ist in den kommenden Jahren der stadtbahnmäßige Ausbau der ehemaligen Straßenbahnstrecke zwischen Zuffenhausen Kelterplatz und Stammheim mit Untertunnelung der Unterländer Straße und der Güglinger Straße. Die Haltestellen Stammheim „Rathaus“ und „Stammheim“ werden zusammengelegt. Durch den zwischen den Haltestellen „Kirchtalstraße“ und „Salzwiesenstraße“ geänderten Streckenverlauf entfällt die Haltestelle „Zahn-Nopper-Straße“. Nicht realisiert wird eine in früheren Planungen angedachte Verknüpfung zwischen Stadtbahn und S-Bahn in Zuffenhausen, da die Tunnelstrecke der Stadtbahn die Bahnstrecke nach Ludwigsburg in erheblicher Entfernung vom S-Bahnhof Zuffenhausen unterquert. Die (Wieder-) Inbetriebnahme der Strecke ist in der zweiten Jahreshälfte 2011 geplant.

Ebenfalls im Jahr 2010 werden mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn-Anbindung des Stadtteils Fasanenhof die Außenäste mehrerer Stadtbahnlinien getauscht. Auch der Planungsbezirk Nord ist von diesen Änderungen betroffen. Diese sind in Kapitel 6.2 dargestellt.

Wie in Kapitel 5.3.2.2 beschrieben, ist die SSB gegenwärtig dabei, im Rahmen des Projekts NeOBuS das vorhandene Busnetz neu zu strukturieren. Die den Planungsbezirk Nord tangierenden „90er-Buslinien“ (Linien 90 - 92, L. 99) werden in der Arbeitsgruppe gegenwärtig bearbeitet. So

könnten in den kommenden Jahren die für diese Linien festgestellten Defizite bei der Betriebszeit und dem Fahrtenangebot verringert bzw. beseitigt werden, wenn die wirtschaftlichen Auswirkungen getragen werden können (L. 90: Ausweitung des Fahrtenangebots zwischen Hausen und Giebel, L. 91: früherer Betriebsbeginn an Normalwerktagen und späteres Betriebsende, L. 99: Ausweitung des Fahrtenangebots und der Betriebszeiten; siehe hierzu auch Anlage 5.5).

Die ÖV-Erschließung des Stadtbezirks Feuerbach wird fast ausschließlich mit den Schienenverkehrsmitteln S-Bahn, Regionalbahn (R61) und Stadtbahn bewältigt. Lediglich im Südwesten ist eine ergänzende Busbedienung unverzichtbar. Durch die Überlagerung dreier S-Bahn-, einer Regionalbahn- und zweier Stadtbahnlinien besteht für die Siedlungsflächen entlang der Schienenachsen zudem ein sehr dichtes ÖV-Angebot. Defizite bezüglich der räumlichen Erschließung sind lediglich in geringem Umfang an den Siedlungsrändern beiderseits des Feuerbacher Talkessels festzustellen. Im Norden ist hier das Gebiet Hattenbühl, im Süden der Bereich Fleckenweinberg und im Westen der Bereich äußere Hohewartstraße zu nennen. In allen drei Fällen handelt es sich allerdings um recht kleine Defizitgebiete mit vergleichsweise geringer baulicher Nutzung.

Insbesondere für die Gebiete Hattenbühl und äußere Hohewartstraße bietet die Firma Wöhr Tours mit Unterstützung durch den Handels- und Gewerbeverein Feuerbach an Dienstagnachmittagen sowie an Donnerstag-, Freitag- und Samstagvormittagen einen Ortsbusverkehr (Linie W1) an, der eine Verbindung in die Feuerbacher Ortsmitte herstellt. Dieses ÖV-Angebot ist im Hinblick darauf, dass es seit November 1993 ohne städtische Zuschüsse aufrecht erhalten wird, durchaus bemerkenswert. Wegen der Unterschiede zu den sonstigen Linienverkehren auf Stuttgarter Gemarkung (Fahrtenangebot nur an einzelnen Wochentagen, nicht in den VVS-Tarif einbezogen) kann der Ortsbusverkehr jedoch eine mit anderen Bereichen des Stadtgebiets vergleichbare ÖV-Erschließung nicht gewährleisten. Für ein umfassendes Zusatzangebot, wie es auch von der Fa. Wöhr vorgeschlagen wird (ganztägiges Angebot, Stadtbahn-Anbindung,

VVS-Tarif) - und nur mit einem solchen wären die Defizite letztlich zu beheben - ist in Anbetracht der geringen Größe der Defizitgebiete allerdings keine wirtschaftliche Basis zu erkennen. Die Überschreitung der Richtwerte muss hier deshalb auch weiterhin toleriert werden. Jedoch sollte in Feuerbach der ruhende Verkehr während der Betriebszeiten der Linie W1 besser überwacht werden, damit die Halteplätze und der Linienweg des Ortsbusses nicht – wie häufig zu beobachten – zugeparkt werden.

Das Feuerbacher Tal einschließlich einzelner Siedlungsbereiche im Südwesten von Feuerbach wird ausschließlich durch die Buslinie 91 erschlossen. Das Fahrplanangebot auf dieser Linie entspricht jedoch, wie bereits beim Stadtbezirk Botnang erläutert, sowohl bezüglich der Betriebszeiten als auch bezüglich der Fahrtenhäufigkeit nicht den Zielwerten. Hier wird eine Verbesserung des Angebots für erforderlich erachtet.

Eines der bedienenden Unternehmen regt für den Bereich Borsigstraße an, in beiden Richtungen eine Nachtbus-Haltestelle (N4, N40, N50) einzurichten. Der derzeit bediente Haltepunkt in unmittelbarer Nähe der Tankstelle ist mittlerweile zwar bei den Fahrgästen bekannt, eine Haltestelle ist jedoch noch nicht vorhanden. Tiefbauamt und Amt für öffentliche Ordnung sind gebeten, die Standortfrage zu klären sowie eine Haltestelle einzurichten.

Die Verbindung des Stadtbezirks Stammheim mit dem Zentrum der Landeshauptstadt wird ab dem Jahr 2011 durch den Nordast der derzeit im Bau befindlichen Stadtbahnlinie 15 hergestellt sein. Mit der Umstellung dieses Streckenabschnitts auf von Straßenbahn- auf Stadtbahnbetrieb wird der Schienenverkehr langfristig erhalten und dessen Qualität verbessert. Die abseits der Schienenachse Freihofstraße gelegenen Siedlungsflächen werden durch Busverkehre erschlossen, die gleichzeitig direkte Fahrten in den benachbarten Stadtbezirk Zuffenhausen (in Ergänzung zur Stadtbahn) sowie über die Stadtgrenze hinweg nach Kornwestheim und Möglingen erlauben.

Defizite bei der räumlichen Erschließung sind in Stammheim-Nordwest im Bereich der äußeren Segelfalterstraße festzustellen, da hier die Richtwerte für die maximale Haltestellenentfernung überschritten werden. Die betroffene Fläche ist allerdings recht klein und zudem locker bebaut, so dass auch hier nur wenige Einwohner betroffen sind. Vor dem Hintergrund bedeutenderer Angebotsmängel im Stadtbezirk erscheint das Defizit an dieser Stelle daher hinnehmbar.

Einen deutlich größeren Umfang nehmen im Stadtbezirk Stammheim die Erreichbarkeitsdefizite ein. Hier können die Qualitätskriterien sowohl im Nordwesten und im Nordosten von Stammheim als auch im Wohngebiet Stammheim-Süd einschließlich der äußeren Schwieberdinger Straße nicht erfüllt werden. Die Situation in dem im Nordwesten von Stammheim gelegenen Gewerbegebiet Emerholz/Wammesknopf stellt sich dabei noch als recht unproblematisch dar. Dieses Gebiet ist ausschließlich über die Buslinie 508 (Stuttgart-Zuffenhausen - Möglingen - Ludwigsburg) an das ÖV-Netz angebunden. Zwar wurde das Fahrplanangebot der Regionalbuslinie vor einigen Jahren auf Initiative des Landkreises Ludwigsburg hin im Zuge der Neuordnung des Busverkehrs im Strohgau erheblich verstärkt und vertaktet, es erfüllt aber dennoch nicht die an Stadtverkehrsbedingungen orientierten Richtwerte. Für die Bedienung eines überwiegend mit flächenintensiven Betrieben besetzten Gewerbegebiets erscheint das Angebot mit immerhin einem 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten jedoch ausreichend. Das bedienende Unternehmen hält eine Veränderung des Verlaufs der L. 508 im Zusammenhang mit der U15-Inbetriebnahme für möglich. Von Seiten der Stadt wird jedoch davon ausgegangen, dass die L. 508 in ihrem bisherigen Verlauf (Anbindung an die S-Bahn in Zuffenhausen) beibehalten wird. Darüber hinaus regt das bedienende Unternehmen an, die Linie 508 am Wochenende mit Anschlussbeziehung auf die Linie 533 in Möglingen anzubieten. Falls die S-Bahn-Anbindung in Zuffenhausen durch die Herstellung solcher Anschlüsse nicht verschlechtert wird, kann eine solche Anschlussbindung geprüft werden.



Die Siedlungsgebiete im Nordosten Stammheims (äußere Kornwestheimer Straße) werden von der Buslinie 412 (Stuttgart-Stammheim - Kornwestheim Bahnhof - Pattonville) bedient. Sowohl die Fahrtenhäufigkeiten (Mo-Fr tagsüber: 40-Minuten-Takt) als auch die Betriebszeiten (Mo-Fr bis ca. 19.30 Uhr; Sa: bis ca. 14.00 Uhr) entsprechen nicht dem für die Landeshauptstadt Stuttgart empfohlenen Mindeststandard. Zur Gewährleistung der ÖV-Erschließung in Stammheim-Nordost wie auch zur Verbesserung der Verbindung zwischen den benachbarten Siedlungsgebieten Stammheim und Kornwestheim wird daher (u. a. auch vom bedienenden Verkehrsunternehmen) vorgeschlagen, das Fahrplanangebot der Linie 412 auszuweiten. Mit der Maßnahme ließe sich auch der derzeit geringe ÖV-Anteil an dem auf das Umland bezogenen Quell- und Zielverkehr steigern.

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U15 wird darüber hinaus der Verlauf der L. 412 verändert: Die Haltestelle „Stammheim“ wird in die Asperger Straße, die Endhaltestelle der Linie wird vor die Justizvollzugsanstalt verlegt (Wendemöglichkeit im Eingangsbereich der Anstalt). Die Neueinrichtung der L. 412-Endhaltestelle „Justizvollzugsanstalt (JVA)“ wird begrüßt, da so mit der L. 412 auch das nördliche Stammheim erschlossen wird. An der neuen Haltestelle „Stammheim“ werden sich erfreulich kurze Umsteigewege zwischen der L. 412 und der Stadtbahnlinie U15 ergeben.

Zur ÖV-Erschließung des Wohngebiets Stammheim-Süd ist vor einigen Jahren die Buslinie 99 eingerichtet worden. Das Fahrtenangebot dieser Linie kann die Richtwerte allerdings nicht erfüllen; an Sonn- und Feiertagen ruht der Betrieb sogar vollständig. Für eine attraktive, mit anderen Teilen des Stadtgebiets vergleichbare Anbindung des Gebiets Stammheim-Süd an das ÖV-Netz werden daher Maßnahmen für erforderlich erachtet. Damit ließe sich gleichzeitig auch die Bedienung des Bereichs Neuwirtschaftskreuzung/äußere Schwieberdinger Straße verbessern. Eine erste Verbesserung der Situation ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 zu erwarten, wo die SSB an Normalwerktagen die Linie 52 entsprechend erweitern wird.

Der Flächennutzungsplan 2010 weist im Nordosten Stammheims das neue Gewerbegebiet Lache aus. Es grenzt unmittelbar an das bestehende Kornwestheimer Gewerbegebiet Kreidler an und kann wegen der Trennungswirkung mehrerer Bahn- und Straßentrassen auch nur von dort aus erschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die ÖPNV-Erschließung. Über die zum Gebiet Lache nächstgelegene und von der Linie 412 bediente Bushaltestelle „Albert-Einstein-Straße“ können die Richtwerte für die räumliche Erschließung jedoch nicht eingehalten werden. Für eine gute Anbindung der gewerblichen Neubaufläche an das ÖV-Netz wäre einerseits ein näheres Heranführen der Buslinie wünschenswert, im Interesse der durchfahrenden Fahrgäste sollte dabei aber die Schleifenfahrt Max-Planck-/Kreidlerstraße nicht noch weiter ausgedehnt werden. Es wird daher empfohlen, das Fahrtenangebot der L. 412 in den oben dargestellten Zeiträumen auszubauen. Das Defizit bei der räumlichen Erschließung muss aus Rücksichtnahme auf durchfahrende Fahrgäste auch künftig in Kauf genommen werden.

Der Stadtbezirk Weilimdorf wird von zwei ÖPNV-Schienenachsen durchzogen, von denen eine von der S-Bahn und die andere von der Stadtbahn bedient wird. Die Siedlungsflächen zwischen diesen Schienenkorridoren werden ergänzend von Buslinien erschlossen, die gleichzeitig auch Verbindungen zwischen den beiden Schienenverkehrsmitteln herstellen. Für die meisten Einwohner und Beschäftigten des Stadtbezirks besteht daher ein sehr gutes ÖPNV-Angebot auch für Fahrtwünsche in benachbarte Stadtbezirke bzw. Nachbarorte.

In den Gebieten Weilimdorf-Süd und Wolfbusch-Ost können allerdings die Richtwerte für die räumliche Erschließung nicht ganz eingehalten werden. So befinden sich der im östlichen Wolfbusch gelegene Neue Friedhof des Stadtbezirks Weilimdorf sowie die Wohngebäude entlang der Köstlinstraße außerhalb der Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Gleiches gilt für ein im südlichen Weilimdorf gelegenes Teilgebiet im Umfeld der Mainzer Straße. Auch für die im Flächennutzungsplan 2010 vorgesehene, bis an die Köstlinstraße her-

anreichende Neubaufläche „Vor dem Seelach“ sind Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung festzustellen. Die nicht ausreichende ÖV-Erschließung im östlichen Wolfbusch wird auch bereits seit Jahren aus dem Stadtbezirk kritisiert. Nachdem für den Neuen Friedhof als öffentliche Einrichtung, die gerade auch von älteren Besuchern frequentiert wird, eine den Richtwerten entsprechende Anbindung an das ÖV-Netz wünschenswert wäre und die vom Defizit betroffenen Siedlungsflächen auch relativ dicht bebaut sind, erscheint diese Kritik durchaus gerechtfertigt. Der VVS hatte in seiner 1990 durchgeführten Untersuchung „Ergänzung des Leistungsangebots durch Kleinbusse und Taxen im Stadtgebiet von Stuttgart“ deshalb auch diesen Bereich vorrangig für die Einrichtung eines Linientaxi-Versuchsbetriebs vorgeschlagen.

Das Busunternehmen Wöhr-Tours bietet seit November 1993 zwischen dem Löwenmarkt und dem Stadtteil Wolfbusch mit Unterstützung durch den Handels- und Gewerbeverein Weilimdorf einen Ortsbusverkehr (Linie W2) an. Der Kleinbus verkehrt montags bis mittwochs an den Vormittagen und montags sowie mittwochs bis freitags an den Nachmittagen; das Angebot ist nicht in den VVS-Gemeinschaftstarif einbezogen. Da die Linie nicht mit städtischen Zuschüssen gestützt wird, lässt das an Normalwerktagen immerhin tägliche Angebot (auch wenn es zu unterschiedlichen Tageszeiten besteht) auf eine beständige Nachfrage schließen. Wegen der begrenzten Betriebszeiten und des separaten Tarifs ergibt sich durch den Ortsbusverkehr in der gegenwärtigen Konstruktion allerdings keine mit anderen Bereichen des Stadtgebiets vergleichbare ÖV-Erschließung. In Verbindung mit der Aufsiedlung des Gebiets „Vor dem Seelach“ sollte daher die Linie in das VVS-Verkehrsnetz integriert und das Leistungsangebot, wie auch vom bedienenden Verkehrsunternehmen angeregt, auf den ganzen Tag ausgeweitet werden. Das Unternehmen schlägt darüber hinaus eine Anbindung der W2 an die Stadtbahnlinien U6 und (teilweise) U13 sowie an die Buslinie 90 vor. Die betriebliche Machbarkeit sollte geprüft werden. Im Linienvorlauf sollte der ruhende Verkehr während der Betriebszei-

ten besser überwacht werden, damit die Halteplätze und der Linienweg des Ortsbusses nicht – wie häufig zu beobachten – zugeparkt werden.

Für die Bedienung des Gewerbegebiets Weilimdorf-Nord und den Stadtteil Hausen ist trotz der teilweise bestehenden S-Bahn-Erschließung über die Station „Weilimdorf“ die Buslinie 90 unverzichtbar. Das Fahrplanangebot dieser Linie erfüllt jedoch insbesondere am Wochenende nicht die definierten Richtwerte zum Kriterium Erreichbarkeit. Während die bestehenden Bedienungseinschränkungen für das Gewerbegebiet wegen der dort spezifischen Nachfrageverteilung noch gerechtfertigt erscheinen, gilt dies für den Stadtteil Hausen nicht mehr. Zumindest auf dem Linienabschnitt Giebel - Weilimdorf Bf sollte daher das Fahrtenangebot am Wochenende unter Beachtung der S-Bahn-Anschlüsse an der Station „Weilimdorf“ verbessert werden.

Im Stadtteil Hausen ist auch eine geringfügige Überschreitung des Richtwerts für die Beförderungszeit in die Stuttgarter Innenstadt festzustellen. Dabei wirken sich vor allem teilweise längere Übergangszeiten auf die S-Bahn an der Station Weilimdorf nachteilig aus. Aufgrund der an sich unvereinbaren Anforderungen an die Buslinie 90, sowohl den Stadtteil Hausen als auch das Gewerbegebiet Weilimdorf an die S-Bahn anbinden zu müssen, erscheint jedoch eine weitere Verbesserung der Anschlusssituation kaum möglich. Die Abweichung vom Richtwert sollte deshalb hingenommen werden.

Ein kleines Teilgebiet an der äußeren Grefstraße im Nordosten Weilimdorfs ist ausschließlich über die Bushaltestelle „Korntal Jahnstraße“ an das ÖV-Netz angebunden, die, von einer einzigen Bedienung durch die Linie 90 abgesehen, ausschließlich von der Buslinie 612 angefahren wird. Da das Fahrtenangebot auf dieser Buslinie nicht den Richtwerten entspricht, bestehen hier ebenfalls Erreichbarkeitsdefizite. In Anbetracht der geringen Zahl der betroffenen Gebäude und der relativen Nähe der gut bedienten S-Bahn-Station „Korntal“ wird dieses Defizit jedoch für tolerierbar erachtet. Eine Neukonzeption der Buslinie 612, wie sie im Nahver-

kehrsplan des Landkreises Ludwigsburg vorgeschlagen wird, würde jedoch auch von der Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt werden.

Auch der Stadtbezirk Zuffenhausen verfügt neben Zugängen zum S-Bahn-Netz über eine Stadtbahnerschließung, wobei sich am Kelterplatz die beiden Streckenäste aus dem Stadtteil Freiberg und aus dem Stadtbezirk Stammheim zu einer Schienenachse in Richtung Innenstadt vereinen. Mehrere Buslinien nehmen auch hier nur ergänzende Bedienungsaufgaben wahr. Trotz der fehlenden unmittelbaren Verknüpfung von Stadt- und S-Bahn besteht auch in Zuffenhausen für viele Fahrtwünsche ein gutes ÖPNV-Angebot.

Defizite bei der räumlichen Erschließung lassen sich im Stadtbezirk Zuffenhausen nicht feststellen. In den Stadtteilen Zazenhausen und Neuwirtshaus sowie im Gebiet Schoßbühl sind allerdings die Qualitätskriterien für den Aspekt Erreichbarkeit nicht vollständig erfüllt. Im Stadtteil Zazenhausen treten dabei zu vernachlässigende Zielabweichungen hinsichtlich der Beförderungszeit in die Innenstadt und hinsichtlich der Bedienungszeiträume auf. Aus Gründen des Fahrzeugumlaufs und der Anschlussbindungen der Buslinie 401 sowohl in Mühlhausen als auch in Zuffenhausen ist eine weitere Optimierung der Umsteigezeiten auch kaum möglich. Die Überschreitung des Richtwerts für die Fahrdauer muss deshalb toleriert werden. Als unkritisch ist auch der leicht verspätete Betriebsbeginn an Normalwerktagen und an Samstagen zu bewerten, da in Richtung Innenstadt zeitgerechte Bedienungen angeboten werden. Im Spätverkehr und an Sonntagvormittagen wäre entsprechend den Qualitätskriterien jedoch eine Ausweitung der Betriebszeit wünschenswert. Darüber hinaus sollte mit der ab dem Jahr 2008 beginnenden Aufsiedlung des Gebiets Hohlgrabenäcker (ca. 1.100 Einwohner) das Fahrtenangebot der Buslinie 401 ausgeweitet werden. Zur besseren Erschließung des Wohnneubaugebiets ist im Verlauf der L. 401 eine Verschiebung der Haltestelle „Reibedanz“ in Richtung Westen sowie die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Zazenhausen Viadukt“ geplant. Die Angebotsausweitung sowie die Einrichtung der Haltestellen sollten möglichst gleichzeitig mit der

Entstehung der ersten Häuser im Gebiet Hohlgrabenäcker erfolgen. Das bedienende Unternehmen weist darauf hin, dass der bei Staus auf der Autobahn und auf der Bundesstraße B 10 / B 27 entstehende Schleichverkehr in Zuffenhausen auch den Buslinienverkehr behindert. Darüber hinaus rechnet das Unternehmen mit Betriebsstörungen im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahnlinie U15. Um letzteres zu vermeiden, ist eine enge Abstimmung mit der SSB notwendig. Möglicherweise wird sich nach Abschluss der Bauarbeiten an der U15 für die L. 401 eine andere Linienführung ergeben. Derzeit werden unterschiedliche Verlaufsvarianten geprüft.

Mit dem Problem des verspäteten Betriebsbeginns an Sonn- und Feiertagen ist die Buslinie 52 behaftet, die den Stadtteil Neuwirtshaus ergänzend zur S-Bahn und den Bereich Schoßbühl ergänzend zur Stadtbahn bedient. Wegen der gesicherten Anbindung von weiten Teilen der betroffenen Gebiete an die Schienenverkehrsmittel erscheint dieses Defizit jedoch vergleichsweise unkritisch. Dennoch wird vorgeschlagen, bei einer Harmonisierung der Fahrplankarte auch eine Ausweitung der Betriebszeiten der Buslinie 52 an Sonn- und Feiertagen zu überprüfen. Für den Stadtteil Neuwirtshaus sollte überdies eine Neukonzeption des Busangebots unter Einbeziehung der Buslinie 99 erwogen werden.

Das die L. 612 bedienende Unternehmen weist darauf hin, dass die Linie in Zuffenhausen anstatt über die Nordseestraße über die Schwieberdinger Straße, den Porscheplatz und die Otto-Dürr-Straße verlaufen wird. Die Maßnahme dient zur besseren Andienung des dortigen Gewerbegebiets und wird daher begrüßt.

Ein Unternehmen weist darauf hin, dass in der Schwieberdingerstraße im Bereich der Haltestelle „Marconistraße“ stadteinwärts der Bus auf der Rechtsabbiegespur geradeaus fahren kann, dann jedoch Schwierigkeiten hat, sich nach der Ampel auf die linke Spur einzuordnen (Problem der bauseitig mit Straßenschild und Haltestellenbucht abgegrenzten Fahrbahn). Würde man die Haltestellenbucht zurückbauen, könnte der Bus auf

geradem Weg in der Haltestelle „Marconistraße“ ein- und ausfahren. Dies würde nach Schätzung des Unternehmens die Beförderungszeit um 2 bis 3 Minuten verkürzen. Die Haltestelle „Marconistraße“ könnte in diesem Fall auch in den Fahrplan der L. 502 aufgenommen werden. Die Haltestelle dient u. a. dem neuen Porschemuseum als ÖPNV-Anbindung. Tiefbauamt und Amt für öffentliche Ordnung sind gebeten, diese Unternehmensanregung zu prüfen.

Für den Bereich Borsigstraße wird angeregt, in beiden Richtungen eine für Fahrgäste besser erkennbare Nachtbus-Haltestelle (N4, N40, N50) einzurichten. Der derzeitige Haltepunkt in der Nähe der Tankstelle ist mittlerweile zwar bei den Fahrgästen bekannt, aber aufgrund der örtlichen Situation nicht die optimale Lösung. Tiefbauamt und Amt für öffentliche Ordnung sind gebeten, beiden Unternehmensanregungen zu prüfen.

#### 5.3.2.3 Stgt. 3: Neckar

Der Stadtbezirk Bad Cannstatt weist von allen Stadtbezirken die größte Siedlungsfläche auf. Mit mehreren S-Bahn-, Stadtbahn- und Buslinien und dem unmittelbaren Zugang zum Regionalverkehr am Bahnhof Bad Cannstatt steht dem allerdings auch ein sehr gutes und dichtes ÖV-Angebot in diesem Stadtbezirk gegenüber. Dennoch sind in zwei Randbereichen im Osten Bad Cannstatts Defizite bei der räumlichen Erschließung zu erkennen.

Eines der Problemgebiete liegt im südöstlichen Bad Cannstatt in der Umgebung der Rommelshäuser Straße. Hier beträgt die Luftlinienentfernung zu den nächstgelegenen Stadtbahnhaltestellen „Beskidenstraße“ und „Friedrich-List-Heim“ bis zu 800 m und übersteigt damit den Richtwert von 600 m. Das schlecht erschlossene Areal ist allerdings recht locker bebaut, so dass das Erschließungsdefizit nur vergleichsweise wenige Einwohner betrifft. Für die Einführung eines Ergänzungsangebots wird deshalb kein ausreichendes, zusätzlich aktivierbares Fahrgastpotenzial gesehen.

Da die Stadtbahn-Haltestelle „Kienbachstraße“ der Linie U13 ausschließlich aus Richtung Osten zugänglich ist, liegt der Wohnbereich Seelberg teilweise außerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen. Daher ist zumindest für die geplante neue Haltestelle „Ebitzweg“ ein Zugang aus dem Wohnbereich Seelberg vorgesehen. Wünschenswert wäre auch ein West-Zugang zur Haltestelle „Kienbachstraße“.

Im Stadtteil Steinhaldenfeld befindet sich der südliche Keltenweg und die E.-Häußler-Straße außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche vorhandener Haltestellen. Aufgrund der Enge der Wohnstraßen und der großen Zahl durchfahrender Fahrgäste kommen zusätzliche Stich- oder Schleifenfahrten der Buslinie 54 nicht in Betracht. Seit Realisierung der Stadtbahnverlängerung Obere Ziegelei - Neugereut im Dezember 2005 hat sich außerdem der Defizitbereich stark verkleinert, da für die Stadtbahnhaltestelle „Steinhaldenfeld“ ein größerer Einzugsbereich anzusetzen ist als für die bis zu diesem Zeitpunkt ausschließlich verkehrende L. 54. Den wenigen verbleibenden betroffenen Bewohnern des östlichen Steinhaldenfelds kann ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegene Haltestelle zugemutet werden.

Defizite hinsichtlich der Erreichbarkeit, und zwar insbesondere in den frühen Stunden an Sonn- und Feiertagen, wurden in den Bereichen Hallschlag-Nord und westlicher Sparrhärmlingweg sowie für den südlichen Cannstatter Wasen ermittelt. Ursache hierfür ist der zumindest abschnittsweise recht späte Betriebsbeginn bei den dort verkehrenden Buslinien 52, 55 und 56 an diesen Tagen. Gleichzeitig wirkt das aus diesen Linien gebildete Gesamtangebot für die Relation Bad Cannstatt-Mitte - Hallschlag wegen der unterschiedlichen und wechselnden Fahrplankonzepte sehr unübersichtlich. In Verbindung mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U12 bis zum nördlichen Hallschlag im Jahr 2012 soll nach SSB-Angaben das ÖPNV-Angebot für diesen Bereich neu geordnet werden. Hierbei sollten die Qualitätskriterien des Nahverkehrsplans Beachtung finden. Die Bedienungslücken in den Bereichen Hallschlag und westlicher Sparrhärmlingweg in den Frühstunden von Sonn- und Feiertagen dürften



mit der Aufnahme des Stadtbahnbetriebs ohnehin beseitigt werden. In der Umgebung des südlichen Cannstatter Wasen und der Hanns-Martin-Schleyer-Halle erscheint ein verspäteter Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen allerdings akzeptabel, da dort im Regelfall zu diesen Tageszeiten keine Nachfrage zu erwarten ist.

Der Stadtbezirk Hedelfingen verfügt über ein Stadtbahnangebot in Richtung Innenstadt und Busverbindungen zu den benachbarten Stadtbezirken.

Wegen der durch die Topografie vorgegebenen, engen Siedlungsgrenzen ergibt sich eine durchweg sehr gute räumliche Erschließung. Unter dem Aspekt Erreichbarkeit wurden Defizite im südlichen und westlichen Hedelfingen sowie im Stadtteil Rohracker ermittelt. Die Defizite im südlichen Hedelfingen betreffen dabei kleinere Teilflächen im Bereich der äußeren Amstetter Straße sowie im südlichen Hafengebiet. Sie hängen unmittelbar mit der Linienführung der Buslinie 103 zusammen, die in Hedelfingen in einer großräumigen Schleifenfahrt wendet. Diese Linienführung ist für Fahrten in und aus Richtung Esslingen optimiert, als Zubringer von Hedelfingen-Süd oder vom südlichen Hafengebiet zum Hedelfinger Platz bzw. als Abbringer von dort ist die Linie 103 jedoch nur in einer Fahrtrichtung nutzbar.

Eine Verbesserung dieser für Stuttgarter Belange unbefriedigenden Situation wäre allerdings nur dadurch möglich, dass die Linie 103 auf die Bedienung entweder des Hafengebiets oder des Siedlungsbereichs entlang der Amstetter Straße konzentriert würde. Das bedienende Verkehrsunternehmen hat im April 2009 für eine verbesserte Bedienung der Amstetter Straße mehrere Angebotsvarianten vorgelegt. Diese sollten geprüft werden.

Die etwas zu lange Beförderungszeit in die Innenstadt vom westlichen Rohracker aus wird allerdings auch weiterhin hingenommen werden müssen, da aufgrund der vielfältigen Zu- und Abbringerfunktionen der betref-

fenen Buslinie 62 eine weitere Verbesserung der Anschlüsse an S- und Stadtbahn kaum möglich sein dürfte.

Wie in Kap. 5.3.1 bereits dargestellt, ist das ÖPNV-Angebot für Fahrten aus dem Stadtbezirk und angrenzender Bereiche zum Flughafen Stuttgart und zur neuen Landesmesse gegenüber dem Individualverkehr kaum konkurrenzfähig. Hier ist zu prüfen, ob durch eine Aufspaltung oder Beschleunigung der Buslinie 65 oder durch Zusatzangebote bei Publikumsmessen mit vertretbarem Aufwand eine Verbesserung erreicht werden kann. Dabei ist auch zu prüfen, ob die Linie über die Landesstraße L 1192 alt/neu geführt werden kann, so dass die bestehende Haltestelle „Echterdingen Messe West“ in den Linienverlauf einbezogen ist.

Der Stadtbezirk Mühlhausen ist mit zwei voneinander unabhängigen Stadtbahnstrecken umsteigefrei an die Innenstadt angebunden. Linienbusse stellen die Verbindung zwischen den beiden Streckenästen her bieten zudem direkte Fahrmöglichkeiten in die benachbarten Stadtteile Steinhaldenfeld/Sommerrain und Zazenhausen.

Insgesamt ergibt sich derzeit für den Stadtbezirk Mühlhausen eine durchweg ausreichende ÖV-Erschließung und -Bedienung. Lediglich die Haltestellen „Bachhalde“ und „Mühlhausen Schloss“ weisen geringfügig längere Beförderungszeiten von/ins Stuttgarter Stadtzentrum auf als von den Richtwerten empfohlen. Umlaufbedingt ergeben sich durch die Buslinie 54 und 401 im Tagesverlauf immer wieder nicht optimale Anschlüsse von/zu S- und Stadtbahn, so dass längere Umsteigezeiten notwendig sind. Eine Verbesserung ist mit vertretbarem Aufwand nicht zu erreichen, so dass die im Durchschnitt etwas längeren Beförderungszeiten toleriert werden sollten, zumal eine ausreichende Zahl von schnellen Verbindungen existiert.

Für den Stadtteil Mönchfeld ist eine geringfügige Überschreitung des Richtwerts für die Beförderungszeit in die Innenstadt festzustellen, die ihre Ursache in teilweise ungünstigen Umsteigezeiten hat. Da der betroffene Siedlungsbereich jedoch größtenteils im 600 m - Einzugsradius der Stadt-

bahn-Haltestelle „Mönchfeld“ (U5) liegt, besteht aus Fahrgastsicht kein Handlungsbedarf.

Beim Neubaugebiet Beim Schafhaus, das im Flächennutzungsplan 2010 enthalten ist, werden wegen der Überschreitung der Richtwerte für die Entfernungen zu den Haltestellen Defizite bei der räumlichen Erschließung entstehen. Mit Aufsiedlung des Gebiets ist eine Verlängerung der Buslinie 401 in das Gebiet hinein geplant. Hierzu soll die Linie über die bisherige Endhaltestelle „Mühlhausen“ hinaus über die Aldinger Straße und die Straße Am Weidenbrunnen zum Gebiet Beim Schafhaus geführt werden. Mit der geplanten Linienverlängerung könnte mit zusätzlichen Haltestellen auch in den Bestandsgebieten die dortige ÖPNV-Erschließung weiter verbessert werden. Damit die Umsteigemöglichkeit zwischen der Buslinie 401 und der Stadtbahnlinie U14 erhalten werden kann, muss die gegenwärtige Endhaltestelle aufgegeben werden. Im Kreuzungsbereich Mönchfelder Straße / Aldinger Straße könnte hierfür Ersatz geschaffen werden.

Das bedienende Unternehmen weist darauf hin, dass mit der geplanten Verlängerung der L. 401 bei der Linie betrieblicher Spielraum auch für eine Anbindung Kornwestheims geschaffen wird. Für eine solche Verbindung wird von Seiten Landeshauptstadt Stuttgart derzeit jedoch kein Bedarf gesehen.

Auch der Stadtbezirk Mühlhausen ist von der für das Jahr 2010 geplanten Inbetriebnahme der Stadtbahn-Anbindung des Stadtteils Fasanenhof betroffen, da die Außenäste mehrerer Stadtbahnlinien getauscht werden. So wird die Stadtbahnlinie U7 anstatt von Killesberg künftig von Mönchfeld nach Ostfildern fahren.

Von allen Stadtbezirken weist der Stadtbezirk Münster die kleinste Siedlungsfläche auf. Diese erstreckt sich im wesentlichen zwischen dem linken Neckarufer und der hochgelegenen, überwiegend von Güterzügen benutzten Bahnstrecke Kornwestheim - Untertürkheim. Sie wird durch die entlang des Neckars verlaufenden Stadtbahnstrecke vollständig erschlossen. Er-

gänzend hierzu besteht am Bahnhof Münster eine Busverbindung in das Zentrum Bad Cannstatts. Das äußerst bescheidene Zugangebot am Bahnhof Münster ist für die Erreichbarkeit des Stadtbezirks ohne Bedeutung.

Die westlich der Bahnstrecke gelegenen, baulich genutzten Flächen sind von Gewerbebetrieben belegt und werden durch die im Bereich Hallschlag verkehrenden Linienbusse ausreichend bedient. Die hier festgestellten Angebotslücken an Sonn- und Feiertagen sind wegen der ausschließlichen Gewerbenutzung für den Stadtbezirk Münster ohne Belang.

Die entlang des Neckartals orientierten Siedlungsgebiete im Stadtbezirk Obertürkheim werden durch S-Bahn und Linienbusse, die in die Ausläufer des Schurwalds hineinreichenden Siedlungsflächen ausschließlich durch Linienbusse bedient. Aus topografischen Gründen sind die Siedlungsränder eng gefasst, was einer qualitativ guten ÖV-Erschließung entgegenkommt. Es sind daher auch keine Defizite sowohl hinsichtlich der räumlichen Erschließung als auch der Erreichbarkeit feststellbar.

Mit der S-Bahn und mehreren Stadtbahnverbindungen sowie einem ergänzenden Busverkehr ist der Stadtbezirk Untertürkheim mit öffentlichen Verkehrsangeboten sehr gut ausgestattet. Die festzustellenden Abweichungen von den Qualitätskriterien sind infolgedessen auch recht gering. Das einzige Defizit bei der räumlichen Erschließung tritt am sehr locker bebauten östlichen Ortsrand des Stadtteils Rotenberg auf, wo die Entfernung zur zentralen Bushaltestelle „Rotenberg“ bis zu 700 m beträgt. Aufgrund der Enge der Stettener Straße ist eine Verlängerung der Buslinie 61, die auch für den Ausflugsverkehr zur Egelseer Heide von Vorteil wäre, nicht möglich. Ein ergänzender Verkehr mit kleinen Fahrzeugen muss aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials, der kurzen Fahrstrecke und der beengten Platzverhältnisse an der Buswendepalette ebenfalls ausscheiden. Die Situation ist deshalb nicht veränderbar.

Die erkannten Defizite unter dem Gesichtspunkt Erreichbarkeit beschränken sich auf die nur von Bussen bedienten Stadtteile Rotenberg und Luginsland, wobei auch hier recht spät einsetzende Bedienungen in den Frühstunden von Sonn- und Feiertagen ausschlaggebend sind. Bei der Buslinie 61, die den Stadtteil Rotenberg an das ÖV-Netz anbindet, findet an Sonn- und Feiertagen auf dem für Rotenberg relevanten Linienabschnitt die erste Fahrt erst gegen 8.00 Uhr statt. Gemäß den festgelegten Qualitätskriterien sollte auch hier ein früherer Betriebsbeginn geprüft werden.

Beim Fahrtenangebot der Buslinie 60 ist an Sonn- und Feiertagen ebenfalls ein verspäteter Betriebsbeginn festzustellen, zudem weist es einzelne Unregelmäßigkeiten auf. Auf Stuttgarter Gemarkung ist hiervon vor allem der Stadtteil Luginsland betroffen. Es wird empfohlen, das Angebot auf dieser Linie zu überplanen und ggf. in Abstimmung mit dem Rems-Murr-Kreis und der Stadt Fellbach auch eine Aufspaltung der Linie in einen Innerortsverkehr Fellbach und eine überörtliche Verbindung Fellbach - Stuttgart-Untertürkheim zu prüfen.

Am nordwestlichen Rand des Stadtteils Luginsland soll gemäß Flächennutzungsplan 2010 mit dem Neubaugebiet Dietbachäcker/Maximilianstraße die Siedlungsfläche erweitert werden. Das Gebiet liegt allerdings teilweise außerhalb der Einzugsbereiche der vorhandenen Bushaltestellen an der Fellbacher Straße und weist insofern Defizite bei der räumlichen Erschließung auf. Da das Straßennetz eine Änderung der Linienführung bei der Buslinie 60 nicht erlaubt, sind keine Lösungsansätze zur Verbesserung der Situation zu erkennen. Die vergleichsweise geringfügige Überschreitung des Richtwerts muss deshalb hingenommen werden.

Die ÖV-Erschließung im Stadtgebiet Wangen erfolgt ausschließlich durch Stadtbahnlinien, Linienbusse verkehren hier nicht. Die vom Neckartal aufsteigenden Hänge der Wangener Höhe beschränken die Siedlungsflächen im wesentlichen auf die linke Talau des Neckars, eine Fläche, die durch die Einzugsbereiche der Stadtbahnhaltestellen vollständig erfasst wird. Im

Stadtbezirk Wangen sind daher keinerlei ÖV-Erschließungs- oder - Erreichbarkeitsdefizite festzustellen.

#### 5.3.2.4 Stgt. 4: Filder

Im Planungsbezirk Filder wird die Stadtbahnlinie U6 von Möhringen Bahnhof über die bestehende Strecke der U5 bis Möhringen Freibad und anschließend über eine Neubaustrecke in den Stadtteil Fasanenhof sowie weiter in das Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost verlängert. Neu entstehen sollen die Stadtbahn-Haltestellen „Bonhoefferkirche“, „Europaplatz“, „Eichwiesenring“ und „Schelmenwasen“. Der Baubeginn für die Strecke erfolgte im Januar 2008. Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2010 geplant. Für die Zukunft ist eine Fortführung der Neubaustrecke vom Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost zur Messe Stuttgart am Flughafen in Planung. Die Ergebnisse einer Untersuchung über mögliche Trassenführungen und deren Wirtschaftlichkeit werden zum Jahresanfang 2009 erwartet.

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahn-Anbindung des Stadtteils Fasanenhof (- Ost) werden auch die Außenäste mehrerer Stadtbahnlinien getauscht. Insbesondere der Planungsbezirk Filder ist von diesen Änderungen betroffen. Die Änderungen sind in Kapitel 6.2 dargestellt.

Darüber hinaus muss mit Inbetriebnahme der U6-Verlängerung zum Fasanenhof auch das Angebot der L. 72, die gegenwärtig die ÖPNV-Erschließung des Gebiets gewährleistet, neu geordnet werden. In diesem Zusammenhang sollte auch Angebot der das Gewerbegebiet tangierenden Buslinien 77 und 809 überprüft und ggf. angepasst werden.

Der Stadtbezirk Birkach wird als einziger Stadtbezirk ausschließlich von Buslinien bedient, wobei sich Stadtverkehrslinien und Regionalbuslinien diese Aufgabe teilen. Die Stuttgarter City kann sowohl über den Verkehrsknotenpunkt „Degerloch“ als auch über den Verknüpfungspunkt „Ruhbank“ erreicht werden. Seit Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke zur Ruhbank

(U7, U8, U15) ergeben sich für Birkach über diesen Verknüpfungspunkt nunmehr die kürzeren Fahrzeiten, so dass dessen Bedeutung im Vergleich zum Knoten Degerloch zugenommen hat.

Im Stadtbezirk Birkach sind nur geringe Erschließungs- und Erreichbarkeitsdefizite festzustellen. Die für die räumliche Erschließung maßgebenden Richtwerte werden in den Bereichen Schönberg-West (Parasolstraße) und Birkach-Ost (äußere Alte Dorfstraße) nicht ganz eingehalten. In Schönberg ist dabei ein locker bebauter Siedlungsrandstreifen, in Birkach sind im wesentlichen die Studentenwohnheime an der Schwerzstraße betroffen. In beiden Fällen beträgt die Überschreitung jedoch maximal 100 m, so dass allein aufgrund der geringen Größe der fraglichen Areale keine ausreichenden Fahrgastpotenziale für eine Ausweitung des ÖV-Angebots, wofür aufgrund der Straßensituation ohnehin keine sinnvollen Lösungsansätze bestehen, vorhanden sind. Es werden deshalb auch hier keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Die direkte Bedienung des Stadtteils Schönberg erfolgt durch die Buslinien 70 und 71. Das durch die Überlagerung entstehende Fahrtenangebot erfüllt allerdings sowohl hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit als auch hinsichtlich der Bedienungspausen nicht die definierten Richtwerte, wobei die Abweichung bei der Bedienungshäufigkeit aber sehr gering ist. Bei der tageszeitlichen Verteilung des Angebots steht an Normalwerktagen und Samstagen einer recht dichten Bedienung in den Abendstunden (durch die Linie 70) jedoch eine lückenhafte, teilweise unregelmäßige Bedienung tagsüber (durch die Linie 71) gegenüber. Hier wäre eine Verstetigung des Fahrtenangebots zu prüfen. In Anbetracht des bescheidenen Fahrgastpotenzials in Schönberg sind Mehrleistungen zur Verbesserung des Fahrtenangebots tagsüber allerdings nicht zu rechtfertigen, da diese nur in sehr geringem Umfang auch eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens nach sich ziehen würden.

Über den Möhringer Ast der Stadtbahn-Talquerlinien und die aus dem Filderraum kommenden, am Albplatz an die Stadtbahn angebundenen

Buslinien sind die nördlichen und westlichen Siedlungsbereiche von Degerloch sehr gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen. Dazu trägt auch die Bündelung der Regionalbuslinien in diesem Bereich bei. Im Stadtteil Hoffeld werden die Richtwerte ebenfalls problemlos eingehalten. Insofern ist die Erreichbarkeit an allen vorhandenen Haltestellen für alle Wochentage gewährleistet. Ein leichtes Defizit bei einer Teilfläche im Südosten Degerlochs (Bereich Ramsbachstraße) betrifft, wie auch von der SSB dargestellt, den Aspekt räumliche Erschließung, da hier die Maximalwerte für die Entfernungen zu den Haltestellen überschritten werden. Das vorhandene Straßennetz erlaubt es allerdings nicht, die zum Problemgebiet am nächsten verlaufende Buslinie 70 noch näher heranzuführen. Die Fa. Wöhr schlägt in diesem Zusammenhang vor, für Sonnenberg und Degerloch einen Kleinbusverkehrs nach Vorbild der Ortsbusse in Feuerbach und Weilimdorf als Ergänzung zum bestehenden Netz einzurichten, mit dem in Degerloch bzw. Sonnenberg die Reutlinger Straße, der Feuerreiterweg, die Dornhalde sowie der Falkenweg angeschlossen werden könnten. Die Einrichtung einer solchen Linie sollte in betrieblicher und finanzieller Hinsicht geprüft werden, wobei jedoch der größere Handlungsbedarf für Degerloch gesehen wird.

Mit Einrichtung der Stadtbahnlinie U8 hat der Linienabschnitt Degerloch - Ruhbank der Linie 70 an verkehrlicher Bedeutung verloren. Während der Betriebszeiten der U8 (Mo-Fr tagsüber) verkehrt die Buslinie dort nicht mehr. Die Erschließung der Siedlungsflächen entlang der Jahnstraße ist durch die Stadtbahnhaltestellen „Waldau“ und „Degerloch“ bzw. die Zahnradbahn (Haltestellen „Zahnradbahnhof“ und „Nägelestraße“) gemäß den Richtwerten gewährleistet. Um insbesondere den Bewohnern eines am Linienweg gelegenen Altenheims längere Zugangswege zu ersparen, verkehrt gleichwohl tagsüber mit der Linie 79 ein Linientaxi zwischen den Stadtbahnhaltestellen. Zusammen mit dem verbliebenen Angebot der Buslinie 70 ergeben sich so an Normalwerktagen rund 25 Fahrmöglichkeiten je Richtung. Da das Angebot für die ÖV-Erschließung nicht zwingend benötigt wird, kommen hierfür aber keine Richtwerte zur Anwendung.



Im Bahnhof Möhringen treffen vier Streckenäste der Stadtbahn zusammen, so dass ab hier umsteigefrei die Stuttgarter City, die Stadtbezirke Degerloch, Plieningen, Sillenbuch und Vaihingen sowie der Nachbarort Leinfelden erreicht werden können. Zahlreiche Haltestellen an diesen Stadtbahnstrecken sorgen überdies für eine gute Flächenerschließung. Das zwischen zwei Stadtbahnkorridoren gelegene Wohn- und Gewerbegebiet Fasanenhof ist mit einer Buslinie an den Ortskern und den Bahnhof Möhringen angebunden. Die ab dem Jahr 2010 in Betrieb gehende U6-Verlängerung wird die ÖPNV-Anbindung des Fasanenhofs noch deutlich verbessern.

Die (wie bereits im 1. Nahverkehrsplan) festgestellten Defizite bei der räumlichen Erschließung beschränken sich auf flächenmäßig unbedeutende Randlagen. Im einzelnen sind hier die Bereiche Friedrichsberg im südlichen Möhringen, Onstmettinger Weg im nordwestlichen Möhringen, Abraham-Wolf-Straße und äußere Kremmlerstraße im westlichen Sonnenberg und westliche Vestastraße in den Kelly Barracks zu nennen. Das Defizit auf dem Gebiet der Kelly Barracks betrifft eine militärisch genutzte Fläche und ist für die Bewertung im Rahmen des Nahverkehrsplans ohne Bedeutung. Bei den übrigen Teilflächen sind die Abweichungen von den Richtwerten und damit auch die Größe der Defizitbereiche entweder sehr gering oder die Flächen sind ausgesprochen locker bebaut. Insofern sind zusätzlich gewinnbare Fahrgastpotenziale größeren Umfangs, die die Einrichtung ergänzender Linienverkehre rechtfertigen könnten, in keinem Fall zu erkennen. Für die etwas problematische Situation des Pflegezentrums Bethanien (Onstmettinger Weg) konnte zwischenzeitlich zudem eine maßgeschneiderte Lösung (Besucherbus) realisiert werden. Es wird deshalb derzeit kein dringender Handlungsbedarf gesehen.

Bei dem durch S-Bahn, Stadtbahn und Bus bedienten Gewerbegebiet Wallgraben kann in einem südöstlichen Teilbereich die ÖV-Erschließung nur durch die Buslinie 80 gewährleistet werden. Diese Linie beendet jedoch an Normalwerktagen ihren Betrieb bereits vor 19.00 Uhr und verkehrt nicht am Wochenende. Wegen des besonderen Verlaufs des Fahrtenauf-

kommens in reinen Gewerbegebieten und der für den größten Teil des Gebiets gegebenen guten Anbindung an den Schienenverkehr wäre hier ein an den Qualitätskriterien orientiertes „Vollangebot“ sicherlich überzogen. Insoweit erscheint die Betriebsruhe auf der Buslinie 80 am Wochenende gerechtfertigt. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Dienstleistungsorientierung der dort ansässigen Unternehmen und der damit verbundenen Flexibilisierung der Arbeitszeiten wäre jedoch zu prüfen, ob das Betriebsende an Normalwerktagen - analog zum Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost - nicht wenigstens bis 20.00 Uhr hinausgeschoben werden könnte. Nach Realisierung des Stadtbahn-Linienastes bis Dürrolewang (Linie U12, frühestens ab dem Jahr 2012) wird dann auch dem Gebiet Wallgraben ein deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

Für das sich äußerst positiv entwickelnde Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost sind Defizite bei den durchschnittlichen Beförderungszeiten von/zur Stadtmitte festzustellen. Diese sind jedoch geringfügig und sollten aufgrund der relativ langen Fahrstrecke und wegen der Notwendigkeit des Umsteigens toleriert werden. Mit Inbetriebnahme der Stadtbahn-Verlängerung bis zum Gebiet Fasanenhof-Ost im Jahr 2010 werden sich die Beförderungszeiten ins Stadtzentrum ohnehin verkürzen.

Das die Linie 809 bedienende Unternehmen schlägt im Zuge des Baus der sogenannten „EnBW-City“ im Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost eine bedarfsgerechte Ausweitung des Angebots der Linie vor. Eine solche Angebotsausweitung zwischen dem Bahnhof Bernhausen und dem Gewerbegebiet an Normalwerktagen (HVZ) erscheint sinnvoll und ist als Vorlaufbetrieb zur U6-Verlängerung bis zum Knotenpunkt Flughafen zu prüfen. Alternativ wäre für die L. 77 eine Angebotsausweitung auf dem Abschnitt Fasanenhof-Ost – Echterdingen Bahnhof gegenüberzustellen.

Der Stadtbezirk Plieningen wird in weiten Bereichen ausschließlich von Linienbussen erschlossen. Die Stadtbahn erreicht Plieningen nur am Westrand des Stadtteils Hohenheim. Da dort lediglich Zugang zur Filderquerlinie U3 besteht, muss bei Fahrten in die Stuttgarter Innenstadt

auf jeden Fall umgestiegen werden. Dieser Umstand sowie die ohnehin recht große Entfernung zum Stuttgarter Talkessel führen zu vergleichsweise langen Beförderungszeiten bei Fahrten in das Stadtzentrum. Es überrascht deshalb nicht, dass im östlichen und südlichen Plieningen der Richtwert für die Beförderungszeit in die Innenstadt geringfügig überschritten wird. Eine wesentliche Änderung dieser Situation ist erst mit Realisierung des Filderbahnhofs im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 möglich.

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung des Stadtbezirks sind fast keine Defizite festzustellen. Nur eine kleinere Siedlungsfläche im östlichen Hohenheim (Schwurzstraße) wird nicht von den Einzugsbereichen der bestehenden Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs erfasst. Aufgrund der überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung dieses Areals (Meiereihof) erscheint das Defizit jedoch tolerierbar.

Wenig befriedigen kann aus Sicht des Stadtbezirks die Anbindung an den Verkehrsknoten Flughafen/Messe, der trotz der geringen Entfernung von geringen Teilen des Stadtbezirks nur mit Umsteigen erreicht werden kann. Die Linie 122 der END bietet für den Kernbereich des Stadtteils eine Direktverbindung. Der Wunsch nach einer direkten Anbindung der Universität Hohenheim an den Flughafen ist einer Prüfung der Nachfragedaten zu unterziehen.

Seit September 1999 ist der Stadtbezirk Sillenbuch über die Stadtbahnlinie U7 mit der Stuttgarter Innenstadt verbunden. Dies wirkt sich auch auf die außerhalb des Schienenkorridors gelegenen Siedlungsflächen in Sillenbuch selbst und in den Stadtteilen Heumaden und Riedenberg positiv aus, die über Buslinien an den Schienenverkehr angebunden sind. Der Richtwert von 30 Minuten für die Beförderungszeit in die Innenstadt kann dort überall eingehalten werden. Linienbusse stellen auch Verbindungen zu den benachbarten Stadtbezirken Birkach und Hedelfingen sowie in die angrenzende Stadt Ostfildern her.

Defizite bei der räumlichen Erschließung treten im Stadtbezirk Sillenbuch nicht auf. Aber auch die ermittelten Schwächen bei der Erreichbarkeit in Sillenbuch-Ost, Heumaden-Ost und Riedenberg sind von untergeordneter Bedeutung. So sind die Erreichbarkeitsdefizite im östlichen Sillenbuch, das außerhalb des Einzugsbereichs der Schienenachse Kirchheimer Straße liegt und daher über einen Ergänzungsverkehr, die Buslinie 66, erschlossen werden muss, auf sicherlich tolerierbare Lücken im Fahrplanangebot dieser Linie zurückzuführen. Dabei ist der Fahrplan zwar hinsichtlich der Gesamtzahl der täglichen Fahrten nicht zu beanstanden, erfüllt aber an Normalwerktagen in Bezug auf den morgendlichen Betriebsbeginn und die Betriebspausen von bis zu 60 Minuten tagsüber nicht die definierten Richtwerte. Diese Angebotslücken erlauben es allerdings, den Aufwand für die Ergänzungslinie in einem noch vertretbaren Rahmen zu halten. Eine an den Richtwerten orientierte Ausgestaltung des Fahrplanangebots würde einen erheblichen Zusatzaufwand erfordern und wäre angesichts des doch bescheidenen Fahrgastaufkommens der Linie 66 nicht zu rechtfertigen.

Die SSB weist darauf hin, dass in Sillenbuch im Kreuzungsbereich Tuttlinger Straße / Höhenringweg die Rechts-vor-Links-Regelung zu Lasten der Buslinie 66 neu angeordnet wurde. Änderungen dieser Art sollten grundsätzlich vermieden werden. Um Fahrplanstabilität gewährleisten zu können, sollte dem Linienbusverkehr Vorfahrt eingeräumt werden.

Der Stadtbezirk Vaihingen ist sowohl über die S-Bahn als auch über eine Stadtbahnlinie mit der Stuttgarter Innenstadt verbunden, eine weitere Stadtbahnstrecke sorgt zudem für gute Verbindungen zum benachbarten Stadtbezirk Möhringen. Das Angebot wird durch innerörtliche, im 10/20/30-Minuten-Taktraster verkehrende Buslinien und verschiedene Regionalbusverbindungen komplettiert. Insgesamt ergibt sich so ein attraktives ÖV-Angebot für den Stadtbezirk und eine sehr gute Erreichbarkeit des Verkehrsknotens „Vaihingen Bahnhof“ aus dem gesamten Stadtgebiet.

Dieser Verkehrsknotenpunkt, an dem bereits S-Bahnen, Stadtbahnen und Buslinien mit einander verknüpft sind, wird bis 2010 noch durch einen Busbahnhof für den Fernreiseverkehr ergänzt werden. Die heutige Abfahrtsstelle für die Fernbuslinien am Stuttgarter Hauptbahnhof muss mit dem Baubeginn für das Projekt „Stuttgart 21“ aufgegeben werden. Für die Entscheidung zur Verlagerung der Anlage an den Vaihinger Bahnhof war dessen sehr gute Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz mit ausschlaggebend.

Die hohe Zahl der im Stadtbezirk Vaihingen verkehrenden Linien sorgt auch für eine sehr gute räumliche Erschließung der Siedlungsbereiche. Das einzige hier festzustellende Defizit betrifft mit den Patch Barracks ein Militärareal, das der öffentlichen Nutzung ohnehin entzogen ist. Das Erschließungsdefizit ist für die Nahverkehrsplanung daher ohne Bedeutung.

Geringfügige Defizite bei der Erreichbarkeit treten in den ausschließlich von der Buslinie 82 bedienten Gebieten Dachswald, Vaihingen-Nord und Rohr-West auf. Ursache hierfür ist ein leicht verspäteter Betriebsbeginn an Normalwerktagen und an Sonn- und Feiertagen auf einzelnen Linienabschnitten. Nachdem die ersten Bedienungen in Richtung Innenstadt jedoch noch zeitgerecht erfolgen, erscheint die geringfügige Abweichung hier unproblematisch. Wegen der hohen Nachfrage auf dem Streckenabschnitt Vaihingen Bahnhof - Universität erwägt die SSB an Normalwerktagen, den Takt der L. 82 zu verdichten und/oder Gelenkbusse einzusetzen. Eine bedarfsgerechte Angebotsanpassung wird für sinnvoll erachtet.

Die Vaihinger Patch Barracks, das Gewerbegebiet Obere/Untere Waldplätze, der Friedhof Buchrain und die IBM-Niederlassung an der äußeren Pascalstraße sind nur über die Regionalbuslinien 84 und 751 an das ÖV-Netz angebunden, wobei die Linie 751 nur während der Hauptverkehrszeiten verkehrt. Da auch die Linie 84 tagsüber teilweise nur im 60-Minuten-Takt befahren wird, ergibt sich hier ebenfalls eine Unterschreitung der definierten Richtwerte für die Erreichbarkeit. Wegen des nur geringen und stark durch gewerbliche Strukturen geprägten Fahrgastaufkommens er-

scheint das vorhandene Fahrtenangebot mit einer Konzentration der Verdichtungen auf die Hauptverkehrszeiten aber dennoch ausreichend. Mit Verlagerung der IBM-Hauptverwaltung von Stuttgart-Vaihingen nach Ehningen muss jedoch in Abhängigkeit von der künftigen Nutzung des Standorts das ÖPNV-Angebot überprüft und ggf. angepasst werden.

Bei der für die Haltestelle „Berghaustraße“ in Rohr (L. 82, L. 86) festgestellten Abweichung vom Richtwert für die Beförderungszeit in die Stuttgarter Innenstadt handelt es sich um ein rein rechnerisches Defizit: Bei den betrachteten Fahrmöglichkeiten wurden auch Verbindungen über Leinfelden Bahnhof berücksichtigt, für die längere Beförderungszeiten benötigt werden. Betrachtet man ausschließlich die in der Regel genutzten Fahrmöglichkeiten über den Bahnhof Vaihingen, so wird der Richtwert von durchschnittlich 30 Minuten unterschritten. Es besteht demnach kein Handlungsbedarf.

## 6 Rahmenvorgaben und Einzelziele

Das Instrument des Nahverkehrsplans wirkt durch seine Einbindung in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) insbesondere im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Rahmenvorgaben und Ziele richten sich deshalb primär an die in der Stadt Stuttgart vorhandenen oder neu einzurichtenden Linienverkehre. Soweit für die Erreichung der im Kapitel 4 beschriebenen übergeordneten Zielsetzungen Maßnahmen oder Festlegungen außerhalb des Regelungsbereichs des PBefG notwendig sind, wird die Stadt hier in geeigneter Weise initiativ werden.

Zur Sicherung der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs soll der Bevölkerung im gesamten Stadtgebiet ein ausreichend dichtes und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen (vgl. Kap 4). Aus dieser Zielsetzung und der Bewertung des bestehenden Angebots in Kap. 5 lassen sich konkrete Vorgaben für die einzelnen Linienverkehre ableiten. Da das Verkehrsangebot aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von den Nachfragepotenzialen je nach Relation abgestuft werden muss, sind die entsprechenden Vorgaben linien- oder liniengruppenscharf festzulegen. Im Gegensatz hierzu soll ein zum Individualverkehr konkurrenzfähiges Maß an Beförderungsqualität im gesamten Verkehrsnetz des Landkreises gesichert werden. Diese Vorgaben können deshalb einheitlich für alle Linienverkehre formuliert werden.

### 6.1 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart soll sich nicht nur durch eine angemessene Bedienungsqualität, sondern auch durch eine hohe Beförderungsqualität auszeichnen. Die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Verbundlandkreise haben sich deshalb auf einen Katalog von Anforderungen verständigt, die von allen Linienverkehren nach bestimmten Übergangsfristen zu erfüllen sind. Lediglich in Ein-

zelfällen sind danach in Absprache mit dem Aufgabenträger noch Ausnahmen möglich.

Soweit nicht anders erwähnt, gelten die nachfolgenden Ausführungen sowohl für den Bus- als auch für den Schienenverkehr gemäß PBefG.

#### 6.1.1 Fahrzeugausstattung

Zum Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum Individualverkehr sowie zur Erfüllung der mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) verbundenen Zielsetzungen sollen die in Verkehren gemäß PBefG eingesetzten Fahrzeuge im gesamten Netz bestimmte Ausstattungsmerkmale aufweisen. Bei Anrufverkehren, Ortsbussen und auf Linien im Überlandverkehr, die nur in geringem Umfang auf Stuttgarter Markung verkehren, können Ausnahmen zugelassen werden.

Die folgenden Ausführungen gelten für die Verkehrsmittel Bus und Schiene, mit Ausnahme des Aspekts Niederflur, der nur für den Bus gilt. Bei der Schiene ist die Höhe des Fahrzeugbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen.

Insbesondere im Hinblick auf den Bus gelten diese Anforderungen für sämtliche neu in Stuttgart eingesetzte Fahrzeuge, wobei damit nicht allein Erstzulassungen, sondern auch gebrauchte Fahrzeuge, die von den Verkehrsunternehmen direkt zuvor nicht in Stuttgart eingesetzt wurden, gemeint sind. So soll sichergestellt werden, dass zumindest mittelfristig sämtliche Fahrzeuge den Anforderungen entsprechen.



Merkmal	Anforderung
Niederflur	<p>Ziel ist es, im Linienbusverkehr ab 2012 nur noch Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. Zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten sowie im Überlandverkehr können Ausnahmen zugelassen werden.</p> <p>Im Schienenverkehr ist die Höhe des Fahrzeugbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen.</p>
Inneneinrichtung	<p>Die Anforderungen der EU-Richtlinie 2001/85 sind einzuhalten. Dies gilt insbesondere bezüglich der Anforderungen an Barrierefreiheit, Sondernutzungsflächen für Rollstühle und Kinderwagen, Sitzabstände und Festhalteeinrichtungen.</p> <p>Bei der Planung und Beschaffung neuer Stadtbahn-Fahrzeuge soll geprüft werden, ob der Platz im Bereich der Eingangstüren vergrößert werden kann.</p> <p>In jedem Fahrzeug muss mindestens 1 Rollstuhlplatz mit Halteeinrichtung vorhanden sein.</p> <p>Die Inneneinrichtung sollte den Transport von 2 Fahrrädern je Fahrzeug ermöglichen.</p>
Klimaanlage	<p>Eine Klimatisierung der Fahrzeuge wird als notwendig angesehen. Ab 2015 sind ausschließlich Fahrzeuge mit Klimaanlage einzusetzen.</p>
Videoaufzeichnung	<p>Eine Videoaufzeichnungsanlage muss vorhanden sein.</p>
ITCS	<p>Die Fahrzeuge müssen von dem in der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart benutzten ITCS (Intermodal Transport Control System) mit ihrer Linienkennung erfasst werden können.</p>
Anzeige der Liniennummer	<p>Die Liniennummer ist an allen Fahrzeugen vorn, hinten und an der rechten Fahrzeugseite anzuzeigen. Die Mindesthöhe der Ziffern soll dabei vorn 20 cm, ansonsten 10 cm betragen. Für Taxen im Linienverkehr reicht die Anzeige der Nummer vorn (Höhe 10 cm) aus. Auf einen guten Kontrast von Schrift zu Hintergrund sowie auf klar abgetrennte Buchstaben ist zu achten.</p>

Anzeige des Linienwegs	Mindestens das Endziel der Fahrt ist an allen Fahrzeugen vorn und an der rechten Fahrzeugseite anzuzeigen. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten sowie im Überlandverkehr können Ausnahmen zugelassen werden. Bei Taxen im Linienverkehr ist die Anzeige nicht erforderlich.
Haltestellen-Ankündigung	Alle Haltestellen entlang des Linienwegs werden optisch und akustisch (vorzugsweise Bandansage) angekündigt.
Fahrgast-information	In Schienenfahrzeugen soll die Fahrgastinformation zukünftig dynamisch die Ist-Zeiten der Anschlussverkehrsmittel anzeigen.
Innenbeleuchtung	Die Beleuchtungssituation im Innenraum der Fahrzeuge soll jederzeit auf allen Plätzen das Lesen ermöglichen. Die Sicht des Fahrers darf jedoch durch die Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt werden. Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist höher einzustufen.
Antrieb	<p>Die EEV-Abgasgrenzwerte sind einzuhalten. Es muss ein Partikelfilter mit einer Reduktionsrate von mindestens 95% vorhanden sein bzw. eine andere Technik, die zu ähnlich hohen Partikelreduktionen führt.</p> <p>Höhere Abgasgrenzwerte sind verbindlich einzuhalten, sobald hierfür technischen Lösungen in für den Linieneinsatz ausgereifter Form am Markt verfügbar sind.</p> <p>Ab 2010 muss auch der Altfahrzeugbestand mindestens die Grenzwerte für Partikel nach Euro 5 einhalten.</p> <p>Für den Einsatz in Stuttgart dürfen die Fahrzeuge keine Ausnahmegenehmigungen für die Umweltzonenregelung benötigen und müssen dem den Anforderungen des jeweils gültigen Luftreinhalteplans entsprechen.</p>

In Stuttgart tätige VU müssen eine entsprechende Wartungsinfrastruktur und Abstellflächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums nachweisen können. Wartung und Abstellung müssen dort erfolgen.

Die sonstigen Bestimmungen von BOStrab und BOKraft bezüglich der Fahrzeugausstattung bleiben unberührt.

### 6.1.2 Haltestellenausstattung

Die Haltestelle als Zugangsstelle zum öffentlichen Nahverkehr vermittelt dem Neu- und Gelegenheitskunden häufig den Erstkontakt zum ÖPNV-System. Die Informationseinrichtungen dort sollen sich deshalb aktuell, umfassend und ansprechend präsentieren. Es wird erwartet, dass sich die Verkehrsunternehmen aktiv an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und verbundeinheitlichen Auftritts des öffentlichen Nahverkehrs an seinen Zugangsstellen bemühen. Es steht den Unternehmen allerdings frei, diese Aufgabe an andere Unternehmen zu delegieren oder hierfür z. B. in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen eigenständige Organisationsformen zu schaffen.

Merkmale	Anforderung
Kennzeichnung	Bushaltestellen werden durch ein Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) gekennzeichnet.
Beschilderung	Das Haltestellenschild für Bushaltestellen mit Zeichen 224 ist mit Zusatzinformationen gemäß der Vorgabe des VVS zu versehen. Derzeit sind hier zwingend der Haltestellenname, das VVS-Tarifzonenschild sowie die Liniennummer und Liniengewebeschreibung je bedienender Linie (vgl. Anlage 6.1) anzubringen.
Informationsvitrine	An jeder Haltestelle sind ausreichend dimensionierte Informationsträger für die Aushanginformation gemäß VVS-Standard vorzusehen. Dieser umfasst derzeit einen Aushangfahrplan für jede bedienende Linie/Liniengruppe, eine Tarifinformation sowie einen Stadtplanausschnitt (vgl. Anlage 6.2 ff). Falls eine Haltestelle von vielen Linien bedient wird, sind in Absprache mit dem VVS auch Sonderlösungen für die Aushangfahrpläne (Mischlinien, chronologischer Abfahrtsplan) möglich. Abweichungen im Bereich von Busbahnhöfen oder Schulzentren bedürfen ebenfalls der Abstimmung mit dem VVS.
Instandhaltung	Grundsätzlich sind die Verkehrsunternehmen für die von Ihnen bedienten Haltestellen zuständig und sorgen für eine kontinuierliche Mängelbeseitigung und den Austausch veralteten Aushangmaterials (insbesondere zum Fahrplanwechsel). Mängel sind innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntwerden zu beheben, schadhafte Fahrplanaushänge sind

	<p>nach Bekanntwerden innerhalb von 48 Std. auszutauschen.</p> <p>Im Hinblick auf eine effektive Organisation der Haltestellenpflege wird in Absprache mit dem VVS an Haltestellen, die von mehreren Unternehmen angefahren werden, stellvertretend ein für die Betreuung zuständiges Unternehmen benannt.</p>
Anpassung der Ausstattung	<p>Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, wird diese vom verursachenden Verkehrsunternehmen angestoßen. Ggf. muss zwischen diesem und dem betreuenden Unternehmen eine Absprache hinsichtlich der durchzuführenden Arbeiten und der Kostentragung erfolgen. Jede Veränderung der Informationsinhalte ist dem VVS mitzuteilen.</p>
Barrierefreiheit	<p>Neu- und umzubauende Bushaltestellen sind barrierefrei und mit den jeweils aktuell für Stuttgart abgestimmten anfahrbaren Profilbordsteinen auszuführen.</p> <p>Im Schienenverkehr/Stadtbahnnetz müssen ab 2010 alle oberirdischen Haltestellen über einen barrierefreien Zugang verfügen.</p> <p>Nicht funktionsfähige Fahrtreppen und Aufzüge müssen möglichst kurzfristig wieder instand gesetzt werden.</p>
Sicherheitsempfinden	<p>Sicherheitsbelange müssen bei Haltestellengestaltung und -beleuchtung besondere Berücksichtigung finden.</p> <p>Insbesondere in den Abendstunden sind in den unterirdischen Haltestellen Wachdienststreifen einzusetzen.</p>

Die sonstigen Bestimmungen des PBefG und deren Verordnungen bezüglich der Haltestellenausstattung bleiben unberührt.

### 6.1.3 Betriebsqualität

Angesichts der demographischen Entwicklung müssen künftig verstärkt wahlfreie Kunden, d. h. Kunden mit Zugriff auf alternative Beförderungsmöglichkeiten, für den ÖPNV gewonnen werden. Eine hohe Verlässlichkeit des Angebots ist hierfür ein unverzichtbares Merkmal.

Merkmal	Anforderung
Pünktlichkeit	Im Busverkehr ist eine Pünktlichkeit von 80%, im Schienenverkehr von 90% aller Fahrten anzustreben. Als pünktlich wird eine Fahrt definiert, die innerhalb einer Bandbreite von 1 Minute Verfrühung und 2 Minuten Verspätung gegenüber der im Fahrplan vorgegebenen Abfahrtszeit liegt.
Anschlussicherheit	Im Zu- und Abbringerverkehr sind in betrieblich sinnvollen Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien herzustellen. Insbesondere im Spätverkehr ist zwischen Anschlussicherung und Pünktlichkeit (unter Berücksichtigung weiterer Anschlüsse im Fahrtverlauf) verstärkt abzuwägen.
Fahrten-durchführung / Zuverlässigkeit	Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind durchzuführen. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass Fahrtausfälle vermieden werden können.
Zeitpunkte der Taktwechsel	Systemtypische Taktwechsel (insbesondere von der NVZ zur SVZ) sollen an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen nach Möglichkeit zum selben Zeitpunkt vorgenommen werden.

### 6.1.4 Tarif und Verkauf

Die Wahrnehmung der ÖPNV-Angebote als flächendeckendes Gesamtsystem wird erheblich von der Möglichkeit der Durchtarifizierung beeinflusst. Insoweit ist die Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs nach einheitlichen Spielregeln ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Linienverkehre.

Merkmale	Anforderung
Anzuwendender Tarif	Für Fahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums gilt der VVS-Tarif. Ausnahmen für Sonderverkehre bedürfen der Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart und dem VVS.
Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)	In Linienbussen sind mindestens Tickets für gelegentliche ÖPNV-Nutzer zu verkaufen. Ausnahmen können für Anrufverkehre in Absprache mit dem Auftraggeber und dem VVS zugelassen werden. Bei Schienenverkehren kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Ticketerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.
Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)	Linienbusse sind mit Entwertern und personalbedienten Fahrscheindruckern auszustatten Ersatzweise ist auch ein Verkauf aus Automaten denkbar..  Im Schienenverkehr ist die Installation von Ticketautomaten und Entwertern auch an den Haltestellen möglich.
Verkauf an Haltestellen	Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Ticketautomaten auszustatten, wenn in den Fahrzeugen kein Ticketverkauf stattfindet.  Bargeldloses Bezahlen an stationären Ticketautomaten muss durchgängig möglich sein.  Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 300 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Ticketautomaten auszustatten.
Verkauf in Kundenzentren	Im Innenstadtbereich sind an den am stärksten frequentierten Haltestellen Kundenzentren für den Verkauf von Tickets und Kundenberatung vorzuhalten.
Beseitigung von Gerätestörungen	Gerätestörungen sind möglichst kurzfristig, an Normalwerktagen innerhalb von 12 Stunden, an Wochenenden innerhalb von 24 Stunden zu beseitigen.
Ticketkontrolle	Die Einnahmensicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Eine Ticketkontrolle kann bei Zustieg durch den Fahrer (nur Linienbusse oder Taxen) oder stichprobenhaft durch Prüfpersonal erfolgen. Beim Einsatz von Prüfpersonal ist ein Kontrollgrad von mindestens 1,5% zu realisieren. Die Beanstandungsquote sollte 2,9% nicht übersteigen.

Darüber hinausgehende vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs bleiben unberührt.

#### 6.1.5 Auftritt gegenüber dem Kunden

Im Hinblick auf die steigenden Ansprüche an die Kundenorientierung im Dienstleistungssektor ist der ÖPNV gefordert, auch seinerseits seine Funktion als Dienstleister stärker zu betonen. Die Verkehrsunternehmen sind deshalb aufgerufen, sich für einen ansprechenden und attraktiven Auftritt gegenüber den vorhandenen und potenziellen Kunden zu engagieren

Merkmal	Anforderung
Personal	<p>Von Mitarbeitern mit Kundenkontakt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deutsche Sprachkenntnisse,</li> <li>• höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten,</li> <li>• einheitliche Fahrerdienstkleidung</li> <li>• gute Tarifkenntnisse,</li> <li>• lokale Netzkenntnis</li> <li>• die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Störungsmanagement, Notfallpläne)</li> <li>• sowie eine Ausbildung für den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen erwartet.</li> </ul>
Information	<p>Als Ansprechpartner für Informationen ist eine Service-Hotline und im Innenstadtbereich an den am stärksten frequentierten Haltestellen Kundenzentren vorzuhalten.</p> <p>An wichtigen Haltestellen und neu einzurichtenden Schienenhaltestellen sind Einrichtungen zur dynamischen Fahrgastinformation vorzusehen.</p> <p>Informationen über Sonderverkehre, Umleitungen bei Großveranstaltungen und sonstige für den Kunden relevante Informationen sind auf einer eigenen Homepage des Verkehrsunternehmens im Internet bereitzustellen.</p>
Sicherheit: ergänzende Serviceleistungen	<p>Zur Steigerung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste in den Abendstunden sind ergänzende Dienstleistungen (z. B "Halt auf Wunsch", Taxiruf oder ähnliches) anzubieten.</p>

Umgang mit Anregungen und Beschwerden	<p>Auf Kundenschriften soll innerhalb von 2 Wochen nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt i. d. Regel durch das betroffene Verkehrsunternehmen, bei Anregungen und Beschwerden, die den Gesamtverbund betreffen, erfolgt die Beantwortung durch den VVS.</p> <p>Servicetelefonnummern des Verkehrsunternehmens und des VVS müssen an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht sein (wird durch VVS-Haltestellenstandard gewährleistet).</p>
Fundsachen	Fundsachen sollen zumindest an Normalwerktagen täglich an einer zentralen Fundstelle abgeholt werden können.
Sauberkeit, Umgang mit Beschädigungen	<p>Die Verkehrsunternehmen tragen durch entsprechende Regelungen Sorge dafür, dass die Sauberkeit der Fahrzeuge und der Haltestellen gewährleistet ist.. Der Innenraum von Fahrzeugen ist dann als sauber anzusehen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventuell vorhandene Abfallbehälter noch aufnahmefähig sind,</li> <li>• sich auf und zwischen den Sitzen sowie am Boden kein Müll befindet,</li> <li>• Sitzflächen nicht verschmutzt sind,</li> <li>• der Boden frei von Getränke- oder Essensresten ist und</li> <li>• keine üblen Gerüche vorhanden sind.</li> </ul> <p>Grobe Verunreinigungen sind innerhalb weniger Stunden zu beseitigen.</p>
Umgang mit Beschädigungen	<p>Beschädigungen an und in Fahrzeugen sind innerhalb weniger Stunden zu reparieren oder das Fahrzeug auszutauschen.</p> <p>Beschädigungen bzw. Verschmutzungen an Wartehallen und Haltestellenanlagen sind nach Bekanntwerden innerhalb eines Werktages zu beseitigen.</p> <p>Eventuelle Unfallgefahren sind unverzüglich nach der Entdeckung zu beheben.</p> <p>Farbschmierereien sollen schnellstmöglich entfernt werden.</p>



Außenwerbung	<p>Eventuelle Außenwerbung muss so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit der Zugänge wie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen noch gewährleistet ist.</p> <p>Werden die Fensterpartien in die Außenwerbung einbezogen, darf dies weder die Sicherheit noch den Komfort der Fahrgäste beeinträchtigen. Daher sollen maximal 20% der seitlichen Glasflächen bedeckt sein. Ein Bekleben der Seitenfenster ist ausschließlich mit von innen durchsichtiger Klebefolie zulässig. Auf eine ausreichende Beleuchtung des Innenraums ist zu achten.</p>
Beschallung im Fahrzeug	<p>Eine Beschallung der Fahrgäste ist grundsätzlich nur im Rahmen der Fahrgastinformation zulässig. Für besondere Verkehrsangebote kann nach Absprache mit dem Aufgabenträger eine Musikbeschallung gestattet werden. Hierfür ist jedoch eine Befreiung von Vorgaben der BOKraft erforderlich.</p>

Darüber hinausgehende Vereinbarungen oder Zielsetzungen zum Kundenservice bleiben unberührt.

#### 6.1.6 Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verbundraum soll sich dem Nutzer als Komplettangebot präsentieren, bei dem die einzelnen Akteure abgestimmt miteinander agieren. Dies erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, aber auch zwischen Unternehmen und Aufgaben- und Finanzierungsträgern sowie der Verbundgesellschaft. Die sinnvollerweise bei der Verbundgesellschaft konzentrierten, übergeordneten Aufgaben können von dort nur dann mit Erfolg durchgeführt werden, wenn die notwendigen Grundlageninformationen zur Verfügung gestellt werden.

Merkmal	Anforderung
Informationspflicht beim Leistungsangebot	Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen sind vollumfänglich den betroffenen Aufgabenträgern und dem VVS gegenüber offen zu legen. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für Veränderungen im Fahrplanangebot – auch für solche geringfügiger Natur.
Berücksichtigung von Anschlüssen	Im Zu- und Abbringerverkehr mit Bussen sind in betrieblich sinnvollen Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien (Regionalzüge, S-Bahn-Linien, Stadtbahn-Linien, im Regionalverkehr auch zu Regionalbahnen und Buslinien) herzustellen. Insbesondere im Spätverkehr ist zwischen Anschluss-Sicherung und Pünktlichkeit (insbesondere im Hinblick auf weitere Anschlüsse im Fahrtverlauf) verstärkt abzuwägen. Soweit Buslinien in Anschlussknoten mit Buslinien anderer Verkehrsunternehmen planmäßig verknüpft sind, sind Fahrplanänderungen mit den betroffenen Aufgabenträgern und dem VVS abzustimmen.
Mitwirkung bei der Anschlusssicherung	Werden Regelungen zur Anschlussinformation vereinbart, sind die Unternehmen zur Mitwirkung verpflichtet. Das bedeutet fallweise auch die Weitergabe von Ist-Zeiten an andere Unternehmen, die Anschlüsse aufnehmen, an die betroffenen Aufgabenträger und den VVS.  Über anschlussbedingte Verzögerungen sind die Fahrgäste zu informieren.
Duldung von Erhebungen	Verkehrserhebungen der zuständigen Aufgabenträger oder des VVS oder von ihnen beauftragter Unternehmen an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen sind zu dulden. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen diese Institutionen bei Bedarf durch Offenlegen betrieblicher Besonderheiten.
Mitwirkung bei der Erlösberechnungen	Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen den zuständigen Aufgabenträgern und dem VVS zur Verfügung.

Darüber hinausgehende Vereinbarungen oder Zielsetzungen zur Zusammenarbeit bleiben unberührt.

## 6.2 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre

Im Folgenden sind jeweils alle diejenigen Stadtbahn- (Kapitel 6.2.1) und Buslinien (Kapitel 6.2.2) in den betreffenden Planungsbezirken dargestellt, für die im Bewertungsteil des Nahverkehrsplans eine Angebotsverbesserung empfohlen wird. Die jeweilige Maßnahme ist bei der jeweiligen Linie (in fetter Schrift) zu finden. Maßnahmen zur Herstellung oder Verbesserung der Barrierefreiheit sind in Kapitel 6.2.3 dargestellt. In Kapitel 6.2.4 sind in einer weiteren Tabelle Maßnahmen zur Beschleunigung des Linienbusverkehrs aufgelistet. In Kapitel 6.2.5 wird abschließend auf die geplanten P+R- und B+R-Maßnahmen eingegangen.

### 6.2.1 Stadtbahn

Der Ausbau des Stadtbahnnetzes stellt einen wesentlichen Teil der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in Stuttgart dar. Folgende Ziele sind für die einzelnen Stadtbahnlinien in den nächsten Jahren vorgesehen:

Ab dem Jahr 2010 wird nach Fertigstellung des Stadtbahn-Neubauabschnittes bis Fasanenhof-Ost die U6 nicht mehr wie bisher in Vaihingen (HVZ) bzw. Möhringen (NVZ) enden, sondern ganztägig bis Fasanenhof-Ost verkehren.

Eine Weiterführung dieser Linie in den folgenden Jahren bis zum Flughafen und zur neuen Messe wird zur Zeit unter Federführung des Landkreises Esslingen (ÖPNV-Aufgabenträger im Landkreis Esslingen) geprüft, da der größte Teil dieser Strecke jenseits der Stuttgarter Markungsgrenze im Landkreis Esslingen läge.

Im Rahmen der Komplettierung der Stadtbahnhaltestellen mit barrierefreien Hochbahnsteigen ist vorgesehen, im Jahr 2010 die letzten beiden verbliebenen Tiefbahnsteige im Stadtbahnnetz, die Haltestellen Badstraße und Augsburger Platz der U13 in Bad Cannstatt durch barrierefreie Haltestellen zu ersetzen. Die Badstraße soll einen abgesenk-

ten Hochbahnsteig an der Stelle des bisherigen Tiefbahnsteigs erhalten, die U13-Haltestelle am Augsburger Platz wird aufgegeben und stattdessen eine neue Hochbahnsteighaltestelle Ebitzweg auf Höhe der gleichnamigen DB-Haltestelle gebaut.

Die Nachrüstung mit Aufzügen der letzten noch nicht barrierefrei zugänglichen U-Haltestellen Türlenstraße, Österreichischer Platz und Maybachstraße ist für die Jahre 2011 bis 2014 geplant.

Im Jahr 2011 wird die U15, deren Nordast bisher am Kelterplatz in Zuffenhausen endet, bis Stammheim in Betrieb genommen.

In den Jahren 2011/12 beabsichtigt die SSB, die neuen Stadtbahnstrecken in Bad Cannstatt vom Löwentor durch die Löwentorstraße bis zum Hallschlag und in Vaihingen vom Wallgraben bis Dürrolewang zu bauen. Ebenfalls soll bis 2012 der Stadtbahntunnel in der Heilbronner Straße als Folgemaßnahme von Stuttgart 21 verlegt werden und, im Anschluss daran, die Neubaustrecke durch das A1-Areal über den Budapester Platz ins Nordbahnhofviertel gebaut werden.

Unter dem Vorbehalt der Förderung dieser Maßnahmen nach den Grundsätzen des GVFG (Entflechtungsgesetz) ist beabsichtigt, im Jahr 2012 die U12 von Dürrolewang über Hauptbahnhof, Budapester Platz, Nordbahnhofviertel und Löwentor bis zum Hallschlag in Betrieb zu nehmen.

Im Anschluss daran soll die Verlängerung dieser Linie, ebenfalls unter dem Vorbehalt der Förderung dieser Maßnahmen nach den Grundsätzen des GVFG (Entflechtungsgesetz), bis ins Neckartal zur Haltestelle Wagrainäcker verlängert werden. Die Fertigstellung dieser Maßnahme ist für die Jahre 2015/16 vorgesehen. Dann würde die U12 im 80 m-Betrieb bis nach Remseck geführt werden, was für Mühlhausen und Remseck eine Reisezeitverkürzung zum Hauptbahnhof von 5 Minuten mit sich brächte. Die U14 würde dann ihre neue Endhaltestelle am Max-Eyth-See erhalten und nicht mehr bis Remseck verkehren. Durch die Bedienung von

Mühlhausen und Remseck durch die U12 anstatt der U14 würde sich auch das Problem der heute sehr hohen Auslastungen der U14 lösen.

Auf allen Stadtbahn-Linien mit 20-Minuten-Takt in den späten Abendstunden wäre der Entfall des Taktsprungs ab ca. 22.30 Uhr vom 15- auf den 20-Minuten-Takt wünschenswert. Ab ca. 22.30 Uhr bis Betriebsende würden die Linien dann in einem 15-Minuten-Takt verkehren. Diese Maßnahme ist jedoch vor ihrer Umsetzung auf Wirtschaftlichkeit und betriebliche Machbarkeit hin zu prüfen.

## Stgt. 1: Mitte

U5	<p>Mönchfeld - Hauptbahnhof - Möhringen - Leinfelden;          Talquerlinie, die die Stadtteile Mönchfeld, Freiberg, Zuffenhausen, Degerloch, Sonnenberg, Möhringen sowie Unteraichen und Leinfelden mit der Stuttgarter Innenstadt sowie mit dem Hauptbahnhof verbindet.          Ab dem Jahr 2010 erhält die Linie einen neuen Verlauf: Killesberg - Hauptbahnhof - Möhringen - Leinfelden.</p>
U7	<p>Killesberg - Hauptbahnhof - Ostfildern;          Talquerlinie zur Verbindung von Nellingen, dem Scharnhäuser Park, der Parksiedlung, Ruit, Heumaden und Sillenbuch mit der Stuttgarter Kernstadt, dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie dem Killesberg.          Ab dem Jahr 2010 erhält die Linie einen neuen Verlauf: Mönchfeld - Hauptbahnhof - Ostfildern.</p>
U12 (neu)	<p>Killesberg - Hauptbahnhof - Möhringen - Vaihingen;          Talquerlinie, die die Stadtteile Vaihingen, Möhringen, Sonnenberg und Degerloch mit der Stuttgarter Kernstadt und dem dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie dem Killesberg verbindet.          Neueinrichtung ab dem Jahr 2010.          Ab dem Jahr 2012 wird die Linie voraussichtlich nicht mehr von/zum Killesberg, sondern über das künftige Europaviertel, das Nordbahnhof- und Löwentorviertel von/zum Hallschlag verkehren. Ein spätere Weiterführung über den Hallschlag nach Hofen sowie eine Weiterführung auf der bestehenden Strecke der U14 über Mühlhausen bis nach Remseck ist angedacht.          Ab dem Jahr 2012 wird die Linie zudem voraussichtlich nicht mehr von/nach Vaihingen, sondern von/nach Dürrolewang fahren.</p>
U15	<p>(Mönchfeld -) Kelterplatz - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden);          Talquerlinie zur Verbindung von Mönchfeld, Freiberg, Zuffenhausen und des Stuttgarter Südostens mit der Stuttgarter Kernstadt sowie dem Stuttgarter Hauptbahnhof.          Mit der Fertigstellung der Linie U12 wird die U15 wird (wie die U12) zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Türlenstraße ausgeleitet und bedient im neuen Stadtbahntunnel unter dem Europaviertel die neue Haltestelle „Budapester Platz“. Von dort aus führt die Trasse weiter über den künftigen Budapester Platz entlang der Nordbahnhofstraße, wo sie an der Haltestelle „Milchhof“ an die bestehende Strecke anschließt.          Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke ab dem Jahr 2010 erhält die Linie folgenden Verlauf: Stammheim - Kelterplatz - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden).</p>

## Stgt. 2: Nord

U5	<p>Mönchfeld - Hauptbahnhof - Möhringen - Leinfelden;          Talquerlinie, die die Stadtteile Mönchfeld, Freiberg, Zuffenhausen, Degerloch, Sonnenberg, Möhringen sowie Unteraichen und Leinfelden mit der Stuttgarter Innenstadt sowie mit dem Hauptbahnhof verbindet.          Ab dem Jahr 2010 erhält die Linie einen neuen Verlauf: Killesberg - Hauptbahnhof - Möhringen - Leinfelden.</p>
U6	<p>Gerlingen - Hauptbahnhof - Möhringen (- Vaihingen);          Talquerlinie zur Verbindung von Gerlingen sowie der Stuttgarter Stadtteile Giebel, Bergheim, Wolfbusch, Weilimdorf, Feuerbach, Degerloch, Sonnenberg, Möhringen und (in den Hauptverkehrszeiten) Vaihingen mit der Stuttgarter Kernstadt sowie dem Hauptbahnhof.          Die Linie wird bis zum Jahr 2010 von Möhringen Bahnhof über die bestehende Strecke der U5 bis Möhringen Freibad und anschließend über eine Neubaustrecke in den Stadtteil Fasanenhof sowie weiter in das Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost verlängert. Die Stadtbahn-Haltestellen „Bonhoefferkirche“, „Europaplatz“, „Eichwiesenring“ und „Schelmenwasen“ werden neu entstehen. Für die Zukunft ist eine Fortführung der Neubaustrecke vom Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost zur Messe Stuttgart am Flughafen in Planung.</p>
U7	<p>Killesberg - Hauptbahnhof - Ostfildern;          Talquerlinie zur Verbindung von Nellingen, dem Scharnhäuser Park, der Parksiedlung, Ruit, Heumaden und Sillenbuch mit der Stuttgarter Kernstadt, dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie dem Killesberg.          Ab dem Jahr 2010 erhält die Linie einen neuen Verlauf: Mönchfeld - Hauptbahnhof - Ostfildern.</p>
U15	<p>(Mönchfeld -) Kelterplatz - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden);          Talquerlinie zur Verbindung von Mönchfeld, Freiberg, Zuffenhausen und des Stuttgarter Südostens mit der Stuttgarter Kernstadt sowie dem Stuttgarter Hauptbahnhof.          Derzeit entsteht der stadtbahnmäßige Ausbau der ehemaligen Straßenbahnstrecke zwischen Zuffenhausen Kelterplatz und Stammheim mit Untertunnelung der Unterländer Straße und der Güglinger Straße. Die Haltestellen Stammheim „Rathaus“ und „Stammheim“ werden zusammengelegt. Die Haltestelle „Zahn-Nopper-Straße“ entfällt.          Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke ab dem Jahr 2011 erhält die Linie folgenden Verlauf: Stammheim - Kelterplatz - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden).</p>

## Stgt. 3: Neckar

<i>Linie Nr.</i>	<i>Linienverlauf, -funktion, ggf. Maßnahme(n)</i>
U7	<p>Killesberg - Hauptbahnhof - Ostfildern;            Talquerlinie zur Verbindung von Nellingen, dem Scharnhäuser Park, der Parksiedlung, Ruit, Heumaden und Sillenbuch mit der Stuttgarter Kernstadt, dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie dem Killesberg.            Ab dem Jahr 2010 erhält die Linie einen neuen Verlauf: Mönchfeld - Hauptbahnhof - Ostfildern.</p>
U12 (neu)	<p>Killesberg - Hauptbahnhof - Möhringen - Vaihingen;            Talquerlinie, die die Stadtteile Vaihingen, Möhringen, Sonnenberg und Degerloch mit der Stuttgarter Kernstadt und dem dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie dem Killesberg verbindet.            Neueinrichtung ab dem Jahr 2010.            Ab dem Jahr 2012 wird die Linie voraussichtlich nicht mehr von/zum Killesberg, sondern über das künftige Europaviertel, das Nordbahnhof- und Löwentorviertel von/zum Hallschlag verkehren. Eine spätere Weiterführung über den Hallschlag nach Hofen sowie eine Weiterführung auf der bestehenden Strecke der U14 über Mühlhausen bis nach Remseck ist angedacht.</p>
U13	<p>(Giebel -) Feuerbach - Bad Cannstatt - Hedelfingen;            Stadtbahnlinie zur Verbindung von Giebel, Weilimdorf, Feuerbach und dem Pragsattel sowie Hedelfingen, Wangen, Untertürkheim und Bad Cannstatt mit Bahnhof in Bad Cannstatt.            Im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Stadtbahn-Haltestellen wird die Haltestelle Badstraße in Bad Cannstatt zum Hochbahnsteig umgebaut. Anstatt der Haltestelle „Augsburger Platz“, die aufgrund des starken Gleisbogens nicht umbaut werden kann, wird die Linie eine neue Stadtbahn-Haltestelle „Ebitzweg“ erhalten.</p>



## Stgt. 4: Filder

Linie Nr.	Linienverlauf, -funktion, ggf. Maßnahme(n)
U5	Mönchfeld - Hauptbahnhof - Möhringen - Leinfelden; Talquerlinie, die die Stadtteile Mönchfeld, Freiberg, Zuffenhausen, Degerloch, Sonnenberg, Möhringen sowie Unteraichen und Leinfelden mit der Stuttgarter Innenstadt sowie mit dem Hauptbahnhof verbindet. Ab dem Jahr 2010 erhält die Linie einen neuen Verlauf: Killesberg - Hauptbahnhof - Möhringen - Leinfelden.
U6	Gerlingen - Hauptbahnhof - Möhringen (- Vaihingen); Talquerlinie zur Verbindung von Gerlingen sowie der Stuttgarter Stadtteile Giebel, Bergheim, Wolfbusch, Weilimdorf, Feuerbach, Degerloch, Sonnenberg, Möhringen und (in den Hauptverkehrszeiten) Vaihingen mit der Stuttgarter Kernstadt sowie dem Hauptbahnhof. Die Linie wird bis zum Jahr 2010 von Möhringen Bahnhof über die bestehende Strecke der U5 bis Möhringen Freibad und anschließend über eine Neubaustrecke in den Stadtteil Fasanenhof sowie weiter in das Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost verlängert. Die Stadtbahn-Haltestellen „Bonhoefferkirche“, „Europaplatz“, „Eichwiesenring“ und „Schelmenwasen“ werden neu entstehen. Für die Zukunft ist eine Fortführung der Neubaustrecke vom Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost zur Messe Stuttgart am Flughafen in Planung.
U12 (neu)	Killesberg - Hauptbahnhof - Möhringen - Vaihingen; Talquerlinie, die die Stadtteile Vaihingen, Möhringen, Sonnenberg und Degerloch mit der Stuttgarter Kernstadt und dem dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie dem Killesberg verbindet. Neueinrichtung ab dem Jahr 2010. Ab dem Jahr 2012 wird die Linie nicht mehr von/zum Killesberg, sondern über das künftige Europaviertel, das Nordbahnhof- und Löwentorviertel von/zum Hallschlag verkehren. Eine spätere Weiterführung über den Hallschlag nach Hofen sowie eine Weiterführung auf der bestehenden Strecke der U14 über Mühlhausen bis nach Remseck ist angedacht. Ab dem Jahr 2012 wird die Linie zudem voraussichtlich nicht mehr von/nach Vaihingen, sondern von/nach Dürtlewang fahren.
U15	(Mönchfeld -) Kelterplatz - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden); Talquerlinie zur Verbindung von Mönchfeld, Freiberg, Zuffenhausen und des Stuttgarter Südostens mit der Stuttgarter Kernstadt sowie dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Mit der Fertigstellung der Linie U12 wird die U15 (wie die U12) zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Türlestraße ausgeleitet und bedient im Europaviertel die neue Haltestelle „Budapester Platz“. Von dort aus führt die Trasse weiter über den künftigen Budapester Platz entlang der Nordbahnhofstraße, wo sie an der Haltestelle „Milchhof“ an die bestehende Strecke anschließt. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke ab dem Jahr 2010 erhält die Linie folgenden Verlauf: Stammheim - Kelterplatz - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden).

## 6.2.2 Bus und ergänzende Angebote

## Stgt. 1: Mitte

Linie Nr.	Linienverlauf, -funktion, ggf. Maßnahme(n)
40	Wagenburgstraße – Hbf – Kräherwald – Vogelsang; Innenstadt-Linie zur Verbindung der abseits der Schienenstrecken gelegenen Siedlungsbereiche in Stuttgart-Ost, -Mitte und -West untereinander sowie an den Stuttgarter Hauptbahnhof. In den Abendstunden bis Betriebsende ist an Normalwerktagen die Einrichtung eines 15-Minuten-Takts zu prüfen.
43	Killesberg – Doggenburg – Charlottenplatz – Feuersee; Innenstadt-Linie zur Verbindung der abseits der Schienenstrecken gelegenen Siedlungsbereiche in Stuttgart-Nord, -Mitte und -West untereinander sowie an den Rotebühlplatz (Stadtmitte). In den Abendstunden bis Betriebsende ist an Normalwerktagen die Einrichtung eines 15-Minuten-Takts zu prüfen.
44	Killesberg – Hbf – Charlottenplatz – Westbahnhof; Innenstadt-Linie zur Verbindung der abseits der Schienenstrecken gelegenen Siedlungsbereiche in Stuttgart-Nord, -Mitte und -West untereinander sowie an Stuttgarter Hauptbahnhof. In den Abendstunden bis Betriebsende ist an Normalwerktagen die Einrichtung eines 15-Minuten-Takts zu prüfen.
91	Feuerbach – Forsthaus I (- Lauchhau - Sindelfingen Spitzholz); Stadtverkehrslinie, die die Stadtteile Feuerbach und Botnang (U4) untereinander sowie zum Forsthaus, zur Universität sowie nach Lauchhau verbindet (am Wochenende nur bis/ab Forsthaus I). Verlängerung der Linie in den Hauptverkehrszeiten über Lauchhau hinaus nach Bünsau und Sindelfingen. An Normalwerktagen sollte ein früherer Betriebsginn (5.30 Uhr) sowie eine Ausweitung des Angebots in den Abend hinein realisiert werden.
92	Stuttgart – Leonberg – Universität – Heschlach Vogelrain; Busverbindung zwischen der Stadtmitte, Stuttgart-West, den Parkseen, dem Schloss Solitude, Gerlingen und Leonberg (S6), der Universität Vaihingen (S1, S2, S3) und Heschlach Vogelrain (U1). Um den Freizeitverkehr zu den Parkseen sowie zum Schloss Solitude zu verbessern, sollte auf Grundlage der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit eine Ausweitung des Fahrtenangebots geprüft werden.
93 (neu)	S-Nord – Botnang; Umsteigefreie Busverbindung zwischen den Stadtteilen Botnang und S-Nord. Die Einrichtung einer solchen Linie ist durch SSB und VVS zu prüfen.
W4 (neu)	Ortsbus Botnang; ergänzender Ortsbusverkehr insbesondere für Botnang-Nordwest für Einkaufsfahrten Botnanger Bürger an einzelnen Betriebstagen (kein VVS-Tarif). Die Einrichtung einer solchen Linie wird derzeit von Fa. Wöhr und VVS in betrieblicher und finanzieller Hinsicht geprüft.

## Stgt. 2: Nord

Linie Nr.	Linienverlauf, -funktion, ggf. Maßnahme(n)
52	<p>Borkumstraße - Zuffenhausen - Hallschlag - Bad Cannstatt;            Stadtverkehrslinie zur Anbindung der Neuwirtshaussiedlung, von Zuffenhausen, des Burgholzofs sowie des Hallschlags an den Bahnhof Bad Cannstatt.            In die Überlegungen zu einer Neukonzeption der L. 99 sollte der Westast der Linie einbezogen werden. Ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen ist zu prüfen. Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U12 bis zum nördlichen Hallschlag im Jahr 2012 soll das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung der Linie neu geordnet werden.</p>
90	<p>(Borkumstr. -) Korntal - Weilimdorf - Giebel;            Verbindung zwischen Giebel, Hausen, Korntal und Weilimdorf sowie Anbindung dieser Orte an die Stadtbahnlinie U6 (Giebel und Weilimdorf) sowie an die S-Bahn-Linie S6 (Weilimdorf).            Die Linie wird derzeit im Rahmen des Projekts NeOBuS überprüft und ggf. neu strukturiert. Zumindest auf dem Linienabschnitt Giebel - Weilimdorf Bf sollte das Fahrtenangebot am Wochenende (unter Beachtung der S-Bahn-Anschlüsse an der Station „Weilimdorf“) verbessert werden.</p>
91	<p>Feuerbach - Forsthaus (- Lauchhau - Sindelfingen Spitzholz);            Stadtverkehrslinie, die die Stadtteile Feuerbach und Botnang (U4) untereinander sowie zum Forsthaus, zur Universität sowie nach Lauchhau verbindet (am Wochenende nur bis/ab Forsthaus). Verlängerung der Linie in den Hauptverkehrszeiten über Lauchhau hinaus nach Büsnau und Sindelfingen.            Die Linie wird derzeit im Rahmen des Projekts NeOBuS überprüft und ggf. neu strukturiert. An Normalwerktagen sollte ein früherer Betriebsbeginn (5.30 Uhr) sowie eine Ausweitung des Angebots in den Abend hinein realisiert werden.</p>
92	<p>Stuttgart - Leonberg - Universität - Heslach Vogelrain;            Regionalbuslinie zur Verbindung des westlichen Stuttgarts, von Gerlingen, Leonberg, des Glemstals, von Büsnau, Lauchhau und der Universität mit der Stuttgarter Innenstadt und dem Hauptbahnhof.            Die Linie wird derzeit im Rahmen des Projekts NeOBuS überprüft und ggf. neu strukturiert.</p>
99	<p>Zuffenhausen (- Schlotwiese) - Stammheim;            Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Stammheim und Zuffenhausen an den Bahnhof Zuffenhausen.            Die Linie wird derzeit im Rahmen des Projekts NeOBuS überprüft und ggf. neu strukturiert. Die Ausweitung der Betriebszeiten ist zu überprüfen.</p>
401	<p>Mühlhausen - Zuffenhausen (- Feuerbach);            Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Mühlhausen, Zazenhausen und (teilweise) Zuffenhausen an die Stadtbahn-Haltestelle (U14) „Mühlhausen“ sowie an die S-Bahn-Station Zuffenhausen Bf (S4, S5, S6).            Im Spätverkehr und an Sonntagvormittagen sollte eine Ausweitung der Betriebszeit erfolgen. Mit der Aufsiedlung des Wohngebiets Gebiets Hohlgrabenacker in Zazenhausen ab dem Jahr 2008 sollte das Fahrtenangebot der Linie ausgeweitet werden. Zur besseren Erschließung des Gebiets ist eine Verschiebung der Haltestelle „Reibedanz“ in Richtung Westen sowie die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Zazenhausen Viadukt“ geplant. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der U15 wird sich für die L. 401 in Zuffenhausen ggf. eine andere Linienführung ergeben. Alternativen werden derzeit geprüft.</p>

412	<p>Pattonville - Kornwestheim - Stammheim; Kornwestheimer Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Kornwestheim-Stadt, Pattonville sowie des Stuttgarter Stadtteils Stammheim (künftig: U15) an den Bahnhof Kornwestheim.</p> <p>Das Angebot der Linie sollte verdichtet und die Betriebszeiten (an Normalwerktagen abends sowie an Samstagnachmittagen) sollten ausgeweitet werden.</p> <p>Die Haltestelle „Stammheim“ wird in die Asperger Straße, die Endhaltestelle der Linie wird vor die Justizvollzugsanstalt verlegt.</p>
502	<p>Feuerbach – Schwieberdingen – Hemmingen – Eberdingen – Riet; Verbindung der Orte Riet, Nussdorf, Eberdingen, Hochdorf, Hemmingen, Schwieberdingen, Zuffenhausen und Feuerbach sowie Anbindung an die Buslinie 531 in Schwieberdingen und an die Bahnhöfe Zuffenhausen (S-Bahn) und Feuerbach (Stadtbahn).</p> <p>Der Rückbau der Bushaltestelle „Marconistraße“ in Zuffenhausen (Fahrtrichtung Stuttgart) zu einem Buskap sollte geprüft werden. Mit diesem Umbau könnte die Linie wegen des Zeitgewinns beim Einfädeln die Haltestelle andienen.</p>
508	<p>Ludwigsburg - Möglingen - Zuffenhausen; Verbindung der Bahnhöfe Ludwigsburg und Zuffenhausen via Möglingen. Anbindung in Stammheim an das Stadtbahnnetz der SSB.</p> <p>Für das Wochenende kann eine Anschlussbeziehung zur Linie 533 in Möglingen geprüft werden, falls die S-Bahn-Anbindung in Zuffenhausen hierdurch nicht verschlechtert wird.</p>
612	<p>Korntal – Neuwirtshaus – Münchingen; Stadtbuslinie Korntal-Münchingens zur Verbindung der Stadtteile Korntal, Kallenberg und Münchingen (über Neuwirtshaus) und Anbindung an die S-Bahn in Korntal. Vom Schülerverkehr geprägte Verbindung zwischen Münchingen und den Schulstandorten in Korntal. Ergänzung zur Linie 501 zwischen Neuwirtshaus und Münchingen.</p> <p>In Zuffenhausen wird die Linie künftig anstatt über die Nordseestraße über die Schwieberdinger Straße, den Porscheplatz und die Otto-Dürr-Straße verlaufen.</p>
N4	<p>Schlossplatz - Zuffenhausen; Nachtbusverkehr zwischen 1.00 und 4.00 Uhr (samstags sowie sonn- und feiertags früh) für die Stadtteile Bad Cannstatt, Zuffenhausen und Stammheim.</p> <p>In Feuerbach sollte eine Nachtbus-Haltestelle „Borsigstraße“ eingerichtet werden.</p>
N40	<p>Stuttgart – Ludwigsburg – Freiberg (N) – Marbach (N); S-Bahn-Ersatzverkehr für die S-Bahnlinie S4 nachts zwischen 1.00 und 4.00 Uhr (samstags sowie sonn- und feiertags früh).</p> <p>In Feuerbach sollte eine Nachtbus-Haltestelle „Borsigstraße“ eingerichtet werden.</p>
N50	<p>Stuttgart – Ludwigsburg – Bietigheim; S-Bahn-Ersatzverkehr für die S-Bahnlinie S5 nachts zwischen 1.00 und 4.00 Uhr (samstags sowie sonn- und feiertags früh).</p> <p>In Feuerbach sollte eine Nachtbus-Haltestelle „Borsigstraße“ eingerichtet werden.</p>

W1	<p>Ortsbus Feuerbach; ergänzender Ortsbusverkehr für Einkaufsfahrten Feuerbacher Bürger an Dienstagnachmittagen sowie an Donnerstag-, Freitag- und Samstagvormittagen (kein VVS-Tarif). Während der Betriebszeiten sollte der ruhende Verkehr besser überwacht werden, damit die Bushaltestellen nicht zugeparkt werden.</p>
W2	<p>Ortsbus Weilimdorf; ergänzender Ortsbusverkehr für Einkaufsfahrten Weilimdorfer und Wolfbuscher Bürger an Montag- bis Mittwochvormittagen sowie Montag-, Mittwoch-, Donnerstag- und Freitagnachmittags (kein VVS-Tarif). In Verbindung mit der Aufsiedlung des Gebiets „Vor dem Seelach“ sollte die Linie in das VVS-Verkehrsnetz integriert und das Leistungsangebot ausgeweitet werden. Die betriebliche Machbarkeit einer Anbindung an die Stadtbahnlinien U6 und U13 sowie an die Buslinie 90 sollte geprüft werden. Während der Betriebszeiten sollte der ruhende Verkehr besser überwacht werden, damit Halteplätze und Straßen im Linienverlauf nicht zugeparkt werden.</p>

## Stgt. 3: Neckar

<i>Linie Nr.</i>	<i>Linienverlauf, -funktion, ggf. Maßnahme(n)</i>
52	Borkumstraße - Zuffenhausen - Hallschlag - Bad Cannstatt; Stadtverkehrslinie zur Anbindung der Neuwirtshaussiedlung, von Zuffenhausen, des Burgholzbaus sowie des Hallschlags an den Bahnhof Bad Cannstatt. In die Überlegungen zu einer Neukonzeption der L. 99 sollte der Westast der Linie einbezogen werden. Ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen ist zu prüfen. Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U12 bis zum nördlichen Hallschlag im Jahr 2012 soll das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung der Linie neu geordnet werden.
55	Nordbahnhof - Löwentor - Hallschlag - Bad Cannstatt; Stadtverkehrslinie zur Verbindung des Nordbahnhofs mit dem Bahnhof Bad Cannstatt über Cannstatt-Steig und den Hallschlag. Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U12 bis zum nördlichen Hallschlag im Jahr 2012 soll das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung der Linie neu geordnet werden.
56	(Nordbahnhof -) Münster - Bad Cannstatt - Wagenburgstraße; Stadtverkehrslinie zur Verbindung des Stadtbezirks Münster sowie des Neckarparks und des Stuttgarter Ostens mit dem Bahnhof Bad Cannstatt. Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U12 bis zum nördlichen Hallschlag im Jahr 2012 soll das ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung der Linie neu geordnet werden.
60	Oeffingen - Fellbach - Luginsland - Untertürkheim; Stadtverkehrslinie zur Verbindung der Fellbacher Stadtteile Oeffingen, Schmiden und Fellbach sowie Luginsland und Untertürkheim mit den Bahnhöfen in Fellbach (S2, S3) und Untertürkheim (S1). Ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen ist vorzusehen. Der Fahrplan an Normalwerktagen sollten verstetigt werden. Eine Aufspaltung der Linie in einen Innerortsverkehr Fellbach und eine überörtliche Verbindung Fellbach - Stuttgart-Untertürkheim ist zu prüfen.
61	Rotenberg - Untertürkheim - Obertürkheim; Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Rotenberg, Untertürkheim und Obertürkheim an die Bahnhöfe in Unter- und Obertürkheim. Ein früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen auf dem Linienabschnitt Rotenberg - Untertürkheim sollte geprüft werden.
65/65S	Uhlbach – Hedelfingen – Sillenbuch – Plieningen; Tangentallinie zur Verbindung der Stuttgarter Fildervororte mit dem Neckartal. Eine Beschleunigung der Linie mit Anbindung an den Knotenpunkt Flughafen/Messe oder die Einrichtung einer schnellen Sonderlinie für Messerveranstaltungen ist zu prüfen. Eine Einbeziehung der Haltestelle „Echterdingen Messe West“ über die Landesstraße L 1192 alt/neu ist hierbei ebenfalls zu prüfen.
103	Zell – Esslingen (N) Bahnhof – Hedelfingen; Esslinger Stadtverkehrslinie zur Anbindung der Stadtteile Zell, Oberesslingen, Esslingen-Stadt, Pliensauvorstadt und Weil an die Esslinger Innenstadt, den Bahnhof Esslingen (N) sowie an die Stadtbahn in Hedelfingen. Die vom bedienenden Verkehrsunternehmen vorgelegten Varianten für eine bessere Anbindung der äußeren Amstetter Straße an die Stadtbahn-Haltestelle „Hedelfingen“ sollten geprüft werden.

401	<p>Mühlhausen - Zuffenhausen (- Feuerbach); Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Mühlhausen, Zazenhausen und (teilweise) Zuffenhausen an die Stadtbahn-Haltestelle (U14) „Mühlhausen“ sowie an die S-Bahn-Station Zuffenhausen Bf (S4, S5, S6). Im Spätverkehr und an Sonntagvormittagen sollte eine Ausweitung der Betriebszeit erfolgen. Mit der Aufsiedlung des Wohngebiets Gebiets Hohlgrabenäcker in Zazenhausen ab dem Jahr 2008 sollte das Fahrtenangebot der Linie aus- geweitet werden. Zur besseren Erschließung des Gebiets ist eine Ver- schiebung der Haltestelle „Reibedanz“ in Richtung Westen sowie die Ein- richtung einer zusätzlichen Haltestelle „Zazenhausen Viadukt“ geplant. Mit Aufsiedlung des Mühlhauser Wohnneubaugebiets Beim Schafhaus ist eine Verlängerung der Linie über die bisherige Endhaltestelle „Mühlhau- sen“ hinaus über die Aldinger Straße und die Straße Am Weidenbrunnen bis zum Gebiet Beim Schafhaus geplant.</p>
Nachttaxi- Anschlüs- se	Der Einsatz von Nachttaxi in Ergänzung des Nachtbusnetzes für die Ge- biete Rohracker, Rotenberg, Uhlbach und Dietbachstraße (Untertürkheim) sollte geprüft werden.

## Stgt. 4: Filder

Linie Nr.	Linienverlauf, -funktion, ggf. Maßnahme(n)
65	Uhlbach – Hedelfingen – Sillenbuch – Plieningen; Tangentallinie zur Verbindung der Stuttgarter Fildervororte mit dem Neckartal. Eine Verlängerung der Linie zum Knotenpunkt Flughafen/Messe oder die Einrichtung einer funktional gleichwertigen Alternativlösung ist zu prüfen.
71	Hoffeld - Degerloch - Asemwald (- Schönberg); Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Hoffeld, Degerloch, Asemwald und Schönberg an den ÖPNV-Knotenpunkt „Degerloch“. Eine Verstetigung des Fahrtenangebots sollte geprüft werden.
72	Möhringen – Fasanenhof (- Schelmenwasen); Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Möhringen-Süd, Fasanenhof und Fasanenhof-Ost an den Bahnhof Möhringen (Stadtbahn); Mit Inbetriebnahme der U6-Verlängerung zum Fasanenhof wird das Angebot der Linie neu strukturiert.
77	Degerloch – Echterdingen – Harthausen; Verbindung zwischen Degerloch, Sternhäule, Fasanenhof, Echterdingen (S2, S3), Stetten (F), Plattenhardt, Bonlanden und Harthausen. Eine Angebotsausweitung zwischen Echterdingen Bf und dem Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost an Normalwerktagen als Vorlaufbetrieb zur U6-Verlängerung ist zu prüfen. Mit Inbetriebnahme der U6-Verlängerung zum Fasanenhof sollte das Angebot der Linie überprüft und ggf. angepasst werden.
80	Vaihingen Bf (Ost) - Industriegebiet - Vaihingen Bf (Ost); Anbindung des Gewerbegebiets Wallgraben an den Bahnhof Vaihingen (S-Bahn). Das Bedienungsangebot an Normalwerktagen sollte bis 20.00 Uhr ausgeweitet werden.
82	Waldeck - Universität - Vaihingen - Rohr (- Leinfelden Bahnhof); Stadtverkehrslinie zur Anbindung von Kaltental, Dachswald, der Universität in Vaihingen, Vaihingen und Rohr an die Stadtbahn (U1) am Waldeck sowie an die S-Bahnen an der Station Universität und am Bahnhof Vaihingen. Wegen hoher Nachfrage auf dem Streckenabschnitt Vaihingen Bahnhof - Universität an Normalwerktagen ist eine Taktverdichtung und/oder der Einsatz von Gelenkbussen geplant.
809	(Degerloch - Flughafen -) Bernhausen - Neuenhaus; Busverbindung zwischen Degerloch, dem Flughafen / der Neuen Messe, der S-Bahn-Station Filderstadt (S2) und Bonlanden, Harthausen, Grötzingen, Aich und Neuenhaus. In Degerloch sollte für eine funktionierende Lichtsignal-Beeinflussung gesorgt werden. Eine Angebotsausweitung zwischen Bernhausen Bf und dem Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost an Normalwerktagen als Vorlaufbetrieb zur U6-Verlängerung ist zu prüfen. Mit Inbetriebnahme der U6-Verlängerung zum Fasanenhof sollte das Angebot der Linie überprüft und ggf. angepasst werden.
W3 (neu)	Ortsbus Degerloch/Sonnenberg; ergänzender Ortsbusverkehr für Einkaufsfahrten Degerlocher und Sonnenberger Bürger an einzelnen Betriebstagen (kein VVS-Tarif). Die Einrichtung einer solchen Linie sollte in betrieblicher und finanzieller Hinsicht geprüft werden.
Nachttaxi- An- schluss	Der Einsatz eines Nachttaxis in Ergänzung des Nachtbusnetzes zur Anbindung des Wohngebiets Rohrer Höhe sollte geprüft werden.



### 6.2.3 Barrierefreiheit

#### S-Bahn

Auf Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart sind in den kommenden Jahren an den S-Bahn-Stationen „Feuerbach“ (1 Aufzug und 1 Rampe), „Nordbahnhof“ (1 Aufzug) und „Nürnberger Straße“ (2 Aufzüge) Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit vorgesehen. Wünschenswert wäre auch ein barrierefreier Übergang der S-Bahn-Haltestelle „Sommerrain“ von der Bushaltestelle zum Bahnsteig in Richtung Fellbach. Hierfür wären die Treppenzugänge der vorhandenen Unterführung um Aufzüge bzw. Rampen zu ergänzen.

#### Stadtbahn

Insgesamt gibt es 189 Haltestellen, davon 181 barrierefrei zugänglich (95,7%). Oberirdische Haltestellen bzw. Rampenhaltestellen mit Hochbahnsteig, aber ohne Rampe, sind die Haltestellen:

- „Bopser“ und
- „Vaihingen Viadukt“.

Bei beiden Haltestellen ist der Bau einer barrierefreien Erschließung mit Rampen aus Platzgründen nicht möglich. Aufgrund der jeweils geringen Distanz zu den Nachbarhaltestellen („Dobelstraße“, „Fauststraße“) besteht aktuell kein Handlungsdruck, für diese Haltestellen sehr aufwändige, technische Lösungen zu suchen.

### Stadtbahn-Haltestellen ohne Aufzüge/Rampen:

- „Staatsgalerie“:  
wird im Zuge des Umbaus im Zusammenhang mit Stuttgart 21 mit barrierefreien Zugängen ausgestattet.
- „Türlenstraße“, „Österreichischer Platz“, „Maybachstraße“:  
sind für die Jahre 2010 bis 2012 in Abhängigkeit der GVFG-Finanzierungszusage für die Nachrüstung mit Aufzügen vorgesehen.

### Stadtbahn-Tiefbahnsteige:

- „Augsburger Platz“:  
der Bau eines neuen Hochbahnsteigs am Ebitzweg als Ersatz für den U13-Tiefbahnsteig am Augsburger Platz wurde am 07.04.09 im UTA beschlossen (GRDRs 143/2009).  
Der Bau und die Inbetriebnahme sind im Jahr 2010 geplant.
- „Badstraße“  
die Umbaumaßnahme wurde mit der UTA-Vorlage (GRDRs 462/2008) im UTA eingebracht. Diese wird zur Zeit (Juli 2009) überarbeitet.  
Der Bau und die Inbetriebnahme sind im Jahr 2010 vorgesehen.

Die Nachrüstung oberirdischer Stadtbahn-Haltestellen mit ergänzenden Informationsangeboten für Blinde und Sehbehinderte wird geprüft.

### Bus

In den letzten Jahren wurden pro Jahr ca. 10 Bushaltepunkte mit Hochborden nachgerüstet. Diese Anzahl soll auch zukünftig fortgesetzt werden, in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt.

## 6.2.4 Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Linie(n)	Maßnahme	Ort
44	Ampelbevorrechtigungen	In Rotenwald- und Rotebühlstraße („Achse Rotebühlstraße“)
44	Kurze Busspur	In der Rotebühlstraße zwischen Hermann- und Silberburgstraße („Achse Rotebühlstraße“)
40	Ampelbevorrechtigungen	In der Wagenburgstraße („Achse Wagenburgstraße“)
40	Kurze Busspur	An der Kreuzung Wagenburg-/Schwabenbergstraße („Achse Wagenburgstraße“)
52	Busspur	In der Talstraße oberhalb der Haußmannstraße („Achse Wagenburgstraße“)
52, 55, 56	Ampelbevorrechtigungen	Zwischen Brückenstraße und Hallschlag
52, 99	Ampelbevorrechtigungen	In der Schwieberdinger Straße
41, 43	Änderung der Spuraufteilung	An der Kreuzung Filder-/Böheimstraße (Marienplatz)
65, 66	Ampelbevorrechtigungen	In Sillenbuch

## 6.2.5 P+R und B+R

Wie in Kapitel 4.1.4 dargestellt, ist ein Ausbau der Stuttgarter P+R-Stellplatzanlagen derzeit verzichtbar. Dies entspricht auch den Vorgaben in den vom VVS erstellten „Rahmenvorgaben für den Ausbau von P+R und B+R im Verbundraum“.

Was die Fahrrad-Abstellkapazitäten an S- und Stadtbahn-Stationen angeht, so planen SSB und Tiefbauamt den Ausbau folgender Anlagen (Stand März 2010):

Haltestelle/Station	Maßnahme
„Feuerbach“ (Bahnhof)	Inbetriebnahme einer Fahrradservice-Station mit 100 Fahrradabstellplätzen (Mai 2010); außerdem 6 zusätzliche Fahrradbügel
„Charlottenplatz“	5 zusätzliche Fahrradbügel im Bereich der bereits existierenden Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
„Rotebühlplatz“	4 bis 8 zusätzliche Fahrradbügel
„Schwabstraße“ (Seyfferstraße)	Ggf. 15 zusätzliche Fahrradbügel; es muss noch geklärt werden, ob der hierfür notwendige Gehweg-Anbau und eine Verlegung des dort befindlichen Behinderten-parkplatzes möglich ist
„Schwab-/ Bebelstraße“	3 zusätzliche Fahrradbügel

Je nach Mittelbereitstellung werden ab 2011 an wichtigen Stuttgarter S-Bahn- oder Stadtbahn-Stationen (wie am Bahnhof Feuerbach geplant) weitere Fahrrad-Servicestationen eingerichtet.

Die Stadt Stuttgart hat darüber hinaus 200 mobile Fahrrad-Abstellanlagen im Einsatz. Diese werden zunächst testweise temporär auch im Umfeld von Haltestellen installiert. Wird an einem Standort aufgrund der Nutzung dieser mobilen Anlagen ein dauerhafter Bedarf festgestellt, so werden die mobilen durch feste Fahrradabstellplätze ersetzt. An Stadtbahn-Haltestellen werden in der Regel mindestens 5 Fahrradbügel eingebaut, sofern es die Platzverhältnisse zulassen.

## 7 Zusammenfassung und Ausblick

### 7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

- Kap. 1 Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart. Der Wirkungsbereich umfasst primär den Stadtbahn- und Busverkehr, für den die Stadt gemäß § 6 ÖPNVG des Landes als Aufgabenträger zuständig ist.
- Kap. 2 Grundlage des Nahverkehrsplans ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und des bestehenden Angebots. Für die spätere Gesamtbewertung werden hier die Kriterien
- flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen),
  - Bedienungshäufigkeiten und deren tageszeitliche Verteilung,
  - Beförderungszeiten und
  - Übersichtlichkeit des Buslinienangebots
- detailliert analysiert.
- Kap. 3 In der Analyse der Verkehrsnachfrage werden die Relationen mit den für die Landeshauptstadt Stuttgart wichtigsten Verkehrsbeziehungen herausgearbeitet. Die parallel dazu auch für die Stadtbezirke abgeleiteten ÖV-Anteile geben zudem Hinweise auf die Akzeptanz des ÖPNV-Angebots im Vergleich zum Individualverkehr. Dabei überrascht es wenig, dass in Siedlungsbereichen mit direkter Anbindung an das regionale oder innerstädtische Schienennetz die größten ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr erreicht werden. Die angeschlossene Verkehrsprognose zeigt bei leichten Abminderungen bezüglich der Strukturdaten ein nur verhaltenes Verkehrswachstum mit hauptsächlich durch Ausbaumaßnahmen (insbesondere auch durch „Stuttgart 21“) induzierten Veränderungen bei der Ver-

kehrsmittelwahl und damit auch beim Verkehrsaufkommen in den Teilnetzen.

Kap. 4 Mit der Formulierung von Leitlinien und Zielsetzungen für das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Stuttgart wird der Rahmen für dessen weitere Entwicklung innerhalb des Planungshorizonts des Nahverkehrsplans und teilweise auch darüber hinaus definiert. Zudem bilden diese Festlegungen die Basis für die anschließende Bewertung des bestehenden Angebots.

Kap. 5 Die Bewertung erfolgt in zwei Stufen. Zum einen werden die Daten der Bestandsaufnahme mit den quantitativen Zielsetzungen zum Verkehrsangebot verglichen. Zum anderen wird die Ist-Situation den absehbaren Strukturentwicklungen sowie den Anregungen der Verkehrsunternehmen gegenübergestellt. Beide Stufen werden in einer Gesamtbewertung zusammengeführt, die ein detailliertes Bild über die derzeitige Angebotssituation in den einzelnen Planungsbezirken und den zugehörigen Stadtbezirken vermittelt.

In der Bewertung zeigt sich eine insgesamt sehr gute, in Teilbereichen (Achsen des Schienenverkehrs) sogar ausgezeichnete Angebotsqualität des ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart, was auch durch vergleichsweise hohe ÖV-Anteile bei den Verkehrsströmen, insbesondere im Binnenverkehr, belegt wird. Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung sowie der Erreichbarkeit an Normalwerktagen konzentrieren sich fast ausschließlich auf Siedlungsrandlagen, die im Verhältnis zur gesamten Siedlungsfläche keine bedeutende Größenordnung erreichen.

Kap. 6 Die auf den allgemeinen Leitlinien und der Gesamtbewertung aufbauenden Vorstellungen der Landeshauptstadt Stuttgart zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots sind abschließend in Kapitel 6 zusammengefasst. Sie sind hier in generelle Vorgaben für alle Linienverkehre („Rahmenvorgaben“) und Anforderungen an die einzelnen Linien („Ein-

zelziele“) untergliedert. Als Schwerpunkte für die nächsten Jahre sind hier der Ausbau des Stadtbahnnetzes, die Anpassung der zugehörigen Busnetze und die Vereinheitlichung von Betriebszeiten im Busverkehr insbesondere am Wochenende zu nennen.

Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet in dem durch den Nahverkehrsplan abgesteckten Rahmen liegt vorrangig in der Verantwortung der in Stuttgart tätigen Verkehrsunternehmen, hauptsächlich also der SSB AG. Spätestens im Zusammenhang mit der Vergabe oder Verlängerung von Liniengenehmigungen ist die Übereinstimmung des Verkehrsangebots mit den Vorgaben und Zielen des NVP zu prüfen. Maßnahmen bei Schienen- und Busverkehren sind von den betroffenen Verkehrsunternehmen umzusetzen. Sofern hierfür notwendige Mehrleistungen nicht kostendeckend erbracht werden können und die Landeshauptstadt Stuttgart auf einer Umsetzung besteht, sind zusätzliche Mittel aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart zur Verfügung zu stellen. Dies gilt für die SSB ebenso wie für die in Stuttgart auch vorhandenen privaten Verkehrsunternehmen.

## 7.2 Weitere Entwicklung

Der mit diesem Nahverkehrsplan festgestellte hohe ÖPNV-Standard ist nicht zuletzt auf das langjährige Engagement der Landeshauptstadt Stuttgart und der SSB beim ÖPNV-Angebot zurückzuführen. Gemeinsam mit den Landkreisen des Verbundraums unterstützt die Landeshauptstadt seit der Verbundgründung den Ausbau des S-Bahn-Netzes. Darüber hinaus trägt die Stadt einen Teil der verbundbedingten Lasten, die sich im Wesentlichen aus Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten zusammensetzen. Auch die Realisierung der attraktiven Schülerzeitkarte "Scool-Ticket" ab dem Schuljahr 2000/2001 war nur mit Zuschüssen der Landeshauptstadt realisierbar.

Über die sich durch die Mitträgerschaft des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart ergebenden Verpflichtungen hinaus hat die Stadt durch die SSB in den vergangenen Jahren auch direkt Verbesserungen des ÖPNV-Angebots unterstützt. Die wichtigsten Maßnahmen waren:

- die Umstellung des Betriebs der Stuttgarter Innenstadtlinien auf einen durchgängigen 10-Minuten-Takt (Dezember 2003),
- die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 über Obere Ziegelei hinaus nach Neugereut (Dezember 2005),
- die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 über Freiberg hinaus nach Mönchfeld (Dezember 2005),
- die Einführung eines neuen bedarfsgerechteren Betriebskonzepts der Stadtbahnlinie U8 (Dezember 2005),
- Umstellung der Straßenbahnlinie 15 auf Stadtbahnbetrieb (Teilmaßnahme Dezember 2007) sowie
- die nachfrageorientierte Anpassung der Fahrplankarte bei Stadtbahn- und Buslinien am Wochenende (Dezember 2007).

In den kommenden Jahren gilt es vorrangig, das bestehende sehr gute Verkehrs- und Tarifangebot in der Landeshauptstadt Stuttgart als Bestandteil des Verbundgebiets Stuttgart zu erhalten und maßvoll weiterzuentwickeln. Die Schwerpunkte der künftigen Weiterentwicklung des Verkehrsangebots werden sein:

- Der Ausbau des Stadtbahnnetzes wie in Kapitel 6.2 dargestellt.
- Die Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die mit dem Projekt Stuttgart 21 und dem Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs geplanten Änderungen.



Die für das Busnetz in seiner Gesamtheit beabsichtigten oder vorgeschlagenen Maßnahmen sind ebenfalls in Kapitel 6.2 dargestellt. Darüber hinaus werden jedoch das öffentliche Verkehrsangebot generell kontinuierlich zu überprüfen und an ggf. veränderte Nachfragesituationen anzupassen sein. Dies gilt vorrangig für Räume mit verstärkter Siedlungsentwicklung, schließt aber auch Anpassungen an Veränderungen im Schienenverkehrsnetz oder an Veränderungen im Schülerverkehrsaufkommen mit ein.

Im Hinblick auf die erkennbar steigenden Herausforderungen für den Verkehrsbereich aus dem Bereich Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Treibstoffversorgung) beabsichtigt die Landeshauptstadt Stuttgart derzeit keine Reduzierung der Verkehrsleistungen bei den in ihrer Aufgabenträgerschaft befindlichen Verkehren. Die aktuell hohe Belastung der öffentlichen Haushalte wird kostentreibende Netzerweiterungen oder weitere tarifliche Vergünstigungen aber nur noch begrenzt erlauben. Es ist deshalb nicht absehbar, ob und wann die im Nahverkehrsplan enthaltenen Verbesserungsvorschläge und ggf. positiv zu bescheidenden Prüfaufträge in konkrete Maßnahmen überführt werden können. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die wegen der notwendigen Betriebskostenzuschüsse eine dauerhafte Kostenbelastung auslösen.

Sollten in den kommenden Jahren neben den aus dem Infrastrukturausbau unvermeidlichen Folgekosten aber doch freie Mittel für die Bestellung von zusätzlichen Betriebsleistungen zur Verfügung gestellt werden können, wären gemäß der Systematik des Nahverkehrsplans vorrangig solche Verbesserungsvorschläge umzusetzen, mit denen sich erkannte Erschließungsdefizite beheben lassen. Als prioritär werden dabei solche Maßnahmen eingeschätzt, die Defizite mit der Aufstockung des Angebots bereits vorhandener Linien beseitigen, da dies als Nebeneffekt auch die Verlässlichkeit des ÖPNV-Systems insgesamt steigert. Damit dessen Attraktivität mit den Kundenanforderungen Schritt halten kann, sind allerdings auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität nicht ganz zu vernachlässigen. Unter Berücksichtigung der Signifikanz der jeweiligen

Defizite wird danach folgende Reihung der vordringlichsten Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Ausweitung der Betriebszeiten der Buslinie 99 (vorrangig im Bereich Stammheim-Süd)
2. Ausweitung der Betriebszeiten der Buslinie 91 (vorrangig im Abschnitt Feuerbach – Botnang)
3. Verlängerung der Buslinie 65 zum Knoten Flughafen/Messe oder Alternativlösung
4. Ausweitung der Betriebszeiten und Verdichtung des Angebots bei der Buslinie 412 (im Abschnitt Stammheim – Kornwestheim)
5. Neuordnung der Buslinie 103 im Bereich Hedelfingen/Hafen
6. Integration des Ortsbusses Weilimdorf in das VVS-Netz einschließlich Leistungsverbesserung
7. Frühanbindung des Flughafens / der Neuen Messe (vorrangig Busbedienung)

Die Aufzählung schließt die Umsetzung nicht genannter Maßnahmen jedoch nicht aus, falls hierfür ebenfalls Mittel bereitgestellt werden können oder ein sehr günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erwartet werden kann.

Über die in Kapitel 6.2.1 genannten Maßnahmen hinaus können daher abschließend auch die für einen Ausbau bereits angedachten, jedoch auf Nutzen und Kosten noch nicht untersuchten potentiellen Stadtbahnstrecken genannt werden.

Es handelt sich hierbei um die Strecken

- von Giebel nach Hausen und zur S-Bahn-Station Weilimdorf,
- von Plieningen Garbe zur Universität Hohenheim sowie
- von Heumaden über das Gewerbegebiet Ostfildern-Ruit nach Ostfildern-Kemnat.