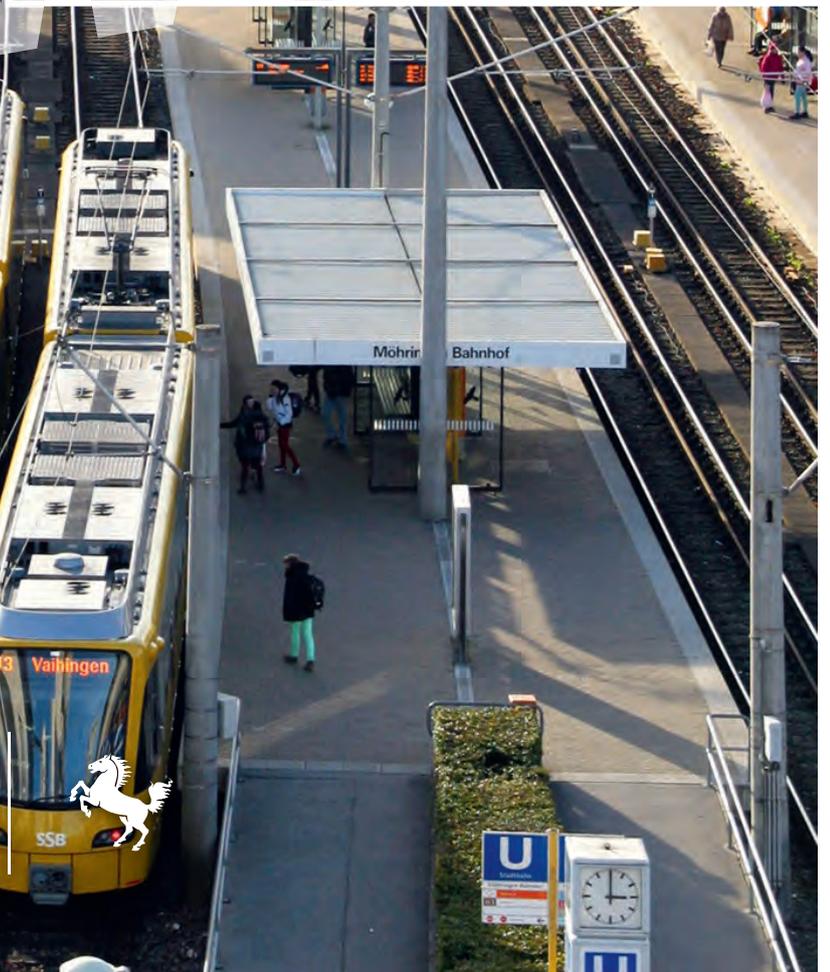




# Nahverkehrsplan



**STUTTGART** 



# **Nahverkehrsplan**

für die

# **Landeshauptstadt Stuttgart**

## **2. Fortschreibung**

September 2015

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan</b>	<b>1</b>
1.1 Einführung	1
1.2 Fortschreibung des Nahverkehrsplans	1
1.3 Der rechtliche und organisatorische Rahmen	2
1.3.1 EU-Verordnung Nr. 1370/2007	2
1.3.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	3
1.3.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)	4
1.3.4 Der organisatorische Rahmen	4
1.4 Übergeordnete Planwerke und konzeptionelle Ansätze	6
1.4.1 Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	6
1.4.2 Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart	7
1.4.3 ÖPNV-Pakt	8
1.4.4 Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart	8
<b>2 Bestandsaufnahme</b>	<b>9</b>
2.1 Raumstrukturelle Grundlagen	9
2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung	9
2.1.2 Strukturelle Kenngrößen	9
2.2 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	10
2.2.1 Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr	11
2.2.2 Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr	13
2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr	15
2.2.4 Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten	16
2.2.5 Verbundtarif	17
2.3 Verknüpfung	17

	<b>Seite</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsnachfrage</b> <b>19</b>
3.1	Datengrundlage 19
3.2	Verkehrsanalyse 2010 19
3.3	Verkehrsprognose 2025 20
<b>4</b>	<b>Ziele und Rahmenvorgaben</b> <b>22</b>
4.1	Einführung 22
4.2	Leistungserstellung 22
4.3	Bedienungsqualität 23
4.4.1	Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche) 23
4.4.2	Beförderungszeiten 25
4.4.3	Bedienungshäufigkeiten 26
4.4	<b>Beförderungsqualität</b> <b>31</b>
4.4.1	Fahrzeuge 31
4.4.2	Haltestellen 32
4.4.3	Kundenservice 33
4.4.4	Verbundintegration 34
4.5	<b>Barrierefreiheit</b> <b>35</b>
4.5.1	S-Bahn (nachrichtlich) 36
4.5.2	Stadtbahn 37
4.5.3	Bus 38
<b>5</b>	<b>Bewertung</b> <b>40</b>
5.1	Vorgehensweise 40
5.2	<b>Überprüfung des Verkehrsangebots</b> <b>40</b>
5.2.1	Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche) 40
5.2.2	Beförderungszeiten 41
5.2.3	Bedienungshäufigkeiten 42

	<b>Seite</b>	
<b>6</b>	<b>Ausbau des ÖPNV-Angebots</b>	<b>44</b>
<b>6.1</b>	<b>Einführung</b>	<b>44</b>
<b>6.2</b>	<b>Stadtbahn</b>	<b>44</b>
6.2.1	Abgeschlossene Projekte und Angebotsverbesserungen	44
6.2.2	Zukünftige Ausbauprojekte	45
<b>6.3</b>	<b>Bus</b>	<b>47</b>
6.3.1	Umgesetzte Angebotsverbesserungen	47
6.3.2	Zukünftige Angebotsverbesserungen	47
6.3.3	Ausbau der Businfrastruktur	48

## **Anhang:**

**Prüfung der Umweltauswirkungen des Nahverkehrsplans  
der LH Stuttgart (2. Fortschreibung)**

## Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	automatische Fahrgastzählsysteme
Anl.	Anlage
B+R	Bike and Ride
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundes-Gesetzblatt
BGG	Bundesbehindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bzw.	beziehungsweise
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d. h.	das heißt
DIN A4, DIN A0	genormte Papierformate nach dem Deutschen Institut für Normung (A4 = 210 x 297 mm; A0 = 841 x 1189 mm)
DIVA	Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem
EFM	elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EMS	Ereignismanagement-System
EU	Europäische Union
EU-VO 1370	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
FVZ	Frühverkehrszeit
GBI.	Gesetzblatt
GES	Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V.
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (heute: Entflechtungsgesetz)
GVRS	Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
h	Stunde(n)
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
ICE	InterCityExpress (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
IV	Individualverkehr
k.A.	keine Angabe
Kap.	Kapitel
km	Kilometer

L-BGG	Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
LH	Landeshauptstadt
Lk	Landkreis
LTMG	Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg (Landestariftreue und Mindestlohngesetz)
Mo-Fr	Montag bis Freitag
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o. ä.	oder ähnliche(s)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Baden-Württembergisches Landesgesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
RVP	Regionalverkehrsplan
Sa	Samstag
SMS	Short Message Service
s.o.	siehe oben
So (+ Fe)	Sonn(- und Feier)tag
sog.	sogenannte(r/s)
SUPG	Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Spätverkehrszeit
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

**Fotos (Titelblatt):**  
Stuttgarter Straßenbahnen AG

# **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 von den Aufgabenträgern wahrzunehmen ist. Als Aufgabenträger außerhalb des klassischen Eisenbahnverkehrs werden dabei die Stadt- und Landkreise benannt. Als Stadtkreis ist die Landeshauptstadt Stuttgart demnach Aufgabenträger für alle Verkehrsangebote auf der Basis des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)<sup>2</sup> auf ihrer Gemarkung.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 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 (§ 11 und 12). 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.

## **1.2 Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Der vorausgehende Nahverkehrsplan wurde am 3. Dezember 2009 vom Gemeinderat verabschiedet. Er bildet auch die Grundlage für die aktuelle Nahverkehrsplan-Fortschreibung.

---

<sup>1</sup>Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung.

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

Die Fortschreibung trägt den geänderten rechtlichen Anforderungen Rechnung. Nach dem novellierten PBefG von 2013 hat der Nahverkehrsplan eine wichtige Rolle bei der Vergabe von Verkehrsleistungen, in dem dort die Anforderungen an die Verkehrsbedienung möglichst umfassend darzustellen sind. Frühere Nahverkehrspläne, die den Status quo des Verkehrsangebots implizit als gesichert vorausgesetzt haben, erfüllen diese Anforderung nur bedingt. Der Nahverkehrsplan ist deshalb auf diese erweiterte Bedeutung bestmöglich abzustimmen.

In dieser Funktion konzentriert sich der vorliegende Nahverkehrsplan auf die Anforderungen an das Angebot, ausgehend vom Status quo, und enthält darüber hinaus lediglich bereits politisch und finanziell gesicherte ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen. Längerfristig zu realisierende Verbesserungen oder (noch) in der Diskussion befindliche Maßnahmen werden nicht mehr im Nahverkehrsplan dargestellt, sondern in einen anschließend zu erarbeitenden Nahverkehrsentwicklungsplan aufgenommen.

## **1.3 Der rechtliche und organisatorische Rahmen**

### **1.3.1 EU-Verordnung Nr. 1370/2007**

Am 3. Dezember 2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzte die bisher für den ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69<sup>3</sup> und Nr. 1893/91 und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Die EU-Verordnung legt fest, wie die Aufgabenträger das im öffentlichen Interesse gebotene ÖPNV-Angebot sicherstellen können. Öffentliche Zuschüsse für nicht kostendeckende Verkehre müssen auf Grundlage eines

---

<sup>3</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.

öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden. Dessen Vergabe erfolgt in der Regel im Wettbewerb. Soll der Verkehr durch ein eigenes öffentliches Unternehmen erbracht werden, den sogenannten internen Betreiber, ist auch eine Direktvergabe möglich.

### **1.3.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt für Deutschland den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV fest, also den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Es stellt Genehmigungspflichten auf und regelt die Betätigung der Verkehrsunternehmen auf dem ÖPNV-Markt. Mit Wirkung zum 01.01.2013 wurde das PBefG novelliert und an die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 angepasst. Nach wie vor wird zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren, also solchen ohne Zuschüsse, und Verkehren unterschieden, für die der Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt.

Im PBefG wird auch die Bedeutung des Nahverkehrsplans für das Genehmigungsverfahren geregelt. Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration. Die Genehmigungsbehörden haben die Nahverkehrspläne zu berücksichtigen und können die Erteilung einer Liniengenehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht. Beabsichtigt der Aufgabenträger die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, sind Genehmigungsanträge für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge abzulehnen, wenn diese die vom Aufgabenträger festgelegten Anforderungen nicht erfüllen werden.

### 1.3.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)

Der gesetzliche Rahmen wird ferner durch das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG<sup>4</sup>) geprägt. Es bestimmt die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den Nahverkehr außerhalb des Eisenbahnverkehrs (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG). Hieraus leitet sich auch die Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart ab.

Das ÖPNVG regelt darüber hinaus die Verpflichtung zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans und enthält Vorgaben bezüglich seiner Inhalte und des Aufstellungsverfahrens.

### 1.3.4 Der organisatorische Rahmen

#### Aufgabenträger in der Region Stuttgart

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

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das **Land Baden-Württemberg** Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „regional-bedeutende Schienenpersonennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region Stuttgart“, 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. Für Bahnstrecken außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, die nicht regional bedeutsam sind, sowie für die übrigen Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) sind die **Landkreise** bzw. die **Landeshauptstadt Stuttgart** Aufgabenträger.

---

<sup>4</sup> Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung

## **Die Landeshauptstadt Stuttgart als Aufgabenträger für den ÖPNV**

Die Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart als ÖPNV-Aufgabenträger erstreckt sich somit auf alle Stadtbahn- und Busverkehre innerhalb der Stadtgrenze. In Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern stellt die Landeshauptstadt eine ausreichende Bedienung im ÖPNV (§8 (3) PBefG) auch auf den gebietsüberschreitenden Stadtbahn- und Buslinien gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt und zu der im Nahverkehrsplan definierten Qualität sicher.

Für die ÖPNV-Erschließung und -Bedienung der Landeshauptstadt Stuttgart sind der S-Bahn-Verkehr und der Regionalzugverkehr ebenfalls essenziell. Soweit für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Landeshauptstadt hier Änderungen wünschenswert sind, sind solche Anliegen diesen Aufgabenträgern vorzulegen und damit im städtischen Nahverkehrsplans allenfalls nachrichtlich dargestellt. Über deren Umsetzung entscheiden die anderen Aufgabenträger ohnehin eigenständig.

### **Betreiberstruktur**

In der Landeshauptstadt Stuttgart wird der Stadtbahnverkehr ausschließlich, der Busverkehr nahezu vollständig durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) betrieben. Auch vereinzelte Taxiverkehre in Ergänzung des Linienvverkehrs werden von dort organisiert. Weiterhin bedient die SSB einen großen Teil der ein- und ausbrechenden Verkehrslinien aus den bzw. in die benachbarten Landkreise. Der weit überwiegende Teil des städtischen Nahverkehrs wird damit durch das städtische Verkehrsunternehmen als integrierte Gesamtleistung erbracht. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB bis 31.12.2018 mit der Bedienung des städtischen Liniennetzes betraut.

Auf den ein- und ausbrechenden Buslinien sowie auf einer innerstädtischen Linie sind auch private Verkehrsunternehmen tätig. Die Laufzeit ihrer Verkehrsverträge richtet sich nach den in den benachbarten Landkreisen getroffenen Regelungen, die mit der Landeshauptstadt Stuttgart abgestimmt sind.

## **1.4 Übergeordnete Planwerke und konzeptionelle Ansätze**

### **1.4.1 Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg**

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind u. a. in dem am 14. Dezember 2010 vom Ministerrat beschlossenen Generalverkehrsplan 2010 (GVP) formuliert.

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 den Belangen 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.

Das Eisenbahnnetz, für das das Land unmittelbar die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt, soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Für das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden Taktverkehre angestrebt.

### 1.4.2 Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt 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 zu Bewertung der Konzepte und Maßnahmen werden die Möglichkeiten der Verkehrsfinanzierung sowie die Finanzierbarkeit für die dringenden Infrastrukturmaßnahmen dargestellt.

Der aktuell gültige RVP wurde im März 2001 verabschiedet. Weil im RVP den immer wieder veränderten Anforderungen an den Verkehr Rechnung getragen werden muss, wird der RVP derzeit in einem dreistufigen Vorgehen aktualisiert. Um aktuelle Informationen darüber zu erhalten, welche Wege die Bewohner der Region Stuttgart zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen, fand 2009 und 2010 eine regionsweite Haushaltsbefragung statt. Sie diente dazu, die Datenbasis für den Regionalverkehr zu aktualisieren. Darauf aufbauend werden gegenwärtig die Ziele der weiteren Verkehrsentwicklung erarbeitet. In einem letzten Schritt sind konkrete Vorschläge zu Infrastrukturverbesserungen bei Schiene und Straße zu entwickeln.

Gemäß ÖPNVG bildet der RVP eine Grundlage für die Nahverkehrspläne in der Region. Mit der Verabschiedung des fortgeschriebenen RVP ist in 2016 zu rechnen.

### 1.4.3 ÖPNV-Pakt

Der sogenannte ÖPNV-Pakt 2025 ist eine Vereinbarung aller im Raum Stuttgart tätigen Aufgabenträger, der die Verteilung von Zuständigkeiten auch unter Berücksichtigung neu entstandener Aufgaben präzisiert und in dem sich diese Aufgabenträger auf die Umsetzung verschiedener Projekte und Standards verpflichten. Für die Landeshauptstadt Stuttgart sind dabei insbesondere die Handlungsfelder Verkehrsmanagement und Einnahmeverteilung von Relevanz.

### 1.4.4 Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart

Das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK), in anderen Städten auch Verkehrsentwicklungsplan genannt, ist eine Darstellung der Leitlinien der Verkehrsplanung mit konzeptionellen Aussagen für die Landeshauptstadt Stuttgart. Das in 2013 verabschiedete VEK 2030 (Zielhorizont 2030) ist perspektivisch auf einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Es beinhaltet die Priorisierung investiver, betrieblicher und ordnungspolitischer Maßnahmen.

Der NVP ist zusammen mit dem noch zu ergänzenden Nahverkehrsentwicklungsplan eine Konkretisierung des VEKs. Neben den Zielsetzungen des VEK sind darin auch die Ansätze des parallel zum VEK vorgelegten städtischen **Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“** zu berücksichtigen. In letzterem bekennt sich die Landeshauptstadt zu einer intensiveren regionalen Zusammenarbeit zur Bewältigung der bestehenden Verkehrsprobleme sowie der daraus resultierenden Umwelteffekte.

## **2 Bestandsaufnahme**

### **2.1 Raumstrukturelle Grundlagen**

Das Verkehrsaufkommen und raumstrukturelle Gegebenheiten (wie z.B. die Verteilung von Arbeitsplätzen, Wohn- und Schulstandorten) stehen in einer engen Wechselbeziehung zueinander. Die verkehrlichen Grundstrukturen sowie die für das Verkehrsaufkommen bedeutsamen strukturellen Kenngrößen werden nachfolgend zusammengestellt.

#### **2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung**

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.

Der Landesentwicklungsplan 2002 definiert die Landeshauptstadt als Ausgangspunkt mehrerer Entwicklungsachsen zu Ober- und Mittelzentren außerhalb der Region Stuttgart, der Regionalplan 2009 der Region Stuttgart fügt dem noch eine regionale Achse hinzu.

Alle Entwicklungsachsen verlaufen entlang leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße) und verknüpfen Kristallisationspunkte der weiteren Siedlungsentwicklung.

#### **2.1.2 Strukturelle Kenngrößen**

Die Landeshauptstadt Stuttgart umfasst ein Gebiet von gut 207 km<sup>2</sup>; die Einwohnerzahl beträgt 594.100 (Stand: 31. Mai 2015). Hieraus errechnet sich eine Bevölkerungsdichte von 2.870 Einwohnern/km<sup>2</sup>. Die Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Stuttgart war seit Mitte der Sechziger bis zum Jahr 1999 tendenziell rückläufig. Ab 1999 war eine weitgehende Stabilisierung des Einwohnerbestandes zu beobachten. Seit 2010 ist die Entwicklung wieder stetig positiv.

Auch die Zahl der Erwerbstätigen hat sich zuletzt wieder positiv entwickelt. Seit dem Jahr 2000 wurden in den Jahren 2002 und 2009 Maxima mit anschließenden Rückgängen beobachtet. Mit ca. 510.000 Erwerbstätigen, darunter rund 379.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, wurden in der Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2014 (Stand: 30. Juni 2014) diese bisherigen Spitzenwerte aber deutlich übertroffen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser positive Trend derzeit noch anhält.

Eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler, Auszubildende und Studierende. Hier zeigt sich eine uneinheitliche Entwicklung. Während der demographisch bedingte Schülerrückgang sich auch in der Landeshauptstadt in Ansätzen bemerkbar macht, war die Entwicklung der Studierendenzahlen bislang noch kontinuierlich positiv. Zuletzt waren knapp 56.400 Schüler an allgemeinbildenden Schulen (Schuljahr 2013/14) und 57.000 Studierende (2013) gemeldet.

## **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.

In der Landeshauptstadt Stuttgart verkehren insgesamt 29 Bahnlagen (9 Regionalbahn-, 7 S-Bahn- und 13 Stadtbahnlagen<sup>1</sup>) sowie 78 Buslagen (inklusive Nachtbusse und Linientaxen). Momentan gibt es im gesamten Stadtgebiet 198 Schienenhaltstellen (davon 23 S-/R-Bahn- und 182 Stadtbahnhaltestellen) und 510 Bushaltestellen (Stand: Juni 2015).

Tab. 2.1 Das gesamte Fahrplanangebot (Gesamtzahl der Fahrten aller Linien) in der Landeshauptstadt Stuttgart ist in der Tabelle 2.1 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 an Samstagen noch über 75 %, an Sonntagen immerhin noch knapp 65 % des Angebots an Normalwerktagen umfasst.

Tabelle 2.1: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslagen in der Landeshauptstadt Stuttgart (Fahrplan 2015)

Wochentag	Fahrtenzahlen im Regionalzugverkehr	Fahrtenzahlen im S-Bahn-Verkehr	Fahrtenzahlen im Stadtbahnverkehr	Fahrtenzahlen im Busverkehr <sup>1</sup>	Gesamtzahl der Fahrten
Montag - Freitag	445	685	2.983	5.288	9.401
Samstag	313	565	2.610	3.572	7.060
Sonntag (und an Feiertagen)	322	445	2.389	2.756	5.912

<sup>1</sup>einschließlich der Nachtbuslagen

### 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

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

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

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 - Kirchheim/Teck
- S2 Filderstadt - Flughafen Stuttgart (Airport) - Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf
- S3 Flughafen Stuttgart - Stuttgart - Waiblingen - Backnang
- S4 Stuttgart - Ludwigsburg – Marbach - Backnang
- S5 Stuttgart - Ludwigsburg - Bietigheim-Bissingen
- S6/S60 Stuttgart - Leonberg - Renningen - Weil der Stadt/Böblingen

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 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 eine Regionalbahnlinie ergänzt. Dabei handelt es sich um die zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Untertürkheim pendelnde Linie R11 [Betreiber: DB AG]. Hier werden derzeit lediglich in den Hauptverkehrszeiten (Früh- und Spät-HVZ) jeweils 3 Fahrtenpaare angeboten. Speziell für den Berufsverkehr entstehen so zeitsparende Direktverbindungen auf einigen Relationen.

### **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. Anfang der 70er Jahre begann die Umstellung dieses Netzes auf normalspurigen Stadtbahnverkehr, wobei insbesondere die durch den Ausbau der S-Bahn teilweise veränderten Erschließungsaufgaben berücksichtigt wurden. Der Netzbau wurde 2011 mit dem Stadtbahnanschluss von Stuttgart-Stammheim abgeschlossen. Dem Wegfall verschiedener Innenstadtbahnstrecken im Zuge des Umbaus steht in jüngerer Zeit eine Verlängerung von Strecken ins Umland gegenüber. Die Betriebsstreckenlänge umfasst einschließlich der ausbrechenden Streckenabschnitte derzeit 130 km (Stand 2013).

Das Stadtbahnssystem 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 Stadtbahnssystem außerhalb der S-Bahn-Achsen allerdings zunehmend auch als überörtliches Verkehrsmittel an Gewicht.

Anl. 2.1 Die im Fahrplanjahr 2015 auf dem SSB-Schienennetz im Regelbetrieb verkehrenden Linien sind in Anlage 2.1 dargestellt.

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 zusätzlich zu den Regelbetrieb-Linien die Stadtbahnlinien U11 und U19, die den Veranstaltungsbereich direkt mit der Stuttgarter Innenstadt / dem Hauptbahnhof bzw. dem Bahnhof Bad Cannstatt verbinden.

Die Fahrplankontakte im Stadtbahnverkehr betragen tagsüber im Regelfall 10 Minuten. Davor und danach gilt der 15-Minuten-Takt, an Samstagen und Sonntagen früh morgens ein 30-Minuten-Takt.

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 aus Lärmschutzgründen durch einen Taxiverkehr ersetzt. Die Seilbahn ist während der Öffnungszeit des Waldfriedhofs in Betrieb, dabei wird alle 20 Minuten eine Fahrmöglichkeit angeboten.

### **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.

Anl. 2.2 Die das Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart derzeit berührenden Buslinien sind in Anlage 2.2 dargestellt (Linien mit regelmäßigem Fahrtenangebot zumindest an Normalwerktagen).

Bei den Bedienungshäufigkeiten existiert wegen der unterschiedlichen Bedienungsaufgaben der einzelnen Linien kein einheitliches Schema. Die Zahl der angebotenen Fahrten schwankt zwischen sieben (L. 50) und 118 (L. 42) Fahrtenpaaren an Normalwerktagen. Die wichtigsten innerstädti-

schen 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 vollständig.

In Ergänzung des Fahrtenangebots während der üblichen Betriebszeiten des Bahn- und Busverkehrs und korrespondierend zum S-Bahn-Nachtverkehr bietet die SSB in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen einen Nachtbusverkehr an, bei dem mit 10 Buslinien ausgehend von der Stuttgarter Innenstadt (Schlossplatz) das gesamte Stadtgebiet sowie in geringem Umfang noch benachbarte Kommunen bedient werden. Pro Nacht gibt es dabei fünf Abfahrten. Mit drei nächtlichen Abfahrten wird dieses Netz in reduzierten Umfang auch in den Nächten von Donnerstag auf Freitag betrieben.

#### **2.2.4 Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten**

Besondere Angebotsformen ergänzen im Stadtgebiet den klassischen Linienverkehr. So besteht täglich tagsüber ein Ruftaxi-Angebot auf der Relation Ruhbank - Degerloch, um die Feinerschließung im Bereich Waldau zu verbessern. Weiterhin werden die Stadtteile Rohracker und Rotenberg derzeit mit Ruftaxen an die Nachtbuslinie N7 angebunden, da die Fahrzeugumläufe eine direkte Bedienung dieser Siedlungsbereiche nicht erlauben. Die Ruftaxen sind zum üblichen ÖPNV-Tarif zu nutzen.

In den Stadtbezirken Feuerbach und Weilimdorf betreibt die Firma Wöhr Tours einen Ortsbusverkehr, der das dortige Regelangebot 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 und Takten auf derzeit 5 Routen. Das Fahrzeug kann entlang seines Linienwegs jederzeit per

Handzeichen („Wink und Fahr“) gestoppt werden. Es gilt ein besonderer Tarif.

Im Stadtbezirk Botnang verkehrt der Botnanger Ortsbus (BOB) auf 4 Routen durch den Stadtteil. Auf diese Weise werden die Wohngebiete in den höheren Lagen Botnangs an die Ortsmitte und an die Stadtbahn angebunden. Es gibt ebenfalls keine festen Haltestellen; der Zustieg erfolgt durch Winken. Der Schwerpunkt der Bedienung liegt auf den Vormittagen; es wird im Stundentakt gefahren. Es gilt ein besonderer Tarif.

### **2.2.5 Verbundtarif**

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

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.

## **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 exis-

tieren 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.

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.

## **3 Verkehrsachfrage**

### **3.1 Datengrundlage**

Für die gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG erforderliche Betrachtung der Verkehrsmengen im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr konnte auf das aktuelle Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart (VRS) zurückgegriffen werden. Dieses hat der VRS im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans auf den Zeithorizont 2025 erstellen lassen. Das Modell setzt bezüglich der Verkehrsanalyse auf dem Jahr 2010 auf, die Prognoseszenarien beziehen sich auf das Jahr 2025.

### **3.2 Verkehrsanalyse 2010**

Wesentliche Eingangsgrößen für das Verkehrsmodell sind neben den Ergebnissen einer Haushaltsbefragung, aus der Hinweise zum Verkehrsverhalten abgeleitet wurden, die auf Verkehrszellen heruntergebrochenen Strukturdaten. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist hier für den Analysezustand 2010 mit den Eckwerten von 596.000 Einwohnern, 455.100 Arbeitsplätzen und 101.500 Schulplätzen eingegangen.

Mit den verschiedenen Eingangsdaten und auf der Basis der im Analysezustand vorhandenen Verkehrsnetze errechnet das Verkehrsmodell ein Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr von 1,984 Mio. Personenkilometern an Normalwerktagen (Mo-Fr), das sich zu knapp 49 % aus dem Binnenverkehr und zu gut 51 % aus dem Quell- und Zielverkehr, also den über die Stadtgrenze verlaufenden Verkehrsströmen, zusammensetzt. Der ÖV-Anteil an dem gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen liegt bei 33,1 %, was sich traditionell aus einem höheren Wert beim Binnenverkehr (37,0 %) und einem geringeren Wert beim Quell- und Zielverkehr (29,4 %) ergibt (Tabelle 3.1).

**Tab. 3.1: Übersichtswerte Verkehrsanalyse 2010**

	Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr			ÖV-Anteile am Verkehrsvolumen		
	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch
Gesamtstadt	1.983.600	1.020.400	963.200	33,1 %	29,4 %	37,0 %
Innere Stadtbezirke	928.500	395.700	532.800	46,6 %	44,0 %	48,5 %
Äußere Stadtbezirke	1.416.200	624.700	791.500	28,4 %	20,2 %	35,0 %

Knapp 40 % des Verkehrsaufkommens aus dem Umland konzentriert sich auf die inneren Stadtbezirke, die damit ihre hohe Zentralitätsfunktion auch gegenüber dem Umland dokumentieren. Da das öffentliche Verkehrsnetz zu dieser Nachfragestruktur korrespondiert, wird hier auch ein sehr hoher ÖV-Anteil erreicht, der sich von dem der innerstädtischen Verkehre nur um wenige Prozentpunkte unterscheidet. Ganz anders jedoch die Situation bei den äußeren Stadtbezirken: die gute Erreichbarkeit der Standorte mit dem Individualverkehr sowie die eher dispersen Verkehrsbeziehungen, die einer Bündelung auf Linien häufig entgegenstehen, mindert die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebots bei den ein- und ausbrechenden Verkehrsströmen deutlich. Erfreulicherweise erreicht der ÖPNV bei den Verkehrsströmen innerhalb der Stadtgrenzen auch in den Außenbezirken einen respektablen Marktanteil.

### 3.3 Verkehrsprognose 2025

Für den Prognosefall ist im Verkehrsmodell für die Landeshauptstadt eine annähernde Konstanz der Strukturdaten hinterlegt. Die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen steigen geringfügig auf 597.900 (+ 0,3 %) bzw. 456.200 (+ 0,2 %), die Schulplätze gehen moderat auf 99.600 Plätze (- 1,9 %) zurück. Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen wurde der Basisprognose entnommen, die im Wesentlichen heutige Trends fortschreibt und lediglich weitgehend gesicherte Veränderungen in den Verkehrsnetzen berücksichtigt.

Nach dieser Prognoserechnung steigt das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr für die Gesamtstadt um 1,7 % auf 2,018 Mio. Personenfahrten je Normalwerktag, wobei sich der Zuwachs ausschließlich aus einem Wachstum des Quell- und Zielverkehrs ableitet, der dann gut 52 % zum Gesamtverkehr beiträgt. Der ÖV-Anteil steigt an, was beim Quell- und Zielverkehr vorrangig auf die unterstellte Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ und beim Binnenverkehr auf den weiteren Stadtbahnausbau zurückzuführen sein dürfte (Tabelle 3.2).

**Tab. 3.2: Übersichtswerte Verkehrsprognose 2025**

	Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr			ÖV-Anteile am		
	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch
Gesamtstadt	2.017.500	1.055.800	961.700	35,5 %	32,3 %	39,0 %
Innere Stadtbezirke	963.700	407.100	556.600	49,0 %	48,3 %	49,6 %
Äußere Stadtbezirke	1.428.900	648.700	780.200	30,3 %	22,3 %	36,9 %

Die teilweise ebenfalls als realisiert angenommene Aufsiedlung im Bereich der früheren Bahnanlagen beschert dem Innenstadtbereich einen deutlichen Zuwachs beim Verkehrsaufkommen, der allerdings durch einen überproportionalen Anstieg des ÖV-Anteils flankiert wird. In den äußeren Stadtbezirken bleibt das Verkehrsaufkommen stabil bei einem leicht erhöhten ÖV-Anteil, so dass tendenziell eine Entlastung im Straßenverkehr zu erwarten ist.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass es mit den gegenwärtig gesicherten Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsnetz gelingen kann, trotz eines weiteren Wachstums bei den Einwohnern und Arbeitsplätzen das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr zumindest in Bezug auf den Binnen-, Quell- und Zielverkehr abzusenken.

## **4 Ziele und Rahmenvorgaben**

### **4.1 Einführung**

Das städtische Nahverkehrsnetz in der Landeshauptstadt Stuttgart ist in den kommenden Jahren zweifellos weiter auszubauen, um bei der Bewältigung der Herausforderungen bezüglich der künftigen Verkehrsabwicklung einen signifikanten Beitrag leisten zu können. Angesichts der derzeit noch laufenden Ausbauprojekte ist allerdings absehbar, dass weitere Projekte - eine verlässliche Bezuschussung durch Bund und Land auch über das Ende dieses Jahrzehnts hinaus vorausgesetzt - allenfalls zum Ende dieser Dekade angegangen werden können. Der Nahverkehrsplan mit seinem vergleichsweise kurzen Planungshorizont wird deshalb schwerpunktmäßig auf die Absicherung des Status quo bei der Bedienungsqualität ausgelegt. Ansätze zum weiteren Angebotsausbau werden in einem später vorzulegenden Nahverkehrsentwicklungsplan enthalten sein.

Hinsichtlich der Absicherung des Status quo nimmt der Nahverkehrsplan im Wesentlichen die Vorgaben des 2009 verabschiedeten Nahverkehrsplans auf, die sich nach Auffassung der Landeshauptstadt Stuttgart bewährt haben und die geeignet sind, den Fortbestand des hochwertigen ÖPNV-Angebots zu gewährleisten.

### **4.2 Leistungserstellung**

Das Netz von Stadtbahn und Bus in der Landeshauptstadt Stuttgart unterliegt ständig sich wandelnden Anforderungen. Aufgrund von großflächigen Siedlungsentwicklungen, Veränderungen bei Kultureinrichtungen und Einzelhandelsstandorten sowie von organisatorischen Maßnahmen im Straßenverkehr (insbes. Parkraummanagement) sind Zuwächse im Fahrgastaufkommen und veränderte Verkehrsströme zu erwarten. Auch verschärfte Anstrengungen zur Luftreinhaltung werden sich auf den ÖPNV auswirken.

Der laufende Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs bedingt zudem während der Bauzeit, aber auch nach der Fertigstellung Anpassungen im Verkehrsangebot der städtischen Linien.

Dieses Verkehrsangebot besteht aus einer optimierten Aufgabenteilung zwischen Stadtbahn und Bus, so dass bei Angebotsanpassungen beide Systeme gleichzeitig betrachtet werden müssen. Die Verschiebung der Fahrlage einer Stadtbahnlinie im Stadtzentrum kann die Veränderung zahlreicher Busanschlüsse in den Vororten nach sich ziehen. Bei baustellen- oder unfallbedingten Streckensperrungen im Stadtbahnnetz ist ein Schienenersatzverkehr mit Bussen parallel zu organisieren. Daher sind die Stadtbahn- und Busverkehre im Stadtgebiet als Gesamtleistung zu betrachten. Dadurch können konkurrenzierende Angebote von Bus und Stadtbahn vermieden und Leistungsumschichtungen zwischen Bus und Stadtbahn bei Stadtbahnausbaumaßnahmen vereinfacht werden.

### **4.3 Bedienungsqualität**

Die baulich genutzten Flächen in der Landeshauptstadt Stuttgart sind in angemessener Weise durch öffentliche Verkehrsmittel zu bedienen. Um dies sicherzustellen, werden verschiedene Parameter vorgegeben, die bei der Konzeption des Verkehrsangebots einzuhalten sind.

#### **4.3.1 Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)**

Anl. 4.1  
und 4.2

Das ÖPNV-Angebot hat die Erschließung nach den nachfolgenden Vorgaben sicherzustellen. Jeder Einwohner der Landeshauptstadt erhält Zugang zu einer ÖPNV-Haltestelle, die nicht weiter entfernt ist als die unten definierten maximalen Haltestellen Einzugsbereiche.

Für die Festlegung der maximalen Haltestelleneinzugsbereiche wird auf Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zurückgegriffen. Der VDV unterscheidet hier 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 Stadtbahn- und S-Bahnen sowie Regionalzügen und zwischen 300 und 600 m bei Straßenbahnen und Bussen. Aufgrund der überwiegend radialen Strukturen der Verkehrsnetze ist es allerdings fast die Regel, 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 wird daher für ausreichend erachtet, für das Kriterium räumliche Erschließung für jedes Verkehrsmittel einheitliche Einzugsbereiche im gesamten Stadtgebiet, deren Abmessungen sich an den Richtwerten für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte orientieren, vorzugeben. In guter Übereinstimmung mit den VDV-Empfehlungen, die dabei durchaus fahrgastfreundlich interpretiert werden, werden für den Nahverkehrsplan somit die folgenden maximalen Einzugsbereiche definiert.

**Tabelle 4.1: Richtwerte für die Einzugsbereiche von Haltestellen**

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 Obergrenzen, für deren Einhaltung im Verbundraum sich die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft im Rahmen der Bauleitplanung seit Jahren einsetzen.

Eine ausreichende räumliche Erschließung des Stadtgebiets ist dann gegeben, wenn die darin baulich genutzten Flächen durch die

Haltestelleneinzugsbereiche vollständig abgedeckt werden. Soweit hierbei dennoch nicht erschlossene Flächen verbleiben, sollen diese nicht mehr als 200 Einwohner, Beschäftigte oder Auszubildende umfassen. Eine sehr unwirtschaftliche ÖPNV-Bedienung kleiner, häufig peripher gelegener Einzelstandorte oder Randflächen wird damit nicht gefordert.

#### **4.3.2 Beförderungszeiten**

Anl. 4.3 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. 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 (Umfangfaktor 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 soll.

**Tabelle 4.2:**

<b>Grenzwert der Beförderungszeit für Fahrten in die Stuttgarter City</b>
<b>30 Minuten</b>

### 4.3.3 **Bedienungshäufigkeiten**

Das Verkehrsnetz in der Landeshauptstadt Stuttgart besteht aus einem hierarchisch aufgebauten, abgestimmten System einzelner Verkehrslinien, die im Zusammenwirken die Erschließung und die Erreichbarkeit der Siedlungsflächen sicherstellen. Die Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linien leitet sich dabei aus der Funktion und dem Umfang der Verkehrsnachfrage

ab. Im Sinne der Verlässlichkeit und Kalkulierbarkeit des ÖPNV-Angebots für Einwohner und Beschäftigte sollen allerdings entsprechend der Funktion bestimmte Mindestbedienungen nicht unterschritten werden. Für die Verkehrslinien in städtischer Aufgabenträgerschaft und bezogen auf das Stadtgebiet werden hier funktional differenzierte Kategorien vorgesehen.

**Tabelle 4.3: Kategorisierung der Mindestbedienungshäufigkeiten**

Kategorie	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag	
	HVZ	NVZ	FVZ/SVZ	NVZ	FVZ/SVZ	NVZ	FVZ/SVZ
Stadtbahn (S) / Zahnradbahn (Z)							
S	10	10	15	10	30/15**	15	30/15**
Z	15	15	30	15	30	15	30
Bus							
1	10	10	30*	10*	30*	15*	30*
2	10	20	30*	20*	30*	30*	30*
3	20	30	30*	30*	30*	30*	30*
4	30	60	60*	60*	60*	60*	60*

\*) Ein Angebot in diesem Zeitbereich ist nur erforderlich, wenn nicht weit überwiegend gewerblich genutzte Gebiete bedient werden.

\*\*\*) 30-Minuten-Takt in den ersten 2 bis 3 Stunden nach Betriebsbeginn

Für die Betriebszeiten und Lage der Verkehrszeiten gelten folgende Rahmenwerte:

**Tabelle 4.4: Betriebs- und Verkehrszeiten**

angestrebte tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebots an für die räumliche Erschließung wichtigen Haltestellen						
Verkehrstag	späteste erstmalige Bedienung		früheste letztmalige Bedienung	Lage Verkehrszeiten		
	Stadtbahn	Bus		HVZ	NVZ	FVZ/SVZ
Mo - Fr	05:30	05:30	23:30	06:30 - 08:00 15:30 - 18:30	08:00 - 15:30 18:30 - 19:30	außerhalb HVZ und NVZ
Sa	06:00	07:00	23:30		10:00 - 18:00	außerhalb HVZ und NVZ
So	06:30	07:00	23:30		11:00 - 17:00	außerhalb HVZ und NVZ

In begründeten Ausnahmen kann die Lage der jeweiligen Verkehrszeit allerdings auch in einem gewissen Rahmen verändert werden, sofern damit den lokalen Gegebenheiten besser Rechnung getragen werden kann.

### **Erläuterungen**

Das öffentliche Verkehrsnetz stellt ein hierarchisch aufgebautes System dar, bei dem Angebote mit hoher Beförderungsleistung gegenüber solchen mit geringer Beförderungsleistung vorrangig zu betrachten sind und wo im Sinne einer angemessenen Auslastung hochwertiger Angebote ihre Konkurrenzierung durch nachrangige Systeme möglichst vermieden werden soll. Ähnliches gilt für die Bedienungsaufgaben, wo der Erschließungsfunktion der Vorrang gegenüber der Verbindungsfunktion einzuräumen ist. In diesem Sinne ist die nachfolgende Kategorisierung auch als Planungsprozess zu sehen, bei dem das Verkehrsnetz beginnend beim weitgehend unveränderlichen, hoch leistungsfähigen Stadtbahnnetz durch nachgeordnete Angebote immer weiter ergänzt und verdichtet wird, bis eine flächendeckende Erschließung erreicht wird. Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots sind die Bedienungshäufigkeiten auf den Entwicklungsachsen gemäß Anlage 4.4 sicherzustellen.

#### Kategorie Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz stellt in Ergänzung des S-Bahn-Netzes das Grundgerüst der ÖPNV-Erschließung in der Landeshauptstadt dar und übernimmt teilweise auch die Bedienung der Verkehre in benachbarte Kommunen. Stadtbahnlinien verkehren auf Relationen hoher Verkehrsnachfrage, was eine hohe Bedienungshäufigkeit an allen Wochentagen rechtfertigt.

Die Taktvorgabe gilt zunächst für jede Stadtbahnlinie im Stadtgebiet. Für einzelne Linien sind allerdings abweichende Takte möglich, wenn sie auf nahezu der gesamten Linienlänge parallel zu anderen Linien, die die Takt-

vorgaben erfüllen, verkehren und in den Bereichen, wo sie originäre Erschließungsaufgaben übernehmen, die Mindestbedienung durch die Überlagerung mit anderen Verkehrslinien gewährleistet wird.

Aus technischen Gründen beträgt die kürzeste Fahrtfolgezeit bei der Zahnradbahn 15 Minuten. Im Spätverkehr ist aufgrund der Nachfrage ein 30-Minuten-Takt ausreichend.

#### Kategorie Bus 1 (Basiserschließung Innenstadt)

Busrouten in dieser Kategorie stellen die Basiserschließung der inneren Stadtbezirke sicher, ein Gebiet, das sich durch hohe Nutzungsdichten und einen hohen Modal Split auszeichnet. Infolge des dort ebenfalls dichten Angebots im Schienenverkehr bestehen zudem vielfache Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene, die nur bei dichten Takten für die Kunden universell nutzbar werden.

#### Kategorie Bus 2 (Basiserschließung äußere Stadtbezirke)

Durch das Netz von S-Bahn und Stadtbahn werden auch die äußeren Stadtbezirke vielfach angebunden. Zwischen oder neben den Achsen des Schienenverkehrs verbleiben jedoch auch große zusammenhängend bebaute Siedlungsflächen, die mit leistungsfähigen Busverkehren an das Schienennetz angebunden werden müssen. Zumindest in den Hauptverkehrszeiten werden in diesen Korridoren deshalb mindestens die gleichen Takte gefahren wie im Schienenverkehr. Zu den anderen Verkehrszeiten speist sich die Nachfrage stärker aus den lokalen Verkehrsbedürfnissen, so dass die Bedienungshäufigkeiten reduziert werden können.

#### Kategorie Bus 3 (Basiserschließung Randlagen und Einzelstandorte)

Das aus dem Schienenverkehr und den Busverkehrsachsen der Kategorien 1 und 2 gebildete Verkehrsnetz deckt die Siedlungsfläche der Landeshauptstadt bereits sehr weitgehend ab. Bei den noch verbleibenden, nicht er-

schlossenen Siedlungsflächen handelt es sich vorzugsweise um Randgebiete von Stadtbezirken, Restflächen zwischen den Einzugsbereichen des Basisnetzes oder singuläre Standorte. In diesen Fällen bleibt die Verkehrsnachfrage häufig überschaubar. Da für die Bewältigung der eng begrenzten Erschließungsaufgaben gleichwohl ein hoher betrieblicher Aufwand entsteht, erfordert die wirtschaftliche Betrachtung eine Lockerung der Vorgaben zur Mindestbedienung. Dies wird insbesondere in vergrößerten Taktabständen in den Hauptverkehrszeiten sichtbar.

Diese Kategorie wird auch dort angewandt, wo ergänzend zur Basiserschließung eine sekundäre Anbindung an ein lokales Zentrum oder einen Verknüpfungspunkt mit dem Schienenverkehr notwendig erscheint.

#### Kategorie Bus 4 (Ergänzungsverbindungen)

Das Erschließungsnetz ist grundsätzlich so konzipiert, dass es die stärksten Verkehrsströme gut abdeckt. Daraus ergibt sich nahezu zwangsläufig ein eher radial ausgerichtetes Verkehrsangebot. Ergänzungsverbindungen decken zusätzlich Relationen ab, die eine substantielle Nachfrage erwarten lassen, mit dem Erschließungsnetz aber nur umwegig überwunden werden könnten. Zusätzlich kommen Ergänzungsverbindungen für den Abbau von Erschließungsdefiziten bei kleinen Siedlungsgebieten mit sehr geringer Nutzungsdichte und entsprechend geringem Fahrgastaufkommen zum Einsatz.

#### Alle Kategorien

- Die Mindestbedienungshäufigkeiten können beliebig überschritten werden. Aus Kapazitätsgründen ist dies auf einigen Achsen auch erforderlich.
- Erschließt eine Achse primär ein Gewerbegebiet, kann auf ein Verkehrsangebot in der Spätverkehrszeit sowie am Wochenende verzichtet werden.

- Geforderte Mindestbedienungshäufigkeiten können auch durch abgestimmte Überlagerung von zwei oder mehr Linien gewährleistet werden.
- Geforderte Mindestbedienungshäufigkeiten können auch durch ein kombiniertes Angebot von Bus und Bahn gewährleistet werden, wenn beide Verkehrsmittel dieselbe Hauptrelation bedienen.

Anl. 4.4 In Anlage 4.4 sind für die äußeren Stadtbezirke die auf den jeweiligen Relationen geltenden Bedienungskategorien festgelegt. Die derzeit noch im Bau befindlichen Erweiterungen des Stadtbahnnetzes wurden hier bereits berücksichtigt.

## 4.4 Beförderungsqualität

Der öffentliche Nahverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart zeichnet sich nicht nur durch ein dichtes Angebot, sondern mit modernen Fahrzeugen, umfangreicher Fahrgastinformation und gut ausgebildetem Fahrpersonal auch durch eine hohe Beförderungsqualität aus. Die vorbildlich umgesetzte Verbundintegration erleichtert zudem Pendlern und Besuchern aus dem Umland den Umstieg auf die städtischen Verkehrsmittel. Um die hohe Akzeptanz des ÖPNV zu erhalten, ist das erreichte Qualitätsniveau fortzuführen. Hieraus ergeben sich entsprechende Vorgaben an die Verkehrsunternehmen.

### 4.4.1 Fahrzeuge

- Im Linienbusverkehr sind ausschließlich **Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge** einzusetzen. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzliche eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein. Im Schienenverkehr ist die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen.
- Die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen die **Anforderungen** der Richtlinien EU 2001/85 und UN/ECE R107 erfüllen. Stadtbahnwagen müssen mindestens 2 Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwägen oder Fahrrädern aufweisen.

- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge sind mit einer **Klimaanlage** für den Fahrgastraum auszustatten.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge verfügen über Einrichtungen zur **LSA-Beeinflussung**.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge sollen mit einer Anlage zur **Video-Überwachung** ausgerüstet sein. In Stadtbahnfahrzeugen soll für Notfälle eine direkte Sprechverbindung zum Fahrer ermöglicht werden.
- Für den **Antrieb** der Linienbusse sind neben den aktuellen gesetzlichen Vorgaben auch die Anforderungen des gültigen Luftreinhalteplans und der Umweltzonenregelung einzuhalten. Sollten sich während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans diese Vorgaben verschärfen, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Stadtbahnfahrzeuge werden elektrisch angetrieben.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge entsprechen antriebstechnisch den **topographischen Anforderungen** vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällestrrecken.
- **Reservebusse** für Ersatzverkehre (Stadtbahn und Bus) entsprechen der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge müssen von der Leitstelle über ein **rechnergestütztes Betriebsleitsystem** (RBL/ITCS) mit ihrer Linienkennung erfasst werden können. Die Standortdaten sind auch der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart und der Verbundgesellschaft zur Verfügung zu stellen. Eine Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrer muss jederzeit gewährleistet sein.
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die **Sauberkeit** der Fahrzeuge innen wie außen.
- **Beschädigungen** werden schnellstmöglich repariert; sicherheitsrelevante Schäden sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich entfernt werden.

#### 4.4.2 Haltestellen

- Neu- und umzubauende Bushaltestellen sind **barrierefrei** und mit den jeweils aktuell für Stuttgart abgestimmten anfahrbaren Profilbordsteinen auszuführen. Nicht funktionsfähige Fahrtreppen und Aufzüge bei Stadtbahn-Stationen müssen möglichst kurzfristig wieder instand gesetzt werden.

- An den Bus- und Stadtbahnhaltestellen im Stadtgebiet ist das mit dem Betrieb der Linien betraute Verkehrsunternehmen für die Informationsvitrinen und die **Ausstattung der Haltestellen** mit Informationsmedien zuständig. Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, wird diese vom verursachenden Verkehrsunternehmen angestoßen. Ggf. erfolgt zwischen diesem und dem betreuenden Unternehmen eine Absprache hinsichtlich der durchzuführenden Arbeiten und der Kostentragung.
- Die **Reinigung** von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit.
- **Beschädigungen oder Farbschmierereien** sollen zeitnah behoben bzw. beseitigt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Entwendete Fahrplanaushänge sind schnellstmöglich zu ersetzen.

#### 4.4.3 Kundenservice

- An geeigneten Standorten im Stadtgebiet sind **Kundencenter** bzw. personenbediente Verkaufsstellen einzurichten. Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden zudem montags bis freitags während der üblichen Bürozeiten telefonisch erreichbar. Fundsachen sollen montags bis freitags an einer zentralen Fundstelle abgeholt werden können.
- Die Unternehmen veröffentlichen eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können. Auf **Kundenschreiben** (Anfragen oder Beschwerden) soll in angemessener Zeit nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden.
- **Mitarbeiter mit Kundenkontakt** zeichnen sich durch
  - höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten,
  - kundenorientiertes Verhalten,
  - gute Deutschkenntnisse,
  - gute Tarifkenntnisse,
  - Ortskenntnisse,
  - lokale Netzkenntnisse und
  - die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne)aus. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt.

#### 4.4.4 Verbundintegration

- Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den **Gemeinschaftstarif des VVS** an. Mit der Tarifierung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxen, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit der Landeshauptstadt und der Verbundgesellschaft zugelassen werden. Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch die Stadt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden.
- Für den Fahrscheinvertrieb sowie die Meldung von Fahrgeldeinnahmen an die Verbundgesellschaft sind die jeweils in den VVS-Gremien beschlossenen Regelungen im VVS einzuhalten. Der **Fahrscheinverkauf** erfolgt im Linienbusverkehr in den Fahrzeugen, im Stadtbahnverkehr durch Fahrausweisautomaten an den Haltestellen. Entwerfer sind in den Bussen und Stadtbahnfahrzeugen zu installieren. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die jederzeitige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit der Landeshauptstadt und der Verbundgesellschaft zugelassen werden.
- Im VVS erfolgt derzeit die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein **elektronisches Fahrgeldmanagement** unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und mobilen Lösungen / HandyTicket / Online-Ticket. Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv. Das mit dem Betrieb der städtischen Linien betraute Verkehrsunternehmen betreibt die entsprechenden Hintergrundsysteme und stellt an Kundenkontaktpunkten (physisch und online) die Kundenschnittstellen bereit. Die Verbundgesellschaft ist für die fristgerechte Bereitstellung von Relationsdaten und elektronischen Strukturdaten für das elektronische Fahrgeldmanagement zuständig.
- Die **Einnahmesicherung** ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Der optimale Kontrollgrad wird von den Verkehrsunternehmen in regelmäßigen Abständen als Zielvorgabe für die Prüffrequenz definiert. Die Tickets werden bei der derzeit im Einsatz befindlichen Kontroll- und Prüfinfrastruktur im Bus beim Zustieg durch sowie stichprobenartig in allen Fahrzeugen durch Prüfpersonal kontrolliert.
- Für die **Fahrgastinformation** werden die Vorgaben der in den VVS-Gremien beschlossenen Normen Fahrgastinformation des VVS umgesetzt. Dies gilt für die Information an und in Fahrzeugen ebenso wie für die Informationsausstattung an Haltestellen. Für die Fahrgastinformation auf unternehmenseigenen Websites wird zur Gewährleistung der

verbundinternen Konsistenz empfohlen, bei unternehmensübergreifenden Informationsbestandteilen (z. B. Liniennetze, Tarife, ...) auf aktuelle Inhalte der VVS-Website ([www.vvs.de](http://www.vvs.de)) zurückzugreifen.

- Für den zuverlässigen Betrieb der elektronischen Fahrplanauskunft versorgen die Verkehrsunternehmen die Verbundgesellschaft unaufgefordert mit den jeweils aktuellsten Soll-**Fahrplandaten** sowie kontinuierlich mit Echtzeit-Fahrplaninformationen.
- **Verkehrserhebungen** der Verbundgesellschaft an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie deren Auftragsunternehmen unterstützt. Erhebungspersonal mit gültigem Zählerausweis wird dabei unentgeltlich befördert. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen die Verbundgesellschaft bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten.
- Zur Gewährleistung einer widerspruchsfreien Kundenansprache arbeiten die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft im Bereich **Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation** eng zusammen. Diese Zusammenarbeit beinhaltet u. a.
  - die Abstimmung von Vermarktungs-Kampagnen
  - die fallweise Auslage von Druckerzeugnissen der Verbundgesellschaft in Verkaufsstellen und Fahrzeugen,
  - das fallweise Anbringen von Plakaten/Aufklebern der Verbundgesellschaft in Fahrzeugen und an Haltestellen,
  - die Verlinkung und Betreuung von Webinhalten,
  - die Abstimmung von Pressemitteilungen,
  - ein koordiniertes Vorgehen bei lokalen Werbemaßnahmen (Streckenöffnungen, verändertes Verkehrsangebot).

## 4.5 Barrierefreiheit

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 (3) „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Den Begriff „Barrierefreiheit“ definiert das im Jahr 2002 verabschiedete Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) in § 4 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 in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Außerdem kommt es infolge verringerter Fahrgastwechselzeiten zu einer Stabilisierung der Fahrpläne.

Die Landeshauptstadt Stuttgart stellt in ihrem Zuständigkeitsbereich schrittweise die Barrierefreiheit sicher. So ist bei der Vergabe von Linienverkehren künftig für den Regelfahrplan grundsätzlich der Einsatz von Fahrzeugen zu fordern, die im Zusammenspiel mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg erlauben.

#### **4.5.1 S-Bahn (nachrichtlich)**

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, werden neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich barrierefrei errichtet. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden. Auf Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart sind mit Ausnahme der Station „Feuerbach“ alle S-Bahn-Bahnsteige im Grundsatz stufenfrei zu erreichen, wenngleich dies teilweise erhebliche Umwege erfordert. Zur Verkürzung dieser Wege wäre deshalb die Nachrüstung von Aufzugsanlagen nicht nur in Feuerbach, sondern auch an der Station „Nürnberger Straße“ wünschenswert. Größere Defizite bestehen noch hinsichtlich der zu niedrigen Bahnsteighöhen. Hier sind noch für die Stationen „Feuerbach“, „Neuwirshaus“, „Untertürkheim“, „Weilimdorf“ und „Zuffenhausen“ Lösungen zu finden.

## 4.5.2 Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz der SSB verfügt über 204 Haltestellen, die alle mit Hochbahnsteigen ausgestattet sind. Die Nachrüstung von Aufzügen oder der barrierefreie Umbau der Stadtbahnhaltestellen ist in Arbeit bzw. in Planung. Der aktuelle Ausbauzustand der Stadtbahn-Haltestellen ist in folgender Tabelle dargestellt:

**Tabelle 4.5: Barrierefreier Ausbauzustand der Stadtbahn-Haltestellen in Stuttgart**

Ausstattung	Barrierefreier Ausbau
Rampen oder Aufzüge zu den Bahnsteigen	200 Haltestellen (98 %)
Blindenleitlinien mit Einstiegsfeldern zur Markierung der Fahrzeugtüren	120 Haltestellen (59 %)
Dynamische Zugzielanzeiger (DFI)	133 Haltestellen (65 %)
Zugzielansagen in unterirdischen Haltestellen	15 Haltestellen (100 %)

**Oberirdische Haltestellen** bzw. Rampenhaltestellen mit Hochbahnsteig, aber ohne Rampe, sind die Haltestellen:

- „Bopser“ und
- „Vaihingen Viadukt“.

Bei der Haltestelle „Vaihingen Viadukt“ 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.

**Unterirdische Stadtbahn-Haltestellen** ohne Aufzüge/Rampen sind die Haltestellen

- „Staatsgalerie“:  
wird im Zuge des Umbaus im Zusammenhang mit Stuttgart 21 mit barrierefreien Zugängen ausgestattet.
- „Österreichischer Platz“:  
wird gegenwärtig mit Aufzügen nachgerüstet.

Momentan ist ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in die bzw. aus der **Zahnradbahn** nicht gegeben. Dies wird mit der nächsten Fahrzeuggeneration angestrebt.

Die Nachrüstung von Blindenleitlinien und Einstiegsfeldern erfolgt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsarbeiten von Hochbahnsteigen. Der Ausbau der DFI-Anzeiger läuft im Rahmen eines separaten Nachrüstprogramms. Die Durchführung beider Maßnahmen geschieht jährlich, ist aber vom Umfang her abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.

Die Wartung der Aufzüge und Fahrtreppen unterirdischer Haltestellen erfolgt über das Tiefbauamt der Stadt Stuttgart. Seit einigen Jahren gibt es die Aufzugs- und Fahrtreppenzentrale, in der sämtliche Störmeldungen registriert und die Störungsbehebungen koordiniert werden. Durch diese zentrale Anlaufstation konnten zeitliche Abläufe optimiert werden.

### 4.5.3 Bus

Im Verkehrsgebiet der SSB-Buslinien, das vorwiegend die Stadt Stuttgart, aber auch teilweise die umliegenden Landkreise umfasst, befinden sich ca. 1.590 Richtungshaltestellen. Die Verteilung der von SSB-Buslinien bedienten Richtungshaltestellen auf das Stadtgebiet Stuttgart und die Landkreise sowie der Stand des barrierefreien Ausbaus ist in folgender Tabelle dargestellt:

**Tabelle 4.6: Barrierefreier Ausbauzustand der Bushaltestellen in Stuttgart**

<b>Gemarkung</b>	<b>Anzahl Richtungshaltestellen</b>	<b>davon barrierefrei ausgebaut:</b>
Stadt Stuttgart	940	270 Richtungshaltestellen (29 %)
Landkreise	650	93 Richtungshaltestellen (14 %)

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, die Haltestelleninfrastruktur an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. Der Ausbau der

Haltstellen auf eine Höhe von 18 cm ermöglicht im Zusammenspiel mit den eingesetzten Niederflurfahrzeugen relativ geringe Spaltmaße, die den Einstieg in die Fahrzeuge erleichtern. Zusätzlich kann mit der Kneeling-Funktion oder dem Einsatz von Rampen das Spaltmaß bis auf wenige cm bzw. bis zum Nullniveau minimiert werden.

Anl. 4.5 In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltstellen weiter vorangetrieben und eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt werden. Bei Neuplanungen und Umbaumaßnahmen sollen daher grundsätzlich 18 cm hohe Bordsteine eingeplant werden. Der Einsatz des sog. Stuttgarter Combi-Bords ist dabei vorzuziehen, da der Formstein ein noch näheres Heranfahren an den Bordstein ermöglicht und auch das horizontale Spaltmaß minimiert wird. Die wichtigsten Elemente einer barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle sind in Anlage 4.5 dargestellt.

Langfristiges Ziel ist es, alle Haltstellen - sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen - auf 18-cm-Bordsteine umzurüsten. Der Schwerpunkt der Ausbaumaßnahmen liegt zunächst auf den sogenannten Innenstadt-Linien (den „40er-Linien“). Darüber hinaus ist kurz- bis mittelfristig der Ausbau von weiteren Haltstellen sinnvoll, die durch ihre Lage und ihren Erschließungscharakter vorrangig umgebaut werden sollten. Entscheidungskriterien sind dabei u. a. die Nähe zu öffentlichen oder besonderen Einrichtungen (Schule, Kirche, Friedhof, Krankenhaus, Seniorenwohnanlage, Arbeitsplatzschwerpunkt), die Verknüpfungsfunktion für Buslinien untereinander und zu übergeordneten Verkehrsmitteln sowie das generelle Fahrgastaufkommen.

Anl. 4.6 und 4.7 Aus dieser Priorisierung folgt, dass die in Anlage 4.6 dargestellten Haltstellen vorrangig barrierefrei umzubauen sind. Anlage 4.7 gibt – ergänzend hierzu – einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart.

## **5 Bewertung**

### **5.1 Vorgehensweise**

Das vorhandene Verkehrsangebot ist an den im Kapitel 4.2 definierten Anforderungen zu messen. Werden Unterschreitungen festgestellt, ist zu prüfen, ob die Abweichungen unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten beseitigt werden können. Lässt sich beides bejahen, leitet sich daraus ein Handlungsbedarf ab. Soweit das Defizit ausschließlich durch betriebliche Maßnahmen beseitigt werden kann, wird erwartet, dass es im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsleistungen beseitigt wird. Sind bauliche Maßnahmen notwendig, kann die Angebotsverbesserung zwangsläufig erst nach deren Abschluss wirksam bzw. umgesetzt werden. Dies wird in der Regel nicht in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegen.

### **5.2 Überprüfung des Verkehrsangebots**

#### **5.2.1 Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)**

Die vorhandene Erschließungssituation wird mit den Zielsetzungen gemäß Kap. 4.2.1 verglichen. Weil das schlichte Vorhandensein einer Haltestelle aber nicht automatisch bereits die ÖPNV-Erschließung eines Gebiets sichert, sondern dabei auch der Umfang der Haltestellenbedienung eine Rolle spielt, wurden zusätzlich alle Haltestellen aus der Betrachtung herausgenommen, an denen an Normalwerktagen (Mo-Fr) weniger als 11 Bus-Abfahrten stattfinden. Dieser Wert wird aufgrund einer Abstimmung der Aufgabenträger Bus im VVS inzwischen als genereller Mindestwert für die Wahrnehmung einer Erschließungswirkungen durch Bewohner oder Beschäftigte verwendet.

Anl. 4.1  
und 4.2

In den Anlagen 4.1 und 4.2 sind für das gesamte Stadtgebiet die Einzugsbereiche der erschließungsrelevanten Bus- und Schienenthaltestellen dargestellt. In Anlage 4.1 sind vorrangig die Schienenthaltestellen, in Anlage 4.2 vorrangig die Bushaltestellen abgebildet.

In der Gesamtschau zeigt sich, dass die Siedlungsflächen im Stadtgebiet mit dem gegenwärtigen Verkehrsnetz sehr gut abgedeckt werden. Es verbleiben lediglich kleinere Erschließungslücken mit zumeist nur geringen Abweichungen von den Zielwerten. Insoweit wird bezüglich der räumlichen Erschließung kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen. Vielfach kann zur Behebung der Defizite auch keine Lösung angeboten werden, da die technischen Voraussetzungen (Straßennetz) einer bessere Bedienung entgegenstehen oder der Aufwand hierfür unverhältnismäßig hoch wäre. Es wird daher empfohlen, die räumliche Erschließung auf der Basis des aktuell bestehenden ÖPNV-Streckennetzes zu sichern.

### **5.2.2 Beförderungszeiten**

Aufbauend auf der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans und ausgehend von Tatsache, dass das ÖPNV-Angebot seit Dezember 2009 (Beschlussfassung 2. Nahverkehrsplan) verbessert wurde, wurden bei Analyse dieses Kriteriums die Beförderungszeiten zwischen der Stuttgarter Stadtmitte (den Haltestellen Stuttgart Hbf, Stadtmitte, Charlottenplatz) und den Haltestellen, bei denen bei der letzten NVP-Fortschreibung ein Defizit festgestellt worden war (Beförderungszeit > 30 Minuten zur Stadtmitte), noch einmal überprüft.

Anl. 4.3 Beim Kriterium Beförderungszeiten bleibt festzustellen, dass im 2. Nahverkehrsplan als lösbar dargestellte Beförderungszeit-Defizite inzwischen weitgehend beseitigt sind. So konnten mit einer Anschlussoptimierung der Buslinie 90 an der S-Bahn-Station Weilimdorf die Beförderungszeiten für Hausen und Giebel zur Stadtmitte verkürzt werden. Mit Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Gewerbegebiet Fasanenhof-Ost sind außerdem die im 2. Nahverkehrsplan für das Gewerbegebiet ausgewiesenen Beförderungszeit-Defizite beseitigt worden; die Stadtmitte Stuttgart (Haltestelle „Charlottenplatz“) ist nun von Fasanenhof-Ost aus in 25 Minuten zu erreichen. Signifikante Überschreitungen der Zielsetzung sind mit dem aktuellen Verkehrsangebot daher nur noch in tolerierbaren Einzelfällen zu beobachten.

### 5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Für die Bewertung wurden die aktuellen, erschließungsrelevanten Linienverkehre den Bedienungskategorien gemäß Kap. 4.2.3 zugeordnet. Die entsprechende Klassifizierung ist in Tabelle 5.1 dargestellt. Die Buslinien 50, 55, 79, 131, 502, 591, 612, 746, 747, 748, 751 und 806 sind für die Bedienung des Stadtgebiets nur von untergeordneter Bedeutung und wurden deshalb nicht betrachtet.

**Tabelle 5.1: Zuordnung der Linien zu Mindestbedienungskategorien**

Kategorie	Linien
S	U1, U2, U3, U4, U5*, U6, U7, U8*, U9, U12, U13, U14, U15
Z	10
1	40, 41, 42, 43, 44
2	52 (Burgholzhof/Altenburg), 54 (Neugereut), 56 (Neckarpark), 60 (Luginsland), 65 (Heumaden), 70/73 (Plieningen), 70/74/76 (Birkach), 81 (Vaihingen-West/Büsnau)
3	45, 52 (Zuffenhausen), 52/99 (Stammheim), 54 (Mönchfeld), 56 (Hallschlag + Schlachthof), 57 (Burgholzhof), 58 (Auf der Gans), 61, 62, 64, 66, 70 (Ruhbank), 70/71 (Hoffeld), 72, 73/77 (Landhaus), 74/76 (Asemwald), 80*, 81 (Dürtlewang), 82, 90, 401 (Zazenhausen)
4	54/58 (Sommerrain), 71 (Schönberg), 73 (Steckfeld), 77 (Fasanenhof-Ost), 82/86 (Berghau), 84 (Buchrain), 91, 92, 99 (Schlotwiese), 101, 103 122, 401 (Bachhalde), 412*, 501/503*, 508*

\*) Unterschreitung der Mindestwerte im Rahmen der zulässigen Ausnahmen möglich

Die Analyse der aktuellen Fahrpläne zeigt, dass die Mindestbedienung fast durchweg eingehalten, in vielen Fällen angebotsorientiert auch übertroffen wird. Soweit überhaupt Unterschreitungen der Taktvorgaben feststellbar sind, handelt es sich in der Regel um einzelne Taktlücken aufgrund von Taktwechseln oder Fahrplanoptimierungen für den Schülerverkehr. Hier sind ggf. im Zuge künftiger Betriebsplanungen Änderungen möglich. Wegen der Geringfügigkeit der Abweichungen erscheint eine explizite Forderung nach Fahrplananpassungen jedoch verzichtbar.

Die Vorgaben für die Betriebszeiten sind weitestgehend eingehalten. Gegenwärtig besteht kein Handlungsbedarf.

## **6 Ausbau des ÖPNV-Angebots**

### **6.1 Einführung**

Das Stadtbahnnetz Stuttgarts, das sich aus dem Straßenbahnnetz entwickelte und dieses mittlerweile ersetzt hat, besitzt eine Streckenlänge von aktuell 130 km (26 km davon untertunnelt) mit 193 Stationen (14 davon unterirdisch). Nach Fertigstellung aller derzeit betriebenen Ausbauprojekte wird es 137 km lang sein. Das Stadtbahnnetz ist nicht ausschließlich auf das Stuttgarter Stadtgebiet beschränkt, sondern reicht bis in die Nachbarstädte Fellbach, Gerlingen, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern und Rems-eck hinein. Es wird gegenwärtig von 13 regulären und zwei Sonderlinien bedient. Mit rund 416.000 beförderten Personen pro Tag ist die Stadtbahn in der Landeshauptstadt das wichtigste Erschließungssystem, das weiter verbessert und ausgebaut werden soll.

Den ca. 179.000 täglichen Busfahrgästen stehen in Stuttgart ca. 500 Bushaltestellen zur Verfügung, an denen Zugang zu aktuell 53 Buslinien des Regelverkehrs besteht. Auch dieses Netz umfasst grenzüberschreitende Relationen und bietet damit Direktverbindungen in nahezu alle Nachbarkommunen. Seit 1990 wird das Busnetz des Regelverkehrs am Wochenende durch ein Nachtverkehrsnetz ergänzt.

### **6.2 Stadtbahn**

#### **6.2.1 Abgeschlossene Projekte und Angebotsverbesserungen**

##### **Linie U6**

Von 2007 bis 2010 wurde die Stadtbahnlinie U6 Richtung Süden um 2.750 m, 650 m davon untertunnelt, über den Fasanenhof und bis in das Gewerbegebiet Schelmenwasen verlängert. So wurden mehr als 6.500 Anwohner und 2.000 Arbeitsplätze an die Stadtbahn angeschlossen.

**Linie U15**

Der Umbau der Stadtbahnlinie U15 im Stuttgarter Norden nach Stammheim begann 2008 und wurde 2011 fertiggestellt. Die Trasse ist 2.958 m lang, 1.060 m davon verlaufen unterirdisch. Die Fahrzeit zwischen Stammheim und dem Stuttgarter Hauptbahnhof verringerte sich mit dieser Maßnahme um 6 Minuten.

**Linie U12**

Im September 2013 ging der Streckenabschnitt der Stadtbahnlinie U12 zwischen Löwentor und Hallschlag in Betrieb. Die Schienenstrecke wurde damit um 2.000 m verlängert. Alle Haltestellen wurden für 80 m-Fahrzeuge ausgelegt.

**Alle Linien**

Im Dezember 2014 wurde mit Ausnahme der Stadtbahnlinien U5 und U8 auf allen Stadtbahnlinien der 10-Minuten-Takt an Werktagen über ca. 19:30 Uhr hinaus bis ca. 20:30 Uhr in den Abend hinein verlängert. Die Innenstadtbuslinien sowie stark nachgefragte Außenbuslinien wurden in diesem Zusammenhang ebenfalls angepasst. Zudem wurde bereits im September 2013 auf den Stadtbahnlinien in der abendlichen Schwachverkehrszeit der 15-Minuten-Takt bis Betriebsende verlängert.

**6.2.2 Zukünftige Ausbauprojekte****Linie U12**

- Südast:

Der Synergiepark in Stuttgart-Vaihingen mit ca. 20.000 Arbeitsplätzen und das Wohngebiet Dürtlewang mit ca. 3.700 Einwohnern werden ab dem Jahr 2016 durch eine neue, 1.100 m lange Trasse erstmals mit der Stadtbahn direkt an die Innenstadt angebunden sein. Es entstehen zwei neue Haltestellen, die Haltestellen „Lapp Kabel“ und „Dürtlewang“; die Haltestelle „Wallgraben“ wird verschoben.

- **Nordost:**  
Nach der Fertigstellung des Abschnitts Löwentor - Hallschlag wird bis Ende 2016 auch der Abschnitt Hallschlag - Aubrücke mit der Haltestelle Bottroper Straße in Betrieb gehen. Hierzu werden 1.100 m Strecke neu gebaut, 480 m davon im Tunnel. Die U12 wird dann bis nach Remseck verlängert, die U14 wird nur noch bis zur Haltestelle „Mühlhausen“ fahren. Alle Haltestellen werden dann für 80 m-Fahrzeuge ausgelegt sein.
- **Europaviertel:**  
Aufgrund von Folgemaßnahmen zu Stuttgart 21 muss die Stadtbahntrasse zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle „Stadtbibliothek“ verlegt werden. Dies betrifft die Stadtbahnlinien U5, U6, U7, U12 und U15. Die Linie U12 fädelt künftig kurz vor der Haltestelle „Stadtbibliothek“ aus der Stammstrecke aus. Eine 1.400 m lange Neubaustrecke mit einem 145 m langen Brückenbauwerk, auf dem sich die neue Stadtbahnhaltestelle „Budapester Platz“ befindet, führt die U12 zu der bestehenden Haltestelle „Milchhof“ und der bestehenden Stadtbahnstrecke durch die Nordbahnhofstraße.

### **Linie U5**

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen beabsichtigt, die Stadtbahnlinie U5 zu ihrem neuen Endpunkt „Markomannenstraße“ zu verlängern. Hierdurch würde eine Gewerbegebietserweiterung, die neue Stadtmitte von Leinfelden (Neuer Markt) sowie die südlichen Wohngebiete von Leinfelden besser erschlossen.

### **Linie U6**

Bis Ende des Jahres 2019 soll die Stadtbahnlinie U6 bis zur Messe und dem Flughafen sowie dem neuen Filderbahnhof verlängert werden. Diese Strecke könnte auch das geplante Gewerbegebiet Leinfelden-Echterdingen Ost anbinden. Es entstehen die Haltestellen „Echterdingen Stadionstraße“, „Messe West“ und „Flughafen/Messe“. Letztere befindet sich auf Ebene der

Messepiazza, ca 50 m vom neuen Filderbahnhof, ca. 150 m von der gleichnamigen S-Bahn-Station und ca. 350 m vom neuen Fernomnibusbahnhof „Stuttgart Airport Busterminal (SAB) entfernt.

## **6.3 Bus**

### **6.3.1 Umgesetzte Angebotsverbesserungen**

In den vergangenen Jahren wurden im SSB-Busverkehr zahlreiche Fahrplan-Angebotsverbesserungen realisiert. Diese trugen zu einer kontinuierlichen Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV bei, zu dem in Stuttgart der Bus ebenso gehört wie die leistungsstärkeren Schienenverkehrsmittel S-Bahn und Stadtbahn. Bei den Verbesserungen im Busverkehr sind seit dem Jahr 2009 die im Dezember 2011 umgesetzte Ausweitung des Nachtbusangebots in Nächten von Donnerstag auf Freitag sowie die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 realisierte Ausweitung des 10-Minuten-Takts am Abend bis ca. 20.30 Uhr hervorzuheben.

### **6.3.2 Zukünftige Angebotsverbesserungen**

Wie aus den Ergebnissen in Kapitel 6 deutlich wird, ergibt sich aus der Bestandsanalyse im Linienbusverkehr der Stadt Stuttgart kein zwingender Handlungsbedarf.

Eine Stärke des Verkehrssystems Bus ist der Umstand, dass mit relativ wenig Aufwand schnell und flexibel auf Nachfrageänderungen reagiert und Angebotsänderungen relativ kurzfristig vorgenommen werden können. Auf die Nennung einzelner, aktuell diskutierter Angebotsänderungen wird daher im Nahverkehrsplan verzichtet. Das Leistungsangebot im Busverkehr soll jedoch im Rahmen der Zielvorgaben des Nahverkehrsplans und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem VVS kontinuierlich im Sinne eines größtmöglichen Kundennutzens weiterentwickelt werden.

### 6.3.3 Ausbau der Businfrastruktur

Bei den **Infrastruktur-Projekten** im Busbereich hat der **barrierefreie Ausbau der Haltestellen** oberste Priorität. Die Planungen der Stadt Stuttgart zu diesem Thema sind in Kapitel 4.4 ausführlich dargestellt.

Darüber hinaus sind zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Des Weiteren muss in der in den zu Hauptverkehrszeiten stauanfälligen Landeshauptstadt Stuttgart noch mehr dafür gesorgt werden, dass der Linienbusverkehr bevorrechtigt wird. Die 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 und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren mit ein.

Um den Themenfeldern Sicherheit und Umwelt verstärkt gerecht zu werden, sind derzeit auch im Zuge von Bus- und Stadtbahnlinien zahlreiche Maßnahmenpakete zur Einführung von Tempo 30 vor Schulen und Tempo 40 auf Steigungs-/Gefällstrecken umgesetzt. Diese Maßnahmen können sich jedoch auch nachteilig auf den Betriebsablauf auswirken. Es ist daher erforderlich, den Ausbau der **ÖPNV-Bevorrechtigung** voranzutreiben und auch die bestehenden Beschleunigungsmaßnahmen ggf. an neue Rahmenbedingungen anzupassen. Die Verstetigung des MIV durch Einführung von Tempo 40 darf für querende ÖPNV-Linien nicht zu einer Verschlechterung der Bevorrechtigungsqualität führen.

Um einen pünktlichen Linienbusbetrieb und Anschlüsse an die Schienenverkehrsmittel gewährleisten zu können, müssen bei stadtplanerischen Aufgabenstellungen die Belange des ÖPNV verstärkt berücksichtigt werden. Insbesondere innovative signaltechnische Lösungen aber auch klassische Maßnahmen zur Busbevorrechtigung wie z.B. Sondernutzung von Flächen

und Spuren durch Linienbusse sowie die Ausweitung bestehender Busspuren und Busschleusen müssen verstärkt geprüft und umgesetzt werden.

**Busfahrstreifen** haben insbesondere dort große Vorteile wo regelmäßige Rückstaus im Individualverkehr auftreten. Sie können zu einer Verstärkung des Betriebsablaufs und somit zur Gewährleistung der Pünktlichkeit wesentlich beitragen. In den vergangenen Jahren wurden nur wenige Busfahrstreifen neu eingerichtet:

- In der Wagenburgstraße vor der Schwarenbergstraße,
- in der Rotebühlstraße vor der Silberburgstraße sowie
- in der Talstraße vor der Wangener Straße.

Eine Einrichtung bzw. Verlängerung von Busfahrstreifen sollte geprüft werden

- in der Wagenburgstraße (beide Fahrtrichtungen),
- in der Hauptstätter Straße (abschnittsweise in beiden Fahrtrichtungen),
- abschnittsweise in der Rotebühlstraße,
- wo möglich in der Schwieberdinger Straße,
- in der König-Karl-Straße vor Bad Cannstatt Wilhelmsplatz sowie
- in Daimlerstraße zwischen Mercedesstraße und Deckerstraße.

Der dritte Fahrstreifen in der Kriegsbergstraße zwischen Hegel- und Arnulf-Klett-Platz dient zusammen mit der Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen ganz wesentlich der Beschleunigung der Innenstadtbuslinien 40 und 42. Dieser Fahrstreifen muss daher erhalten bleiben.

Überaus sinnvoll ist in diesem Zusammenhang auch die **ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen** und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren. Dabei kommt der Wahrung und Verbesserung der erreichten Qualitätsstufen im Hinblick auf die steigende Anzahl an Baustellen sowie die veränderten Rahmenbedingungen im Straßennetz eine hohe Bedeutung zu. Für den Betrieb besonders wichtige oder sehr störungsanfällige Streckenabschnitte sollten situative Maßnahmen zur Verfügung stehen, die eine Regulierung des Verkehrsablaufs in diesen Streckenabschnitten ermöglichen. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der **Fahrbahnbreiten** sowie die **verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung** zu achten. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ verwiesen. Zukünftig sollten neben den klassischen Maßnahmen zu Busbevorrechtigung auch **innovative signaltechnische Lösungen (z.B. temporäre Busspuren)** entwickelt werden.

# **Nahverkehrsplan**

für die

# **Landeshauptstadt Stuttgart**

## **2. Fortschreibung**

September 2015

### **Anhang:**

**Prüfung der Umweltauswirkungen  
des Nahverkehrsplans der Stadt Stuttgart  
(2. Fortschreibung)**

## Prüfung der Umweltauswirkungen

Aus Artikel 2 Buchst. a und Artikel 3 Abs. 2 Buchst. a der EU-Richtlinie 2001/42/EG<sup>1</sup> in Verbindung mit § 14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>2</sup> ergibt sich im Grundsatz die Verpflichtung, Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß §14b Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt. Bezogen auf die möglichen Inhalte des Nahverkehrsplans trifft dies ausschließlich auf Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs nach UVPG Anlage 1 Nr. 14.7, 14.8, 14.10 und 14.11 zu.

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung wird das Ziel verfolgt, Planungsansätzen von Beginn an ihre möglichen Auswirkungen auf die Umwelt gegenüberzustellen. Die Güte der Umweltprüfung muss dabei die Planungstiefe nicht übersteigen und kann sich also bei groben Trassierungsüberlegungen auch auf einem sehr überschlägigen Niveau auf der Basis „aus dem Stand“ verfügbarer Umweltdaten bewegen. Eine projektbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines Bebauungsplan- oder eines Planfeststellungsverfahrens kann durch eine Strategische Umweltprüfung nicht ersetzt werden. Um Doppelarbeit zu vermeiden, können allerdings bei einem Projekt die Prüfung einzelner Umweltaspekte auf andere Planungsverfahren (Regionalplanung, Flächennutzungsplanung) verschoben oder ggf. bereits vorliegende Prüfungsergebnisse von dort übernommen werden.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

<sup>2</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S.1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden für den Schienenverkehr ausschließlich Maßnahmen dargestellt, für die bereits Baurecht besteht bzw. die hierzu notwendigen Rechtsverfahren schon eingeleitet sind. Die Umweltauswirkungen dieser Projekte sind demnach bereits oder werden derzeit unabhängig vom Nahverkehrsplan im Rahmen dieser Verfahren mit größerem Detaillierungsgrad, als dies im Nahverkehrsplan notwendig wäre, geprüft. Eine nachgelagerte oder parallele Betrachtung der Umweltfolgen dieser Vorhaben im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung kann deshalb entfallen.

# **Nahverkehrsplan**

für die

# **Landeshauptstadt Stuttgart**

## **2. Fortschreibung**

September 2015

## **Anlagen**

## Verzeichnis der Anlagen

- |        |     |   |
|--------|-----|---|
| Anlage | 2.1 | Die im Fahrplanjahr 2015 in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnlinien (Regelbetrieb)   |
| Anlage | 2.2 | Die im Fahrplanjahr 2015 in Stuttgart verkehrenden Buslinien (Regelbetrieb)   |
| Anlage | 4.1 | Einzugsbereiche der Haltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart<br>Priorität: SSB Schiene  |
| Anlage | 4.2 | Einzugsbereiche der Haltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart<br>Priorität: Bus  |
| Anlage | 4.3 | Durchschnittliche Beförderungszeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Fahrten zwischen den Stadtteilen der äußeren Stuttgarter Stadtbezirke und der Stuttgarter City  |
| Anlage | 4.4 | ÖPNV-Bedienungskategorien in den äußeren Stuttgarter Stadtbezirken  |
| Anlage | 4.5 | Hinweise zur baulichen Gestaltung von Bushaltestellen   |
| Anlage | 4.6 | Prioritär barrierefrei auszubauende SSB-Bushaltestellen<br>[Liste: SSB/Tiefbauamt Stuttgart]  |
| Anlage | 4.7 | Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller SSB-Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart (Stand: Mai 2015)<br>[Karte SSB/Tiefbauamt Stuttgart; Kartengrundlage: OpenStreetMap] |

**Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart:  
Die im Fahrplanjahr 2015 in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnlinien (Regelbetrieb)**

Stadtbahnlinien

- U1 Fellbach - Charlottenplatz - Vaihingen
- U2 Neugereut - Charlottenplatz - Botnang
- U3 Plieningen - Möhringen - Vaihingen
- U4 Untertürkheim - Charlottenplatz - Hölderlinplatz
- U5 Killesberg - Hauptbahnhof - Leinfelden
- U6 Gerlingen - Hauptbahnhof - Fasanenhof
- U7 Mönchfeld - Hauptbahnhof - Ostfildern
- U8 Ostfildern - Möhringen - Vaihingen
- U9 Hedelfingen - Hauptbahnhof - Vogelsang (- Botnang)
- U12 Hallschlag - Hauptbahnhof - Möhringen (- Vaihingen)
- U13 (Giebel -) Feuerbach - Bad Cannstatt - Hedelfingen
- U14 Remseck - Hauptbahnhof - Heschl
- U15 Stammheim - Hauptbahnhof - Ruhbank (- Heumaden)

## Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart - die im Fahrplanjahr 2015 in Stuttgart verkehrenden Buslinien (Regelbetrieb)

### Buslinien

- 40 Wagenburgstraße - Hauptbahnhof - Kräherwald - Vogelsang
- 41 Berliner Platz - Marienplatz - Lerchenrainschule
- 42 Schlossplatz - Gablenberg - Hauptbahnhof - Erwin-Schoettle-Platz
- 43 Killesberg - Doggenburg - Charlottenplatz - Feuersee
- 44 Killesberg - Hauptbahnhof - Charlottenplatz - Westbahnhof
- 45 Buchwald - Gablenberg - Ostendplatz
- 50 Westbahnhof - Doggenburg - Pragsattel
- 52 Bad Cannstatt - Zuffenhausen - Borkumstraße (- Korntaler Straße)
- 54 (Sommerrain -) Neugereut - Hofen - Freiberg
- 55 Bad Cannstatt - Hallschlag - Münster
- 56 Wagenburgstraße - Bad Cannstatt - Münster/Zuckerfabrik
- 57 (Killesberg -) Pragsattel - Burgholzhof
- 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 -) Ruhbank - (Schönberg -) Plieningen
- 71 Hoffeld - Degerloch - Asemwald - Schönberg
- 72 Möhringen - Fasanenhof
- 73 Degerloch - Plieningen - Neuhausen a. d. F.
- 74 Degerloch - Plieningen - Bernhausen - Nürtingen
- 76 Degerloch - Plieningen - Bernhausen - Echterdingen
- 77 Degerloch - Echterdingen - Harthausen
- 79 Plieningen - Flughafen/Messe
- 80 Vaihingen Bf - Industriegebiet - Vaihingen Bf
- 81 Büsnau - Vaihingen - Rohr - Dürrlewang
- 82 Waldeck - Universität - Vaihingen - Rohr (- Leinfelden)
- 84 Vaihingen - Sindelfingen - Universität
- 86 Vaihingen - Leinfelden - Waldenbuch
- 90 Korntal - Weilimdorf - Giebel
- 91 Feuerbach - Botnang - Universität - Lauchhau (- Sindelfingen)
- 92 Rotebühlplatz - Solitude - Gerlingen - Leonberg - Heslach
- 99 Stammheim - Schlotwiese - Zuffenhausen
- 101 Obertürkheim - Esslingen a. N. - Esslingen-Oberesslingen
- 103 Hedelfingen - Esslingen a. N. - Esslingen-Zell
- 122 Esslingen - Scharnhausen - Plieningen - Flughafen/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 - Warmbronn
- 748 Universität - Maichingen
- 751 Vaihingen - Böblingen
- 806 (Degerloch -) EnBW City - Bernhausen

# Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Einzugsbereiche der  
Haltestellen  
(Priorität: SSB Schiene)

Schienehaltestellen DB:

 1000 m / 800 m

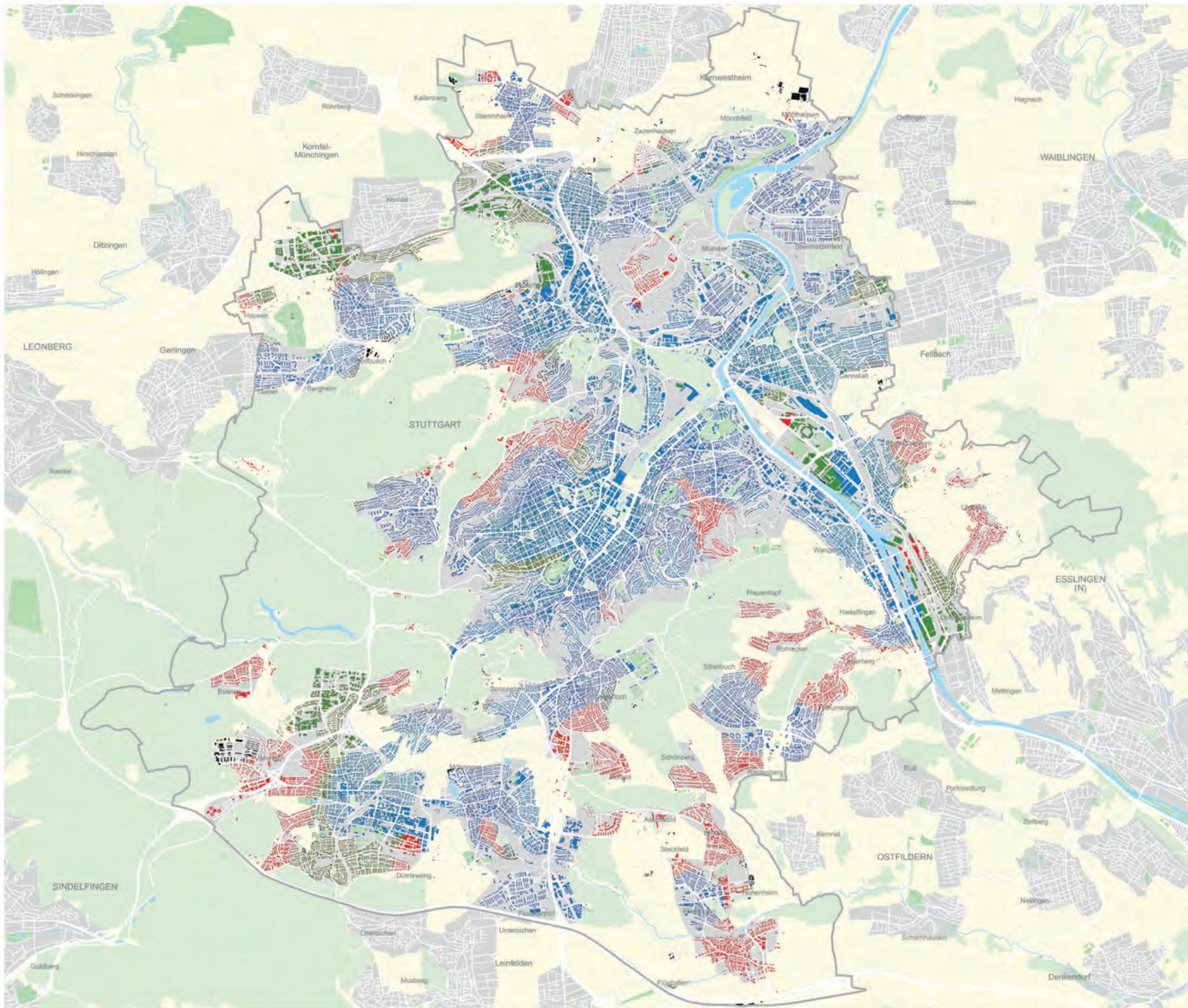
Schienehaltestellen SSB:

 600m

Bushaltestellen:

 500 m

Es sind nur Haltestellen mit mindestens  
11 Abfahrten pro Tag (Mo. bis Fr.)  
dargestellt.



# Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Einzugsbereiche der Haltestellen  
(Priorität: Bus)

Schienehaltestellen DB:

 1000 m / 800 m

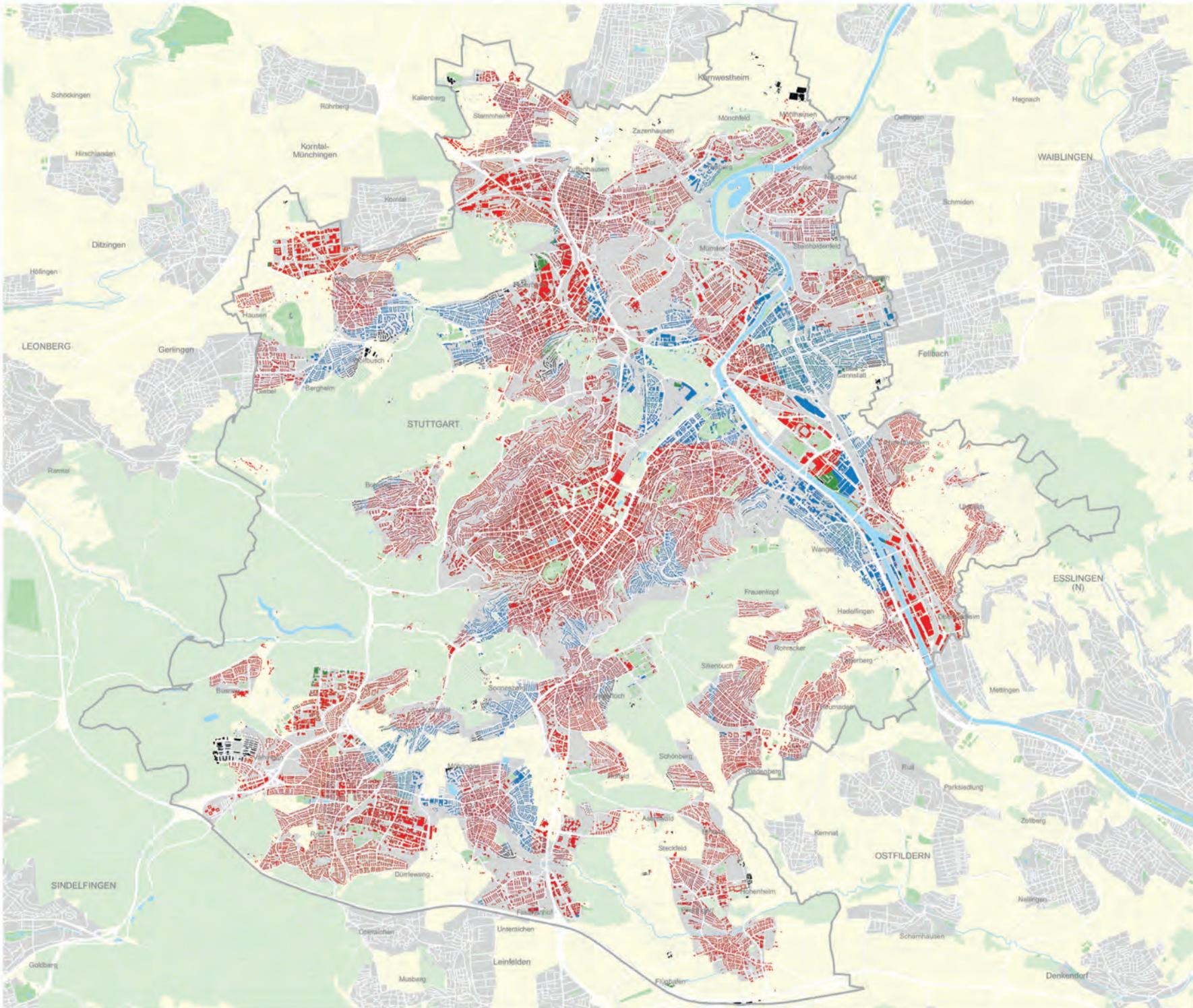
Schienehaltestellen SSB:

 600m

Bushaltestellen:

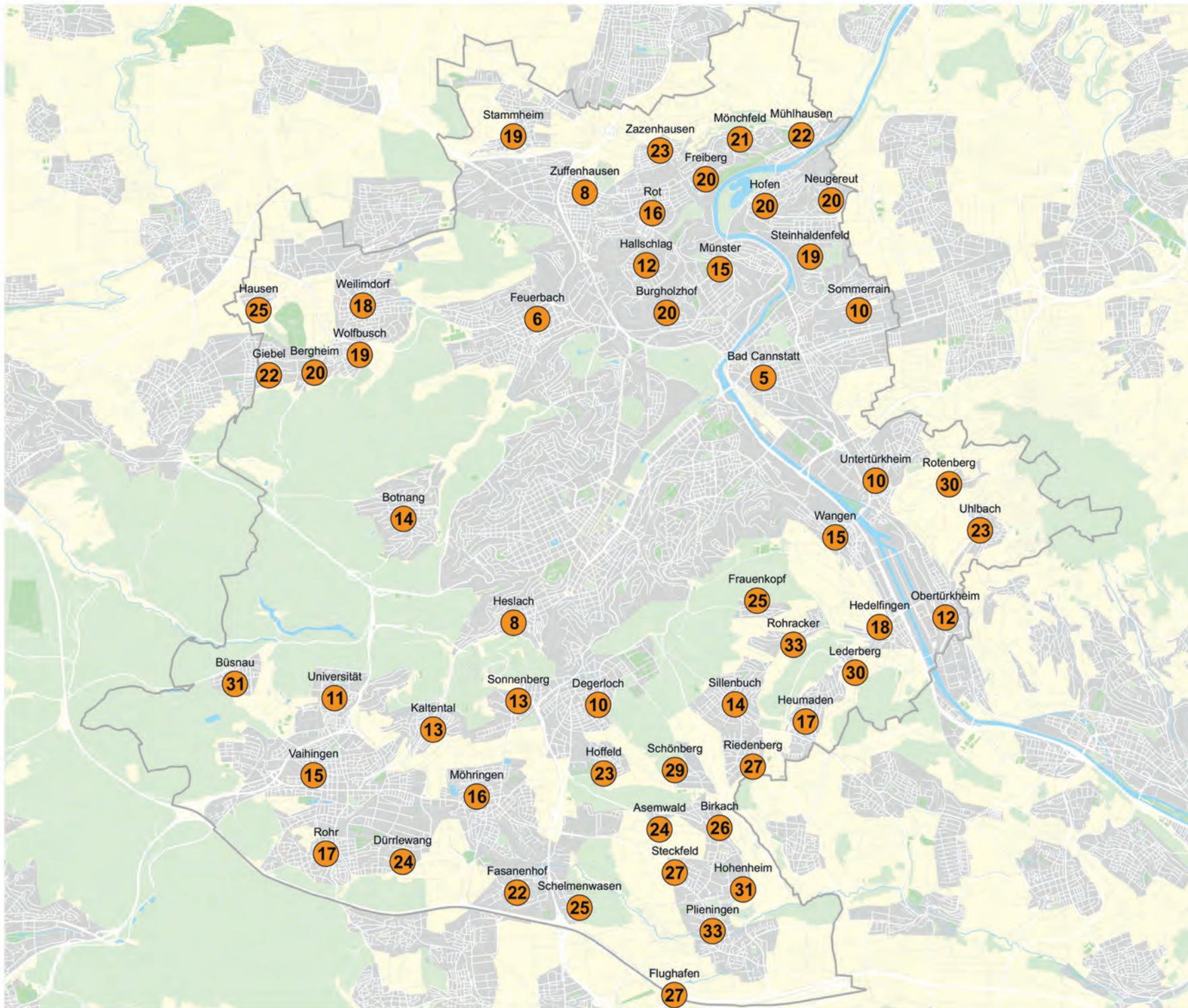
 500 m

Es sind nur Haltestellen mit mindestens 11 Abfahrten pro Tag (Mo. bis Fr.) dargestellt.



# Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

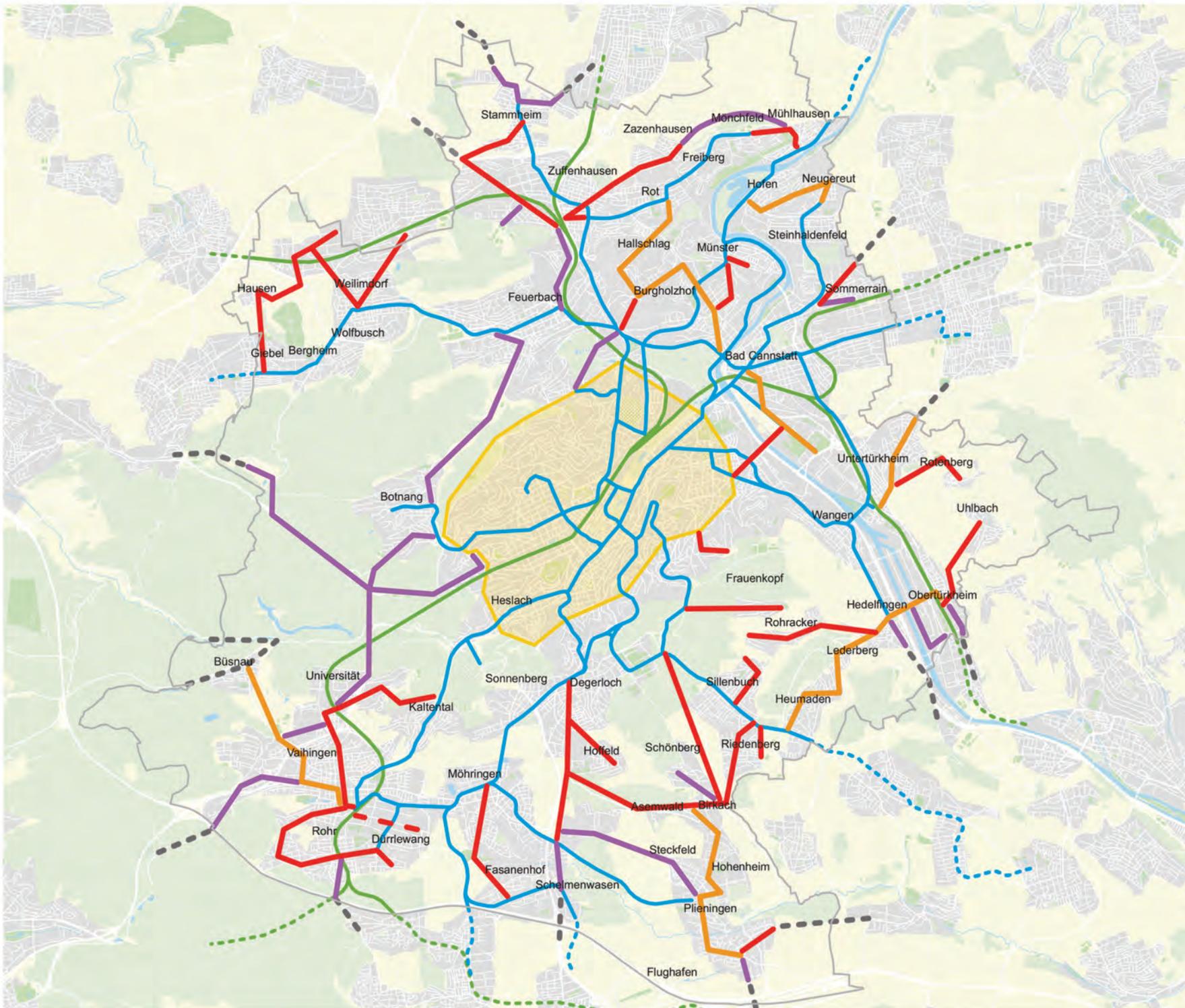
Durchschnittliche  
Beförderungszeiten mit  
öffentlichen Verkehrsmitteln  
für Fahrten zwischen den  
Stadtteilen der äußeren  
Stuttgarter Stadtbezirke  
und der Stuttgarter City



**10** Durchschnittliche Beförderungszeit  
in Minuten

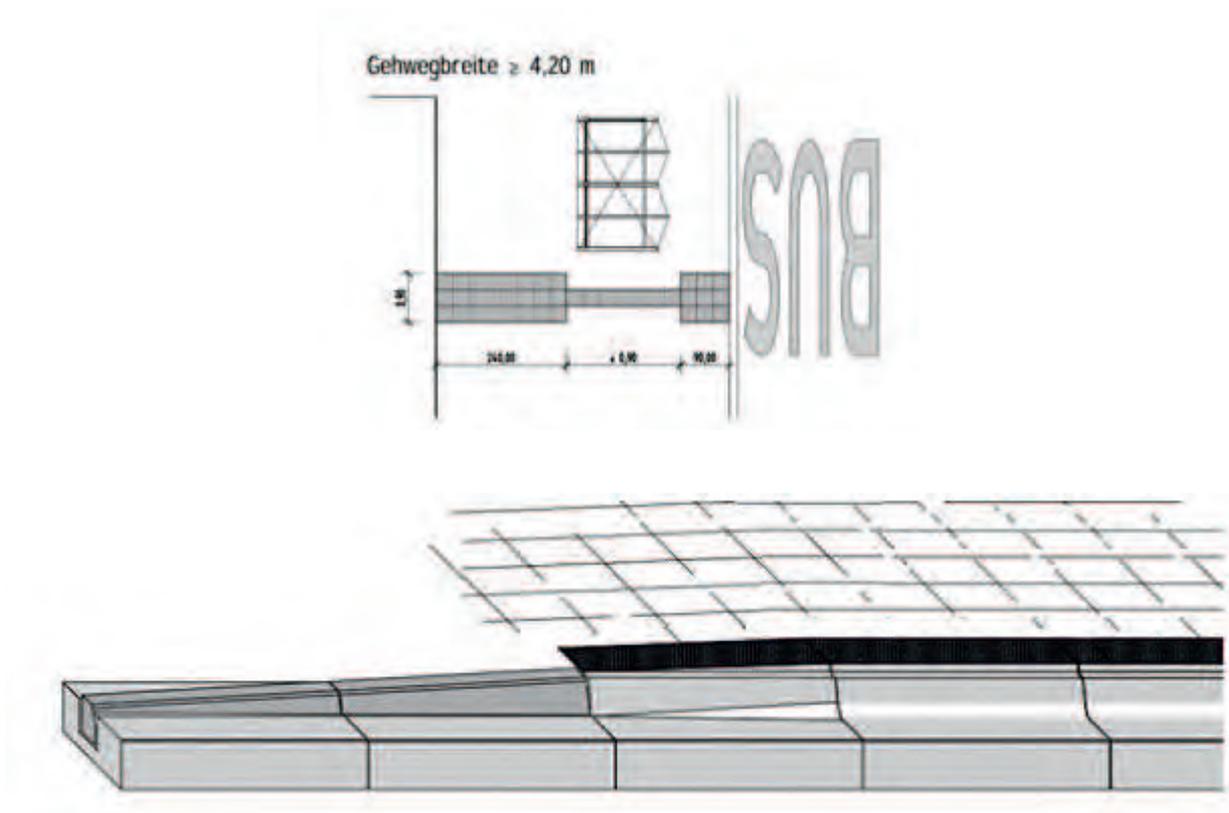
# Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Mindestbedienungshäufigkeiten  
der Erschließungsachsen  
im Busverkehr  
[nach Kategorien gemäß  
Kap. 4.2.3]



- S-Bahn
- Stadtbahn
- Bus Kategorie 1
- Bus Kategorie 2
- Bus Kategorie 3
- Bus Kategorie 4
- Bus nach außerhalb

## Hinweise zur baulichen Gestaltung von Bushaltestellen



Beispielhafte Haltestellenanlage

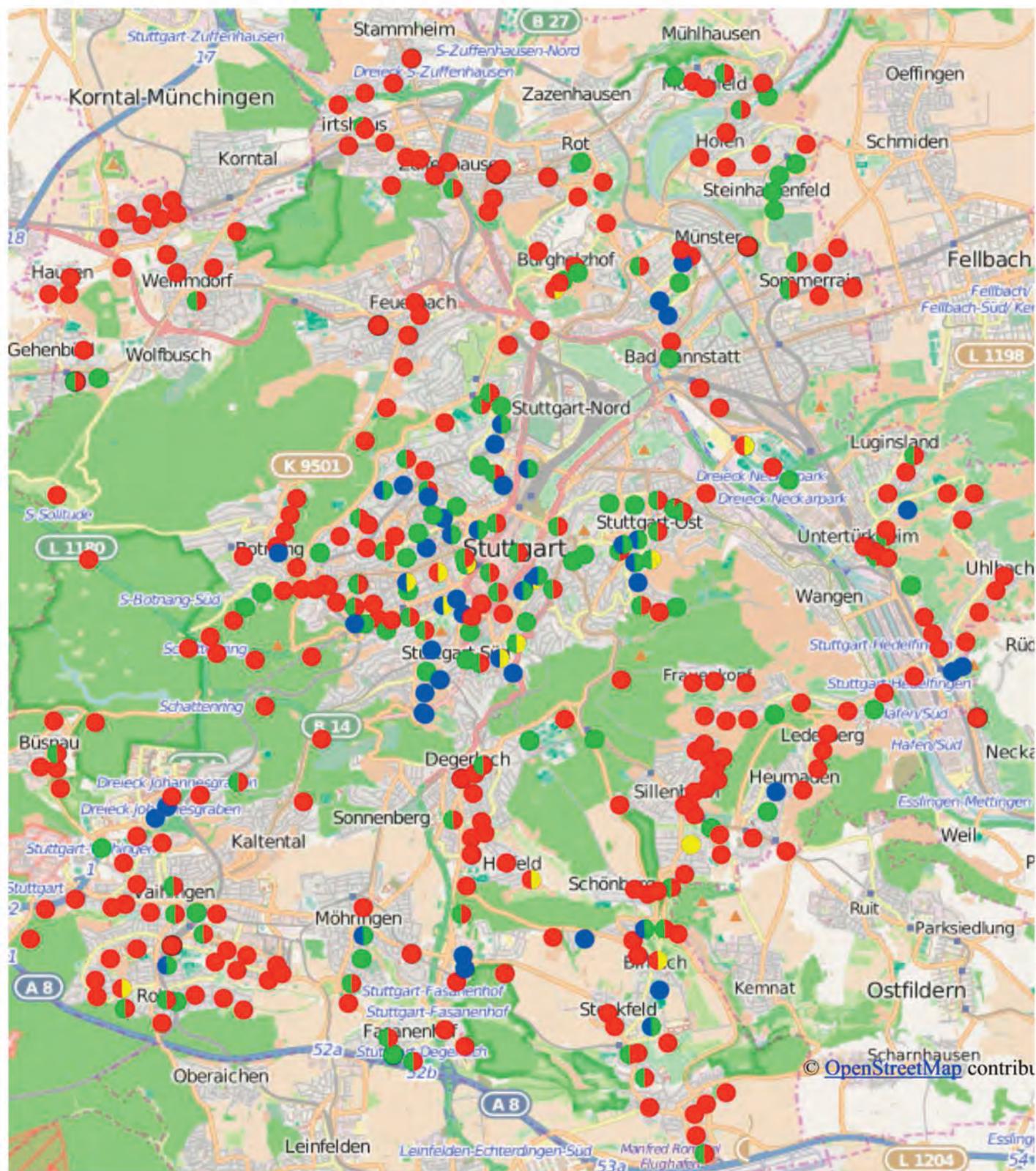
- Ausreichende Breite der Warteflächen (gemäß EAÖ 2003)
- Berücksichtigung der Manövriertfläche von Rollstühlen und Kinderwagen bei der Anordnung der Ausstattungselemente
- Hochbord 16 - 18 cm
- Spezielle Formsteine als Bordstein
- Gesicherte Überwege im Haltestellenbereich
- Taktile Bodenelemente für Sehbehinderte mit Aufmerksamkeitsfeldern, Leitstreifen und ggf. Einstiegsfeldern
- Wetterschutz oder Fahrgastunterstand
- Fahrgastinformation nach VVS-Standard

Abbildungen: Regelzeichnung für den Bau von barrierefreien Bushaltestellen (SSB, Tiefbauamt Stuttgart)  
Hinweise in Anlehnung an den Leitfaden "Unbehinderte Mobilität" (Heft 54.12/2006) der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart - Prioritär barrierefrei auszubauende SSB-Bushaltestellen

Haltestellenname	Fahrtrichtung	Betroffene Linien	Begründung
Altenburg	Cannstatt	52,55,56	Schwerpunkt, Altenburg-Schule, Römerkastell
Altenburg	Zuffenhausen	52,55	Schwerpunkt, Altenburg-Schule, Römerkastell
Am Römerkastell	Cannstatt	52,55,56	Schwerpunkt, Altenburg-Schule, Römerkastell
Am Römerkastell	Zuffenhausen	52	Schwerpunkt, Altenburg-Schule, Römerkastell
Am Römerkastell	Münster	56	Schwerpunkt, Altenburg-Schule, Römerkastell
Asemwald	Degerloch	71,74,76	
Asemwald	Neuhausen/ Schönberg	71,74,76	
Augustinum	Plieningen	65	
Augustinum	Obertürkheim	65	
Birkach Friedhof	Untertürkheim	60,70,74,76	
Birkach Friedhof	Oeffingen	60,70,74,76	
Birkheckenstraße	Plieningen	65,70,74,76	
Charlottenplatz	Feuersee	43	
Charlottenplatz	Westbahnhof/ Killesberg	43,44	
Dessauer Straße	Wagenburgstr	56	
Dessauer Straße	Münster	56	
Dillmannstraße	Feuersee	43	Eberhards-Ludwig-Gymnasium, Innenstadtlinie
Dillmannstraße	Killesberg	43	Eberhards-Ludwig-Gymnasium, Innenstadtlinie
Doggenburg	Feuersee	43	Schule (Freie Waldorfschule), Umbau Knotenpunkt derzeit in Planung
Dornhaldenstraße	Lerchenrainschule	41	Innenstadtlinie (Umbau komplette Linie)
Dornhaldenstraße	Berliner Platz	41	Innenstadtlinie (Umbau komplette Linie)
Dorotheenstraße	Westbahnhof	44	Innenstadt
Eiernest	Berliner Platz	41	Innenstadtlinie (Umbau komplette Linie)
Falbhennenstraße	Feuersee	43	
Feuersee	Feuersee (Ankunft)	41,43	
Feuersee	Killesberg	41,43	
Feuersee	Westbahnhof	44	
Freytagweg	Europaplatz	72	große Wohnanlage
Freytagweg	Möhringen Bf.	72	große Wohnanlage
Friedhof	Obertürkheim	61	Friedhof
Friedhof	Rotenberg	61	Friedhof
Gablenberg	Schloßplatz	42,45	
Gablenberg	Erwin-Schoettle-Platz/ Ostendplatz	42,45	
Genossenschaftsakademie	Degerloch	65,70,74,76	Ausbau Gegenrichtung
Hans-Rehn-Stift	Waldeck	82	
Hauptfriedhof			
Hegel-/Seidenstraße	Wagenburg	40	Innenstadtlinie, Russische Kirche, Erreichbarkeit Diakonie-Klinikum
Hegel-/Seidenstraße	Vogelsang	40	Innenstadtlinie, Russische Kirche, Erreichbarkeit Diakonie-Klinikum
Hegel-Gymnasium	Rohr	81,86	Ausbau Gegenrichtung, Gymnasium
Heumaden Schule	Plieningen	65	Einkaufsmöglichkeiten
Heumaden Schule	Obertürkheim	65	Einkaufsmöglichkeiten
Hoffeld	Plieningen/ Schönberg	70,71	
Im Kaisemer	Killesberg	44	Besucher Chinagarten
Im Kaisemer	Westbahnhof	44	Besucher Chinagarten
Katharinenhospital	Vogelsang	40,42	
Landhauskreuzung	Neuhausen	73	Arbeitsplatzschwerpunkt
Landhauskreuzung	Degerloch	73	Arbeitsplatzschwerpunkt
Lerchenrainschule	Lerchenrainschule	41	Innenstadtlinie (Umbau komplette Linie)
Libanonstraße	Schloßplatz	42,45	
Linden-Museum	Killesberg	43	
Marien-/Silberburgstraße	Lerchenrainschule	41, 43	Innenstadtlinie, Erreichbarkeit Allianz, Seniorenresidenz Reinsburgstraße, Karlsgymnasium
Marien-/Silberburgstraße	Berliner Platz	41, 43	Innenstadtlinie, Erreichbarkeit Allianz, Seniorenresidenz Reinsburgstraße, Karlsgymnasium
Marienhospital	Lerchenrainschule	41	Innenstadtlinie, Marienhospital
Marienhospital	Berliner Platz	41	Innenstadtlinie, Marienhospital
Marienstraße	Westbahnhof/Rotebühlplatz	44	
Markuskirche	Feuersee	43	
Markuskirche	Killesberg	43	
Möhringen Rathaus	Europaplatz	72	Ausbau Gegenrichtung
Neckarpark	Pos. 1 Rtg. Wagenburgstraße	56	
Neckarpark	Pos. 2 Rtg. Münster	56	
Neckarpark	Pos. 3 Rtg. Wagenburgstraße	56	
Obere Mönchhalde	Westbahnhof	44	Innenstadtlinie (Umbau komplette Linie)
Obertürkheim Bf.		61, 62, 65, 101	
Obertürkheim Bf.		61, 62, 65, 101	
Obertürkheim Bf. (Göppinger Straße)	Rotenberg/Rohracker	61,62,65	
Olgaeck	Feuersee	43	
Olgaeck	Killesberg	43	
Palotti-Kirche	Plieningen	65	Neubau Wohnsiedlung, Kindertagesstätte
Planckstraße	Schloßplatz	42	
Rathaus	Killesberg/Feuersee	43,44	
Rosenberg-/ Johannesstraße	Erwin-Schoettle-Platz	42	
Rosenberg-/ Johannesstraße	Schloßplatz	41, 42	
Rosenberg-/Seidenstraße	Berliner Platz	41	Diakonie-Klinikum, Umstieg 42, 43, U4
Schickardschule	Schlossplatz	42	Schickhardtschule, Innenstadtlinie
Schranne	Rohr	82,84,91,92,...	Uni, Studentenwohnheim
Schranne	Waldeck	82,84,91,92,...	Uni, Studentenwohnheim
Schuhmannstraße	Feuerbach	91	
Schuhmannstraße	Lauchau	91	
Schwab-/Bebelstraße	Schloßplatz	42	
Schwabstraße	Killesberg	44	
Senefelderstr.	Westbahnhof	44	Innenstadt
Serachstraße	Uhlbach	62	Schule
Silberburg-/Reinsburgstraße	Rotebühlplatz	92	Seniorenwohnanlage, Allianz Verwaltung, Innenstadt-Bereich
Silberburg-/Reinsburgstraße	Leonberg	92	Seniorenwohnanlage, Allianz Verwaltung (Haltestelle wurde 2015 direkt vor Seniorenwohnanlage verlegt)
Stadtbibliothek (Handwerkskammer)	Hbf	44	Innenstadtlinie, Arbeitsplatzschwerpunkt, Neubau Look 21 mit Veranstaltungen/Tagungen
Sternhäule	Neuhausen	73,77	Arbeitsplatzschwerpunkt, Kindertagesstätte Daimler
Sternhäule	Degerloch	73,77	Arbeitsplatzschwerpunkt
Tunnel Ostportal	Wagenburg	40	Innenstadtlinie, Ausbau beider Richtungen
Universität	Rohr	82,84,91,92,...	Uni-Campus
Universität	Waldeck	82,84,91,92,...	Uni-Campus
Untertürkheim Alter Friedhof	Untertürkheim Bahnhof	60,61	
Viergiebelweg	Killesberg	44	Innenstadtlinie, Ausbau beider Richtungen
Viktor-Köchl-Weg	Feuersee	43	Konsulat
Viktor-Köchl-Weg	Killesberg	43	Konsulat
Weilimdorf Löwen-Markt	Giebel	90	
Westbahnhof	Westbahnhof	44, 92, 50	
Westbahnhof	Killesberg	44, 92, 50	
Wunnensteinstraße	Wagenburgstraße	42	
Zellerstraße	Feuersee	43	Innenstadtlinie, Schule, Kirche
Zellerstraße	Killesberg	43	Innenstadtlinie, Schule, Kirche

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart -  
Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus  
aller Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart



- alle Fahrrichtungen umgebaut / ● Fahrrichtungen teilweise umgebaut
- alle Fahrrichtungen noch nicht umgebaut / ● Umbau nicht möglich
- Umbau in nächster NVP-Periode angestrebt (Priorität)

