

Nahverkehrs- plan



STUTTGART



Nahverkehrsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

3. Fortschreibung (Teil-Fortschreibung)

beschlossen vom Gemeinderat
der Landeshauptstadt Stuttgart
am 25. Februar 2021

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan	1
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)	2
1.3.3	ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)	3
1.3.4	Der organisatorische Rahmen	4
1.4	Übergeordnete Planwerke und konzeptionelle Ansätze	5
1.4.1	Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	5
1.4.2	Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart	6
1.4.3	ÖPNV-Pakt	7
1.4.4	Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart	7
1.4.5	Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart	7
1.4.6	Sonstige Planwerke und konzeptionelle Ansätze	8
2	Bestandsaufnahme	11
2.1	Raumstrukturelle Grundlagen	11
2.1.1	Vorgaben von Landes- und Regionalplanung	11
2.1.2	Strukturelle Kenngrößen	11
2.2	Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	12
2.2.1	Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr	13
2.2.2	Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr	15
2.2.3	Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr	17
2.2.4	Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten	18
2.2.5	Verbundtarif	19
2.3	Verknüpfung	19
3	Verkehrsnachfrage	21
3.1	Datengrundlage	21
3.2	Verkehrsanalyse 2010	21
3.3	Verkehrsprognose 2030	22
4	Ziele und Rahmenvorgaben	25
4.1	Einführung	25

4.2	Leistungserstellung	25
4.3	Bedienungsqualität	26
4.3.1	Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)	26
4.3.2	Beförderungszeiten	27
4.3.3	Bedienungshäufigkeiten	29
4.4	Beförderungsqualität	32
4.4.1	Fahrzeuge	32
4.4.2	Haltestellen	35
4.4.3	Kundenservice	36
4.4.4	Verbundintegration	37
4.5	Barrierefreiheit	39
4.5.1	S-Bahn und landesbestellter SPNV (nachrichtlich)	40
4.5.2	Stadtbahn	41
4.5.3	Bus	42
4.5.4	Informationsangebot	47
4.6	Zielsetzungen für die Verkehrsfinanzierung	48
5	Bewertung	51
5.1	Vorgehensweise	51
5.2	Überprüfung des Verkehrsangebots	51
5.2.1	Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)	51
5.2.2	Beförderungszeiten	52
5.2.3	Bedienungshäufigkeiten	53
6	Ausbau, Verbesserung und Erhalt des ÖPNV-Angebots	55
6.1	Einführung	55
6.2	Stadtbahn	56
6.2.1	Abgeschlossene Projekte und Angebotsverbesserungen	56
6.2.2	Grunderneuerung	57
6.2.3	Zukünftige Ausbauprojekte	58
6.2.4	Kapazitätssteigerungen im bestehenden Stadtbahnnetz	60
6.2.5	Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität	62
6.3	Bus	63
6.3.1	Umgesetzte Angebotsverbesserungen	63
6.3.2	Grunderneuerung	64
6.3.3	Zukünftige Angebotsverbesserungen	64
6.3.4	Ausbau der Businfrastruktur	67
6.3.5	Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität	68

6.4	Angebotsverbesserungen bei besonderen Verkehrsmitteln	72
6.4.1	On-Demand-Verkehre	72
6.4.2	Luftseilbahnen.....	73
6.5	Maßnahmen anderer Aufgabenträger (nachrichtlich).....	74
	Prüfung der Umweltauswirkungen	79

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AG	Aktiengesellschaft
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
bzw.	beziehungsweise
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d. h.	das heißt
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
ETCS	European Train Control 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
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FVZ	Frühverkehrszeit
GBI.	Gesetzblatt
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
IRE	InterRegioExpress (Nahverkehr-Zuggattung)
IV	Individualverkehr

MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o.ä.	oder ähnliches
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL / ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem / Intermodal Transport Control System
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung)
RVP	Regionalverkehrsplan
Sa	Samstag
So (+ Fe)	Sonn(- und Feier)tag
sog.	sogenannte(r/s)
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVZ	Spätverkehrszeit
u.a.	unter anderem
UN	Vereinte Nationen
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEK	Verkehrsentwicklungskonzept
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1 Einführung

Nach § 5 des Landesgesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)¹ 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)² 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

Die vorausgehende Fassung des Nahverkehrsplans wurde am 20. Oktober 2016 vom Gemeinderat verabschiedet. Sie bildet auch die Grundlage für die aktuelle Nahverkehrsplan-Fortschreibung.

In Ergänzung zum Nahverkehrsplan hat die Landeshauptstadt Stuttgart zwischenzeitlich einen Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) erarbeitet, der am 20. Dezember 2018 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Dieser Plan unterliegt nur wenigen inhaltlichen Vorgaben seitens des Gesetzgebers und stellt daher die Entwicklungsperspektiven des Nahverkehrs in der Landeshauptstadt umfassender und mit einem längerfristigen Horizont dar. Im Lichte der aktuellen Klima- und Luftreinhaltproblematik und der damit verbundenen, steigenden Bedeutung des

¹ 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.

² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung.



ÖPNV sollen nunmehr jedoch zahlreiche Maßnahmenansätze aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan in den verbindlicheren Nahverkehrsplan übernommen werden. Gleichzeitig wird diese Fortschreibung genutzt, um den NVP besser auf die Anforderungen des PBefG hinsichtlich des Aspekts Barrierefreiheit abzustimmen und um Themen, die in jüngerer Zeit an Aktualität gewonnen haben, darin aufzugreifen. Die mit der Fortschreibung 2016 umgesetzte stärkere Fokussierung auf konkrete Leitlinien und realisierungsnahe Projekte soll dabei allerdings nicht aufgegeben werden.

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. 1191/69³ und Nr. 1893/91 und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Eine mit der EU-Verordnung Nr. 2016/2338 in 2016 erfolgte Modifikation der Verordnung Nr. 1370/2007 betraf in erster Linie den Schienenpersonenverkehr der Eisenbahnen, hatte auf den Rechtsrahmen für den ÖPNV aber nur geringe Auswirkungen.

Die EU-Verordnung 1370/2007 legt fest, wie die Aufgabenträger das im öffentlichen Interesse gebotene ÖPNV-Angebot sicherstellen können. Öffentliche Zuschüsse für nicht kostendeckende Verkehre müssen auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden. Dessen Vergabe erfolgt in der Regel im Wettbewerb. Alternativ kann der Verkehr durch ein eigenes öffentliches Unternehmen erbracht werden, den sogenannten internen Betreiber. Dann ist auch eine Direktvergabe möglich. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich für die letztere Vorgehensweise entschieden und mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit dem Betrieb der städtischen Bus- und Stadtbahnlinien einschließlich der Seil- und Zahnradbahn beauftragt. Die Laufzeit des aktuellen Vertrags beträgt 22 Jahre.

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 Verkehrsunter-

³ 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.



nehmen 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 unter § 8 Abs. 3 und 3a 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.

An gleicher Stelle verpflichtet das PBefG die Aufgabenträger auch, über den Nahverkehrsplan das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit des öffentlichen Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 zu verfolgen. Auch der Umgang mit möglichen Zielabweichungen wird hier geregelt.

Aktuell wird auf Bundesebene über eine erneute Novellierung des PBefG diskutiert. Das Augenmerk liegt dabei auf einer Schärfung der Regelungen zu Shuttle-Diensten und Ride-Pooling-Angeboten. Möglicherweise erhält hierbei auch das Instrument Nahverkehrsplan eine erweiterte Bedeutung. In dem fortgeschriebenen NVP werden solche Überlegungen hilfsweise bereits vorab berücksichtigt.

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

Der gesetzliche Rahmen für den ÖPNV wird ferner durch das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG) 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 öffentlichen Nahverkehr sind in der Region Stuttgart auf mehrere Aufgabenträger verteilt. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon ist der „regional-bedeutsame 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, der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Go-Ahead) und der Abellio Rail Baden-Württemberg (Abellio), die nicht regional bedeutsam sind, sowie für die übrigen Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) sind generell die Landkreise bzw. die Landeshauptstadt Stuttgart Aufgabenträger. In Einzelfällen wird dabei von den Landkreisen die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft an lokale Zweckverbände oder große Kreisstädte delegiert. Regionale Expressbusverkehre, die einer besseren Vernetzung des S-Bahn-Systems dienen sollen, fallen wiederum in die Zuständigkeit des VRS.

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 Abs. 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-Bahnverkehr und der Regionalzugverkehr ebenfalls essenziell. Soweit für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Landeshauptstadt hier Änderungen wünschenswert sind, sind solche Anliegen diesen Aufgabenträgern zu übermitteln und damit im städtischen Nahverkehrsplan allenfalls nachrichtlich dargestellt. Über deren Umsetzung entscheiden die anderen Aufgabenträger eigenständig.

Betreiberstruktur

In der Landeshauptstadt Stuttgart wird der Stadtbahnverkehr ausschließlich, der Busverkehr nahezu vollständig durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) betrieben. Weiterhin bedient die SSB einige ausbrechende Verkehrslinien in die benachbarten Landkreise. Diesen



Linien kommt eine Zubringerfunktion aus dem Umland zu Stadtbahn-/S-Bahn-Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung zu. Das Bedienungskonzept dieser Linien ist daher an den Bedarfen der kreisangehörigen Kommunen orientiert.

Als Ergänzung des Linienverkehrs im Stadtgebiet organisiert die SSB zudem mit SSB Flex ein bedarfsgesteuertes Ride-Pooling-System. Der weit überwiegende Teil des städtischen Nahverkehrs wird damit durch das städtische Verkehrsunternehmen als integrierte Gesamtleistung erbracht. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat die SSB bis zum 31.12.2040 mit der Bedienung des städtischen Liniennetzes betraut.

Auf einzelnen, aus dem Umland einbrechenden Buslinien sind im Stadtgebiet 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 zahlreiche konkrete und hinsichtlich der Dringlichkeit priorisierte Ausbauprojekte für den Straßen- und Schienenverkehr. Daneben trifft der Plan Aussagen zu organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen Konzepten zur Verkehrsbewältigung und deren Wirkungen. Zudem werden globale Aussagen zu den nicht motorisierten Verkehrsarten (zu Fuß, mit dem Fahrrad) gemacht. Auch Luft- und Güterverkehr finden in den Plan ihren Niederschlag.

Der aktuell gültige RVP wurde am 18. Juli 2018 verabschiedet und fortgeschrieben. Die Aktualisierung erfolgte in einem dreistufigen Verfahren:

- Um aktuelle Informationen darüber zu erhalten, welche Wege die Bewohner der Region Stuttgart zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen, fand eine regionsweite Haushaltsbefragung statt. Auf der Grundlage der Haushaltsbefragung, vorhandener Strukturdaten und Strukturdatenprognosen sowie verfügbarer Belastungsdaten für die Verkehrsnetze wurde das regionale Verkehrsmodell mit einem Analysezustand 2009/2010 und einem Prognosehorizont 2025 entwickelt.
- Darauf aufbauend wurden konkrete Vorschläge zu Infrastrukturverbesserungen bei Schiene und Straße entwickelt oder in Beteiligungsverfahren abgefragt und modellhaft bewertet. Das Verkehrsmodell diente auch der Abschätzung der Wirkungen von ordnungs- und preispolitischen Konzepten.
- Die Modellergebnisse mündeten letztlich in Handlungsempfehlungen und Dringlichkeitsreihenungen der Infrastrukturmaßnahmen.

Gemäß ÖPNVG bildet der RVP eine Grundlage für die Nahverkehrspläne in der Region. Er enthält auch Ausbauvorschläge für das Netz der Stadtbahn Stuttgart, wobei diese den im städtischen NVP und NVEP enthaltenen Maßnahmen entsprechen. Darüber hinaus empfiehlt der Regionalverkehrsplan auch Erweiterungen des Stadtbahnnetzes im Umland, die in die Zuständigkeit der Nachbarlandkreise und der benachbarten Kommunen fallen. Soweit solche Maßnahmen vollständig außerhalb der Stuttgarter Gemarkung liegen, werden sie im NVP nicht behandelt.



1.4.3 ÖPNV-Pakt

Der ÖPNV-Pakt 2025 vom Februar 2014 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 als Akteur sind dabei insbesondere die Handlungsfelder Neuordnung der Verkehrsfinanzierung und Einnahmenaufteilung im VVS von Relevanz. Einwohner, Beschäftigte und Besucher der Landeshauptstadt profitieren allerdings auch von den Verpflichtungen zum Angebotsausbau oder zur Stabilisierung der Betriebsabläufe, die das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart und die Verbundlandkreise eingegangen sind.

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 stellt für alle Verkehrsarten die zu priorisierenden Handlungsansätze investiver, betrieblicher und ordnungspolitischer Art für die Weiterentwicklung der Verkehrssysteme zusammen.

Das VEK wird vom Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ begleitet, der im Lichte der intensiven Diskussion über die Folgen des motorisierten Individualverkehrs für das Klima sowie die Luft- und Aufenthaltsqualität in der Stadt für mehrere Handlungsfelder konkrete Maßnahmen benennt, die diesen Folgen mit dem Ziel einer Steigerung der Lebensqualität entgegenwirken sollen. Kern der städtischen Zielsetzungen dabei ist, den motorisierten Verkehr mit konventionellen Antrieben im Innenstadtbereich („Stadtkessel“) um 20 % zu reduzieren. Der Aktionsplan aus dem Jahr 2013 wurde im Juli 2017 fortgeschrieben.

1.4.5 Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart

Der im Dezember 2018 verabschiedete Nahverkehrsentwicklungsplan ist letztlich eine Konkretisierung des VEK mit dem städtischen Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ bezüglich des öffentlichen Nahverkehrs. Ähnlich wie beim RVP wurden auch hier zahlreiche Maßnahmenvorschläge für Angebotsverbesserungen, die teilweise noch aus dem Beteiligungsverfahren zum NVP resultierten, modellhaft auf ihre verkehrliche Wirksamkeit hin überprüft und bewertet. Maßnahmen mit guten verkehrlichen Wirkungen sind als Umsetzungsempfehlung, ggf. auch mit dem Vorbehalt einer vertiefenden Prüfung, darin zusammengestellt. Die Angebotsmaßnahmen werden durch die Beschreibung tariflicher Entwicklungsansätze ergänzt. Wegen



der Einbindung in den VVS sind diese zumindest als Positionierung der Landeshauptstadt in der Abstimmung mit den anderen Verbundpartnern zu sehen.

1.4.6 Sonstige Planwerke und konzeptionelle Ansätze

Elementare Wechselwirkungen bestehen zwischen der Nahverkehrsentwicklung und dem **Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart**. So werden dort in einer zumeist längerfristigen Perspektive Ausweitungen der Siedlungsfläche oder deren veränderte Nutzungen definiert, die bei einer Umsetzung ggf. Anpassungen der ÖPNV-Erschließung nach sich ziehen. Im Gegenzug kann der Flächennutzungsplan ÖPNV-Trassen oder Betriebsflächen auch über einen längeren Zeitraum reservieren und damit Entwicklungsoptionen für den öffentlichen Verkehr offenhalten. Der aktuelle Stuttgarter Flächennutzungsplan wurde zuletzt im Jahr 2001 grundlegend überarbeitet und seither – auch wegen der siedlungsplanerischen Konzentration auf die Innenentwicklung – nur punktuell fortgeschrieben.

Weiterhin hat der aktuelle **Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt** einen Einfluss auf den Nahverkehr in Stuttgart. Gemäß § 47 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG)⁴ soll dieser Plan eine dauerhafte Verbesserung der Luftqualität mit Hilfe geeigneter Maßnahmen sicherstellen. Das Ziel ist es, dadurch die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten bzw. den Zeitraum der Überschreitung zu verringern. Dabei sind im Nahverkehrsplan insbesondere die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan zu beachten, die sich auf den ÖPNV im Gemarkungsgebiet der Landeshauptstadt beziehen, so z.B. die Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf Vorbehaltsstraßen oder die Ausweisung neuer Busspuren.

Darüber hinaus ist bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die Fortschreibung des **Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Stuttgart** aus dem Jahr 2007 zu berücksichtigen. In diesem werden Zielsetzungen zum Schutz des Klimas und zur Erhaltung der Lebensgrundlage in Stuttgart zusammengefasst. Das Konzept zielt u.a. auf eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung und, damit einhergehend, auf einen Ausbau des ÖPNV ab. Mit Hilfe diverser Ansätze wie Beschleunigungsmaßnahmen oder die Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit sollen die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und somit die Fahrgastzahlen erhöht werden.

⁴ Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist

Ebenso enthält der 2009 erstmalig aufgestellte und zuletzt 2015 fortgeschriebene **Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Stuttgart** Bezüge zum ÖPNV-Ausbau. Auch dort wird die fortlaufende Verbesserung des ÖPNV-Angebots als wirksame Strategie zur Senkung der Lärm- und Luftbelastung aus dem Straßenverkehr gesehen. Die schließt auch tarifliche und organisatorische Maßnahmen (Mobilitätskonzepte) mit ein. Im Gegenzug wird von den Verkehrsunternehmen erwartet, bei Fahrzeug-Neubeschaffungen auf minimale Antriebs- und Rollgeräusche zu achten und auch im Betrieb, etwa an den Gleisanlagen, Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen.



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, Fellbach, 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 den Verdichtungsraum Stuttgart zudem als Kristallisationspunkt der Europäischen Metropolregion Stuttgart, der eine besondere Bedeutung für die gesellschaftliche, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung des Landes im nationalen und internationalen Kontext zugewiesen wird.

Gemäß Landesentwicklungsplan ist die Landeshauptstadt auch Ausgangspunkt mehrerer Entwicklungsachsen zu Ober- und Mittelzentren außerhalb der Region Stuttgart, der Regionalplan 2009 der Region Stuttgart fügt diesen 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 etwa 207 km²; die Einwohnerzahl beträgt 609.703 (Einwohner am Ort in der Hauptwohnung; Stand: 31. August 2020). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.945 Einwohnern/km². Die Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Stuttgart war seit Mitte der Sechziger bis zum Jahr 1999 tendenziell rückläufig, bevor sie sich ab 1999 weitgehend stabilisierte. Seit 2010 nahm der Einwohnerbestand wieder stetig zu. Derzeit stagniert das Bevölkerungswachstum jedoch weitgehend.

Auch die Zahl der Erwerbstätigen hat sich zuletzt wieder positiv entwickelt. Von 2000 bis 2010 oszillierte die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – mit Maxima in den Jahren 2002 und 2008 – um eine Größenordnung von etwa 350.000. Seit dem Jahr 2010 steigt



dieser Wert kontinuierlich. Mit ca. 426.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Bundesagentur für Arbeit; Stand: 30. Juni 2019) wurden in der Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2019 die bisherigen Spitzenwerte deutlich übertroffen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser positive Trend anhalten wird. Das große Arbeitsplatzangebot in der Landeshauptstadt selbst, aber auch in den benachbarten Kommunen löst erhebliche Berufspendlerverkehre aus. Gemäß der Berufspendlerrechnung 2019 des statistischen Landesamts hatte die Landeshauptstadt Stuttgart 2017 rund 270.000 Einpendler zu verzeichnen, denen knapp 100.000 Auspendler gegenüberstanden. Der sehr angespannte Stuttgarter Wohnungsmarkt lässt erwarten, dass auch die Zahl der Einpendler künftig weiter anwachsen wird.

Eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler, Auszubildende und Studierende. Hier zeigt sich eine uneinheitliche Entwicklung. Während sich der demographisch bedingte Schülerrückgang auch in der Landeshauptstadt bis zum Jahr 2014 in Ansätzen bemerkbar machte, nahm die Anzahl der Schüler zuletzt geringfügig zu. Für die kommenden Jahre prognostiziert das Statistische Landesamt einen wieder stärkeren Anstieg. Die Studierendenzahlen wuchsen bis zum Wintersemester 2017/2018 kontinuierlich. Seitdem ist jedoch ein Rückgang zu verzeichnen. Zuletzt waren knapp 58.150 Schüler an allgemeinbildenden Schulen (Schuljahr 2018/19) und etwa 62.000 Studierende (Wintersemester 2018/19) gemeldet. Mit dem gleichwohl umfassenden Angebot an Ausbildungs-, Schul- und Studienplätzen nimmt die Landeshauptstadt in der Region einen besonderen Stellenwert als Lernort ein. Auch hierdurch werden Verkehrsströme vom Umland zu den entsprechenden Standorten im Stadtgebiet induziert.

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 der vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Angebotsgestaltung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung. Ein eigenständiges Nachtbusnetz stellt zusammen mit den Nacht-S-Bahnen der Region die Mobilität in den Wochenendnächten sicher. Zudem



ergänzen vereinzelt flexible Bedienungsformen wie das On-Demand-Angebot „SSB Flex“, Linien- oder Anrufsammeltaxis (AST) den Busverkehr.

In der Landeshauptstadt Stuttgart verkehren insgesamt 36 Bahnlinien (13 Regionalbahn-, 6 S-Bahn- und 17 Stadtbahnlinien⁵) sowie 68 Buslinien (inkl. Nachtbusse und Linientaxen). Momentan gibt es im gesamten Stadtgebiet 199 Haltestellen des Schienenverkehrs (davon 23 S-/R-Bahn- und 185 Stadtbahnhaltestellen)⁶ und 431 Bushaltestellen⁷ (Stand: 15. Dezember 2019).

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 70 %, an Sonntagen immerhin noch knapp 60 % des Angebots an Normalwerktagen umfasst.

Tabelle 2-1: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien in der Stadt Stuttgart (Fahrplan 2020)

Wochentag	Regionalbahn	S-Bahn	Stadtbahn ⁸	Bus ⁹	Summe
Montag bis Freitag	539 ¹⁰	819 ¹¹	3.489	5.943	10.790
Samstag	450	590	2.820	3.798	7.658
Sonn- und Feiertage	384	457	2.554	2.947	6.342

2.2.1 Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Das im obigen Sinne hochrangigste Angebot im Nahverkehr stellen die Regionalschnellverkehrszüge dar, die die Landeshauptstadt Stuttgart mit den Mittelzentren der Region wie auch mit benachbarten Regionen verbinden. Auf den Regionalschnellverkehrsstrecken verkehren

⁵ Ohne Zahnradbahnlinie 10, Seilbahnlinie 20 und Stadtbahn-Sonderlinie U11. Die Stadtbahnlinie U19 zählt inzwischen zu den Regelbetrieb-Stadtbahnlinien; sie kommt zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und NeckarPark (Stadion) jedoch auch weiterhin als Sonderlinie bei Großveranstaltungen zum Einsatz. Während der Sperrung zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof (A.-Klett-Platz) und Staatsgalerie gelten die Stadtbahnlinien U29 und U34 ebenfalls als Stadtbahnlinien im Regelbetrieb.

⁶ Es werden lediglich die Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung berücksichtigt. Die Gesamtzahl der Haltestellen des Schienenverkehrs ergibt sich aus der Summe der R-/S- und Stadtbahnhaltestellen (inkl. Zahnrad- und Seilbahn) unter Berücksichtigung der neun Verknüpfungshaltestellen, die sowohl von S- bzw. R-Bahn als auch der Stadtbahn angefahren werden.

⁷ Nicht berücksichtigt wurden 108 Haltestellen, die ausschließlich von einer Nachtbuslinie angefahren werden.

⁸ ohne Zahnradbahn und Seilbahn

⁹ Nicht berücksichtigt werden die Nachtbuslinien. Erfolgt eine Einbeziehung dieser Fahrten, steigt die Anzahl der Fahrten an Donnerstagen um 30, an Freitagen und Samstagen um jeweils 50.

¹⁰ Berücksichtigt werden ausschließlich die täglichen Fahrten aller Regionalschnellverkehrs-Linien in der Landeshauptstadt Stuttgart an einem Werktag. Die Fahrten des Nachtverkehrs von Freitag auf Samstag werden hierbei nicht erfasst. Die Anzahl der Fahrten am Freitag, inklusive des Nachtverkehrs, fällt somit höher aus und beträgt 547.

¹¹ Berücksichtigt werden ausschließlich die täglichen Fahrten aller S-Bahn-Linien in der Landeshauptstadt Stuttgart an einem Werktag. Die Fahrten des Nachtverkehrs von Freitag auf Samstag werden hierbei nicht erfasst. Die Anzahl der Fahrten am Freitag, inklusive des Nachtverkehrs, fällt somit höher aus und beträgt 862.



in der Regel die Produkte InterRegioExpress (IRE), RegionalExpress (RE) und RegionalBahn (RB) der DB Regio AG Baden-Württemberg (DB Regio AG), der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Go-Ahead) und der Abellio Rail Baden-Württemberg (Abellio). Mit dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Bad Cannstatt bestehen im Stuttgarter Stadtgebiet zwei Zugangsmöglichkeiten zum Regionalschnellverkehr, wobei die IRE-Züge ausschließlich den Stuttgarter Hauptbahnhof bedienen. Im Einzelnen gehen derzeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof folgende Regionalschnellverkehrslinien aus:

Tabelle 2-2: Regionalschnellverkehrslinien ausgehend vom Stuttgarter Hauptbahnhof (Fahrplan 2020)

Liniennummer	Linienverlauf
IRE 1	Aalen – Stuttgart – Karlsruhe
RE 5	Stuttgart – Ulm – Lindau
IRE 6	Stuttgart – Tübingen – Aulendorf
RE 8	Stuttgart – Heilbronn – Würzburg
RE 10	Tübingen – Stuttgart – Heilbronn – Mannheim
RB 13	Stuttgart – Aalen – Crailsheim
RB 14 / IC 40	Stuttgart – Böblingen – Rottweil (– Singen) / Freudenstadt
RB 16	Stuttgart – Göppingen – Ulm
RB 17a	Stuttgart – Vaihingen (Enz) – Pforzheim – Bad Wildbad Bf. / Wilferdingen-Singen
RB 17b	Stuttgart – Vaihingen (Enz) – Pforzheim – Bruchsal – Heidelberg
RB 17c	Stuttgart – Vaihingen (Enz) – Pforzheim – Bruchsal
RB 18	Tübingen – Stuttgart – Heilbronn – Osterburken
RB 19	Stuttgart – Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental
RE 90	Stuttgart – Backnang – Nürnberg

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 erfolgt gegen oder nach Mitternacht.

Die schnellen, regionsübergreifenden Nahverkehrsverbindungen werden innerhalb der Region Stuttgart durch ein von der DB Regio 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:

Tabelle 2-3: S-Bahn-Linien in der Region Stuttgart (Fahrplan 2020)

Liniennummer	Linienverlauf
S1	Herrenberg – Böblingen – Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Kirchheim/ Teck
S2	Filderstadt – Flughafen Stuttgart (Airport) – Stuttgart – Waiblingen – Schorndorf
S3	Flughafen Stuttgart (Airport) – Stuttgart – Waiblingen – Backnang
S4	Stuttgart – Ludwigsburg – Marbach – Backnang
S5	Stuttgart – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen
S6 / S60	Stuttgart – Leonberg – Renningen – Weil der Stadt / Böblingen

Die kürzest mögliche Zugfolge auf den einzelnen Linien beträgt derzeit 15 Minuten; dieser Takt wird im Jahresfahrplan 2020 an Normalwerktagen (Mo-Fr) in den morgendlichen Hauptverkehrszeiten bis etwa 10 Uhr und ab 12 Uhr bis etwa 20:30 Uhr angeboten. Von 10 bis 12 Uhr sowie in den Abendstunden beträgt der Grundtakt 30 Minuten. Ab Dezember 2020 wird der 15-Minuten-Takt auch auf den Zeitbereich 10 bis 12 Uhr ausgedehnt, so dass die Linien dann von Montag bis Freitag tagsüber durchgehend im dichtest möglichen Takt verkehren. Die S-Bahn-Linie S1 und die überlagerten Linien S6/S60 bieten zudem auch an Samstagen zumindest zeit- und abschnittsweise 15-Minuten-Takte. Am frühen Morgen an Sonn- und Feiertagen fahren die Züge – mit Ausnahme der S1 – im 60-Minuten-Takt.

Das beschriebene Vollbahn-Angebot mit InterRegioExpress-, RegionalExpress-, Regional-Bahn- 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 RB11 [Betreiber: DB Regio 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 150 Jahren über einen innerstädtischen Schienenverkehr, der sich von den Anfängen als Pferdebahn zu einem dichten, meterspurigen Straßennetz entwickelt hatte. Anfang der 70er Jahre begann die Umstellung dieses Netzes auf



einen 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 133 km (Stand 2019).

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. Die im Fahrplanjahr 2020 auf dem SSB-Schiennetz 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 verkehrt zusätzlich zu den Regelbetrieb-Linien die Stadtbahnlinie U11, die den Veranstaltungsbereich direkt mit der Stuttgarter Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbindet. Bei kleineren Veranstaltungen wird alternativ der Betrieb der Stadtbahnlinie U19 ausgeweitet.

Die Fahrplankontakte im Stadtbahnverkehr betragen tagsüber im Regelfall 10 Minuten. Davor und danach gilt ein 15-Minuten-Takt, der frühmorgens an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen auf einen 30-Minuten-Takt gedehnt wird.

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 an allen Tagen von ca. 9:00 bis ca. 18:00 Uhr in Betrieb. Alle 20 Minuten wird 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. Die das Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart im Fahrplanjahr 2020 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 (Linie 50) und 123 (Linie 42) bzw. 170 (Linie X1) Fahrtenpaaren an Normalwerktagen. Die wichtigsten innerstädtischen Buslinien der SSB sind aber an das Taktschema des Stadtbahnverkehrs angepasst, d. h. hier gilt tagsüber ein 15- bzw. 10-Minuten-Takt. Nachfragebedingt wird die Buslinie 42 in den Hauptverkehrszeiten auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet. In der morgendlichen HVZ besteht auf dem Abschnitt Gablenberg bis Erwin-Schoettle-Platz sogar ein 5-Minuten-Takt. Eine Sonderstellung nimmt die Schnellbuslinie X1 ein, die zwecks Entlastung der Stadtbahn-Tallängsachse zwischen 6 und 20 Uhr alle 5 Minuten verkehrt. In den Abendstunden gilt für die wichtigsten innerstädtischen Buslinien grundsätzlich ein 15-Minuten-, ansonsten im Spätverkehr auf allen Buslinien ein 30-Minuten-Takt. Bei den ein- und ausbrechenden Buslinien dominieren 30- und 60-Minuten-Takte. An Wochenend- und Feiertagen zeigt sich eine noch größere Vielfalt: auf einzelnen Linien ruht an diesen Tagen der Verkehr sogar 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 reduziertem Umfang auch in den Nächten von Donnerstag auf Freitag betrieben. Die im Fahrplanjahr 2020 verkehrenden Nachtbuslinien sind in Anlage 2.3 dargestellt.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 fahren zudem zwischen Leonberg und dem Flughafen Stuttgart ganztägig mindestens stündlich die RELEX-Expressbusse der Linie X60 des VRS, die in Stuttgart-Vaihingen am Verknüpfungspunkt „Universität“ angebunden sind. Weitere Schnellbusse betreibt die SSB mit den Linien X1 (Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Rotebühlplatz), X2 (Rotebühlplatz – Leonberg) und X7 (Degerloch – Harthausen).

2.2.4 Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

Besondere Angebotsformen ergänzen im Stadtgebiet den klassischen Linienverkehr. So besteht an Normalwerktagen tagsüber ein Ruftaxi-Angebot auf der Relation Ruhbank - Degerloch, um die Feinerschließung im Bereich Waldau zu verbessern. Weiterhin werden die Stadtteile Zazenhausen, Rotenberg und Rohracker derzeit mit Ruftaxen an die Nachtbuslinien N4, N6 bzw. N7 angebunden, da deren 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 ehrenamtlich betriebene 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 (mit Ausnahme der beiden Haltestellen in der Ortsmitte) 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.

Ergänzend zum bestehenden ÖPNV-Angebot bietet die SSB einen eigenen On-Demand-Verkehr (SSB Flex) an, der das gesamte Gemarkungsgebiet der Stadt Stuttgart bedient. SSB Flex stellt hierbei ein Mobilitätsangebot in den Abend- und Nachtstunden dar. Unabhängig vom Fahrplan und Fahrweg regulärer Linien, kann ein Großraumtaxi bestellt und genutzt werden. Fahrtwünsche mehrerer Nutzer werden nach Möglichkeit gebündelt bedient (Ridepooling). Die



Nutzung des Angebots setzt die Verwendung der gleichnamigen App voraus. Es gilt ein gesonderter Tarif, der für die Inhaber von VVS-Zeit- und -Tageskarten rabattiert ist.

2.2.5 Verbundtarif

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart gilt seit 1978 in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise. Für einzelne Verkehrsangebote privater Institutionen oder Unternehmen außerhalb des ÖPNV-Grundnetzes sowie für Taxi-Angebote und On-Demand-Verkehre 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 existieren in der Landeshauptstadt Stuttgart gut 100 Verknüpfungspunkte, wovon etwa 75% von mindestens einem Schienenverkehrsmittel bedient werden. Die bedeutendsten Verkehrsknoten davon sind der Hauptbahnhof, der Bahnhof Bad Cannstatt einschließlich Wilhelmsplatz, der Bahnhof Vaihingen und der Charlottenplatz. Hier steigen an Normalwerktagen jeweils mehr als 10.000 Fahrgäste um.

Bei der Zahl der pro Linie berührten Verkehrsknoten erreichen - bezogen auf die Stuttgarter Gemarkung - die SSB-Schienenverkehrsmittel aufgrund der Netz- und Haltestellendichte zwangsläufig die höchsten Werte. Als Spitzenreiter sind hier die Stadtbahnlinien U1, U6, U7 und U12 zu nennen, die auf ihrem Linienweg innerhalb der Stadtgrenze jeweils mehr als 15 Verknüpfungspunkte bedienen.

Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln (P+R und B+R). Dies ist insbesondere für die Schienenverkehrsmittel relevant. Die wichtigsten Park+Ride-Standorte innerhalb der Gemarkung sind



die Haltestellen Degerloch Albstraße, Österfeld, Obertürkheim, Sommerrain, Weilimdorf und Zuffenhausen. Das größte Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen findet sich an den Stationen Bad Cannstatt Bf., Hauptbahnhof, Plieningen und Universität.



3 Verkehrsnachfrage

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 hatte der VRS 2010/2011 im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans mit dem Zeithorizont 2025 erstellen lassen. Im Jahr 2019 wurde das Modell auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Das Modell setzt bezüglich der Verkehrsanalyse auf dem Jahr 2010 auf, die Prognoseszenarien beziehen sich auf das Jahr 2030.

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 rund 2 Mio. Personenfahrten an Normalwerktagen (Mo-Fr), das sich zu gut 51 % aus dem Binnenverkehr und knapp 49 % aus dem Quell- und Zielverkehr, also den über die Stadtgrenze verlaufenden Verkehrsströmen, zusammensetzt. Der Durchgangsverkehr ist in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Der ÖV-Anteil an dem gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen liegt bei 31,3 %, der sich traditionell aus einem höheren Wert beim Binnenverkehr (34,8 %) und einem geringeren Wert beim Quell- und Zielverkehr (27,7 %) ergibt (siehe Tabelle 3-1).

Etwa 35 % des Verkehrsaufkommens aus dem Umland konzentriert sich auf die inneren Stadtbezirke, die damit ihre hohe Zentralitätsfunktion auch gegenüber den benachbarten Gebietskörperschaften 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 vergleichsweise wenig unterscheidet. Ganz anders stellt sich jedoch die Situation in den äußeren Stadtbezirken dar: 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.

Tabelle 3-1: Übersichtswerte Verkehrsanalyse 2010

	Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr			ÖV-Anteile am Verkehrsaufkommen		
	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch
Gesamtstadt	1.995.600	972.300	1.022.700	31,3 %	27,7 %	34,8 %
Innere Stadtbezirke¹²	915.400	344.600	570.800	43,4 %	42,1 %	44,2 %
Äußere Stadtbezirke¹³	1.469.100	627.700	841.400	27,4 %	19,8 %	33,1 %

3.3 Verkehrsprognose 2030

Die Strukturdaten für den Prognosefall des Verkehrsmodells basieren auf aktuellen Fortschreibungen des Statistischen Landesamtes sowie der Landeshauptstadt. Die Einwohnerzahlen steigen demnach bis 2030 auf 649.600 (+ 9,0 %), bei der Zahl der Arbeitsplätze wird von einem Wachstum auf 479.500 (+ 5,4 %) ausgegangen. Die Schulplätze steigen moderat auf 102.800 Plätze (+ 1,3 %).

Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen wurde dem Basisfall der Fortschreibung entnommen. Dieser berücksichtigt sowohl weitgehend gesicherte Veränderungen in den Verkehrsnetzen als auch darüber hinaus gehende Veränderungen wie z. B. die VVS-Tarifreform oder die im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes vorgesehene CO₂-Bepreisung. Nach dieser Prognoserechnung steigt das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr für die Gesamtstadt um 12,1 % auf 2,24 Mio. Personenfahrten je Normalwerktag, wobei der Zuwachs der Fahrten aus dem bzw. ins Umland höher ausfällt als das Wachstum des innerstädtischen Verkehrs. Der ÖV-Anteil steigt deutlich an, was beim Quell- und Zielverkehr vorrangig auf den verbesserten Regionalverkehr nach Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ und den Angebotsausweitungen der S-Bahn sowie beim Binnenverkehr auf den weiteren Stadtbahnausbau zurückzuführen sein dürfte (siehe Tabelle 3-2).

¹² Innere Stadtbezirke: Die Stadtbezirke Stuttgart-Mitte, Stuttgart-Nord, Stuttgart-Ost, Stuttgart-Süd und Stuttgart-West

¹³ Äußere Stadtbezirke: Die Stadtbezirke Bad Cannstatt, Birkach, Botnang, Degerloch, Feuerbach, Hedelfingen, Möhringen, Mühlhausen, Münster, Obertürkheim, Plieningen, Sillenbuch, Stammheim, Untertürkheim, Vaihingen, Wangen, Weilimdorf und Zuffenhausen



Tabelle 3-2: Übersichtswerte Verkehrsprognose 2030

	Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr			ÖV-Anteile am Verkehrsaufkommen		
	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch	Gesamtverkehr	aus dem bzw. ins Umland	innerstädtisch
Gesamtstadt	2.237.900	1.152.900	1.085.000	38,4 %	38,2 %	38,7 %
Innere Stadtbezirke	1.065.100	462.000	603.100	53,9 %	59,1 %	50,0 %
Äußere Stadtbezirke	1.605.600	690.800	914.800	31,8 %	24,2 %	37,5 %

Die teilweise ebenfalls als realisiert angenommene Aufsiedlung im Bereich der früheren Bahnanlagen beschert den inneren Stadtbezirken einen deutlichen Zuwachs beim Verkehrsaufkommen, der allerdings durch einen überproportionalen Anstieg des ÖV-Anteils flankiert wird. In den inneren Stadtbezirken steigt der ÖV-Anteil auf über 50 %, so dass der ÖV den MIV als stärkstes Verkehrsmittel ablöst. Auch in absoluten Zahlen nehmen die Fahrten des MIV in den inneren Stadtbezirken ab. In den äußeren Stadtbezirken wächst das Verkehrsaufkommen ebenfalls an. Auch hier wird ein Anstieg des ÖV-Anteils prognostiziert. Aufgrund der Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens nehmen die Fahrten des MIV in den äußeren Stadtbezirken allerdings im Vergleich zu 2010 noch zu.

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 den Anteil des öffentlichen Verkehrs spürbar zu steigern und den motorisierten Individualverkehr zumindest in Bezug auf den Binnen-, Quell- und Zielverkehr abzusenken. Auf die Gesamtstadt bezogen bleiben die Fahrten des MIV nahezu konstant.



4 Ziele und Rahmenvorgaben

4.1 Einführung

Mit dem Nahverkehrsplan werden zwei Zielsetzungen verfolgt. Durch Vorgaben für Bedienungs- und Beförderungsqualitäten sowie zur Einbindung in die Struktur des VVS und durch die Verpflichtung zur Erhaltung der Verkehrsanlagen wird der Status quo des Verkehrsangebots weitgehend abgesichert. Punktuelle Gestaltungsspielräume zur Angebotsoptimierung und -entwicklung sind dadurch allerdings nicht ausgeschlossen. Mit der Darstellung von Ausbaumaßnahmen, deren Umsetzung aus heutiger Sicht als sicher und zeitlich kalkulierbar eingeschätzt werden kann, flankiert der Nahverkehrsplan zudem die Ertüchtigung des städtischen Liniennetzes für die absehbar steigende Fahrgastnachfrage in den kommenden Jahren. Er nimmt damit die städtischen Zielsetzungen hinsichtlich einer nachhaltigeren und stadtverträglicheren Verkehrsabwicklung im Stadtgebiet auf.

Hinsichtlich des Erhalts des ÖPNV-Angebots basiert der Nahverkehrsplan im Wesentlichen auf den Vorgaben des 2016 verabschiedeten Nahverkehrsplans, die sich nach Auffassung der Landeshauptstadt Stuttgart bewährt haben und die geeignet sind, den Fortbestand des hochwertigen ÖPNV-Angebots zu gewährleisten. Der 2018 beschlossene Nahverkehrsentwicklungsplan bildet hingegen die Grundlage für die anzustrebenden Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau des städtischen Nahverkehrsangebots, wobei hier nur solche Projekte übernommen werden, deren Umsetzung im Betrachtungszeitraum, also bis etwa 2025, zumindest begonnen werden können.

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 die verschärften 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 oder ggf. Taxen parallel zu organisieren. Erfordern Großveranstaltungen die Einrichtung von Sonderverkehren, sind je nach Zweckmäßigkeit Busse und/oder Stadtbahnen einzusetzen. Die Stadtbahn- und Busverkehre im Stadtgebiet sind daher als Gesamtleistung zu betrachten.

Die künftige Rolle neuer Verkehrsangebote wie On-Demand-Verkehre oder Seilbahnen ist gegenwärtig noch Gegenstand von Testläufen und Untersuchungen. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet jedoch, dass wegen der Gebote der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit auch solche Verkehre in das Gesamtangebot zu integrieren sind. Dadurch können konkurrierende Angebote von Bus, Stadtbahn und anderen Mobilitätsformen im Nahverkehr vermieden und beispielsweise die Umschichtung von Funktionen oder Leistungen zwischen den Verkehrsangeboten vereinfacht werden. Wegen dieser Wechselwirkungen hält die Landeshauptstadt Stuttgart auch solche neueren Verkehrsangebote grundsätzlich als regelungsbedürftig durch das PBefG, zudem müssen Aufgabenträger die Vergabe von entsprechenden Genehmigungen maßgeblich beeinflussen können. Soweit das städtische Verkehrsunternehmen solche Verkehre nicht ohnehin selbst betreibt oder vergibt, ist eine Genehmigungsfähigkeit nur bei einer vereinbarten Kooperation mit diesem und dem Verkehrsverbund gegeben.

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)

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 nachfolgend definierten maximalen Haltestellen Einzugsbereiche.

Für die Festlegung der maximalen Haltestelleneinzugsbereiche wird auf Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)¹⁴ 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

¹⁴ VDV-Schrift Nr. 4 „Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV“, Neubearbeitung 01/2019



1.000 m bei Stadtbahnen 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	1.000
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

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. Dabei kommen aufgrund der schwierigen Topografie in der Regel deutliche Umwege hinzu. In den ausgedehnten Siedlungsbereichen sind zudem Beförderungsgeschwindigkeiten von 25 km/h im Busverkehr nur schwer zu realisieren. Da für die Fahrt von den äußeren Stadtbezirken in die Stuttgarter City im Regelfall aber zumindest abschnittsweise Schienenverkehrsmittel benutzt werden, wird dieser Richtwert hier beibehalten. Unter der Annahme maximaler Beförderungsweiten von etwa 12 km (Umfwegfaktor 1,2) bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 25 km/h wird daher ein auf die Stuttgarter Situation angepasster Grenzwert von 30 Minuten Beförderungszeit für Fahrten in zentrale Bereiche definiert, wobei in dieser gedehnten Zeitspanne dann auch die Stuttgarter City aus allen Teilen des Stadtgebiets erreichbar sein soll.



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 4-2: Kategorisierung der Mindestbedienungshäufigkeiten

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

*) Ein Angebot in diesem Zeitbereich ist nur erforderlich, wenn nicht weit überwiegend gewerblich genutzte Gebiete bedient werden (gilt, sofern dort keine Betriebe mit abweichenden oder Schichtarbeitszeiten ansässig sind).

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

Für die Betriebszeiten und Lage der Verkehrszeiten gelten folgende Rahmenwerte:

Tabelle 4-3: 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
Montag – Freitag	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
Samstag	06:00	07:00	23:30		10:00 – 18:00	außerhalb HVZ und NVZ
Sonntag	06:30	07:00	23:30		11:00 – 17:00	außerhalb HVZ und NVZ

¹⁵ HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit, FVZ = Frühverkehrszeit, SVZ = Spätverkehrszeit



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 bei dem zwecks einer angemessenen Auslastung hochwertiger Angebote ihre Konkurrenzierung durch nachrangige Systeme möglichst vermieden werden soll. In diesem Sinne ist die nachfolgende Kategorisierung auch als Planungsprozess zu sehen, bei dem das Verkehrsnetz beginnend beim weitgehend unveränderlichen, hochleistungsfähigen 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 4.1 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 Taktvorgaben erfüllen, verkehren und in den Bereichen, in denen 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 schwächeren Nachfrage ein 30-Minuten-Takt ausreichend.

Kategorie Bus 1 (Basiserschließung Innenstadt)

Busrouten in dieser Kategorie stellen die Basiserschließung der inneren Stadtbezirke – einem Gebiet, das sich durch hohe Nutzungsdichten und einen hohen Modal-Split-Anteil des ÖPNVs auszeichnet – sicher. 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. Aus diesen Gründen wurde gegenüber der letzten NVP-Fortschreibung die Buskategorie 1 in der Spätverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt angehoben.

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 gewährleistet bereits die Anbindung aller Stadtbezirke. Es verbleiben aber noch nicht erschlossene Siedlungsflächen mit zumeist geringerer Nutzungsdichte, häufig in Hanglage, an den Siedlungsändern, als Restflächen zwischen den Einzugsbereichen des Basisnetzes oder als singuläre Standorte. In diesen Fällen bleibt die Verkehrsnachfrage in der Regel 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 dürfen beliebig überschritten werden. Aus Kapazitätsgründen ist dies auf einigen Achsen auch erforderlich. Ebenso kann bei einer dominierenden Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (S-Bahn) eine dichtere Bedienung angezeigt sein.

Erschließt eine Achse primär ein Gewerbegebiet, kann auf ein Verkehrsangebot in der Spätverkehrszeit sowie am Wochenende verzichtet werden; dies gilt, sofern dort keine Betriebe mit abweichenden oder Schichtarbeitszeiten ansässig sind. 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.

In Anlage 4.1 sind für die äußeren Stadtbezirke die auf den jeweiligen Relationen geltenden Bedienungskategorien festgelegt. Die im Nahverkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Anpassungen werden dabei aufgenommen (siehe Kapitel 5.2.3).

4.4 Beförderungsqualität

Der öffentliche Nahverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart zeichnet sich nicht nur durch ein dichtes Angebot, sondern – mit modernen Fahrzeugen, gut ausgebildetem Fahrpersonal, umfangreicher Fahrgastinformation und verlässlicher Betriebssteuerung – 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

Für eine stadtverträgliche und umweltschonende Verkehrsbewältigung insbesondere in städtischen Räumen kommt dem öffentlichen Nahverkehr künftig eine noch größere, in zentralen Bereichen sogar dominierende Bedeutung zu. Daraus ergibt sich aber auch eine Signal- und Vorbildfunktion hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge. Diese sollen durch eine zeitgemäße Gestaltung innen wie außen zur Benutzung einladen, einen problemlosen Zustieg für möglichst alle Nutzergruppen ermöglichen, durch eine umfassende und gut wahrnehmbare



Fahrgastinformation auch Gelegenheitsnutzern Orientierung bieten und durch moderne Fahrzeugantriebe dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit Rechnung tragen. In jedem Fall müssen aber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt werden:

- Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzlich 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 EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009, der UN-Regelung UN/ECE R107 sowie der 2019/1161/EU (CVD) 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 Vorgaben weiter verschärfen, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger hierfür Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Im Sinne einer Vorbildfunktion für den gesamten motorisierten Verkehr strebt die Landeshauptstadt Stuttgart aber ohnehin mittelfristig – ausgehend vom Innenstadtbereich – die Umstellung der gesamten im Stadtgebiet verkehrenden Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeugantriebe an. Die am 02.08.2019 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“), die jedoch noch in bundesdeutsches Recht umzusetzen ist, ist in diesem Sinne mindestens zu erfüllen. Bei einbrechenden Linien wird sich die Landeshauptstadt Stuttgart bei den benachbarten Aufgabenträgern für entsprechende Verbesserungen einsetzen.



Stadtbahnfahrzeuge werden elektrisch angetrieben.

- Zur Verminderung der Belastungen aus dem oberirdischen Straßen- und Schienenverkehr sind entsprechend der Zielsetzung des geltenden Lärmaktionsplans Fahrzeuge mit geringen Lärmemissionen einsetzen. Dabei ist sowohl auf geräuscharme Haupt- wie Hilfsantriebe als auch auf minimierte Rollgeräusche zu achten.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge entsprechen antriebstechnisch den topographischen Anforderungen vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällstrecken.
- Reservebusse für Ersatzverkehre (Stadtbahn und Bus) entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge müssen von der Leitstelle über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ITCS) mit ihrer Linienkennung fortlaufend erfasst werden können. Die Standortdaten sind auch der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart und der Verbundgesellschaft zeitnah zur Verfügung zu stellen. Eine Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrer muss jederzeit gewährleistet sein.
- Für Kunden mit mobilen Endgeräten sollen die Kommunikationsmöglichkeiten in den Fahrzeugen weiterentwickelt und verbessert werden (z.B. freies W-LAN).
Zudem ist auch die Netzausleuchtung bzw. die Mobilfunkverfügbarkeit in den SSB-Tunneln zu verbessern.
- Das Fahrgastaufkommen im ÖPNV soll künftig auch mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) erfasst werden. Für den Ausstattungsgrad des Fuhrparks im städtischen Netz und die Zählgüte sind die Anforderungen des ÖPNVG oder darauf aufbauender Verordnungen des Landes maßgeblich. Das mit der Bedienung der städtischen Linien betraute Verkehrsunternehmen verarbeitet die Roh-Zählraten in einem Programm zur Datenprüfung, -aufbereitung und -auswertung (Hintergrundsystem) selbst und stellt das erforderliche Knowhow sicher. Für einbrechende Buslinien der Nachbarlandkreise gelten die Vorgaben der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart zum AFZS-Einsatz.
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen.
- Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden schnellstmöglich repariert; sicherheitsrelevante Schäden sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich entfernt werden.



4.4.2 Haltestellen

Haltestellen sind die im Stadtbild permanent sichtbaren Zeichen für die Existenz eines ÖPNV-Angebots. Ihnen kommt damit - auch gegenüber Nicht-Nutzern - die Funktion einer Visitenkarte des Nahverkehrs zu. Sie sollen deshalb ansprechend gestaltet und in die Umgebung baulich gut integriert sein. Für Gelegenheitskunden sind sie zudem häufig immer noch die erste Anlaufstelle zur Informationsgewinnung über Fahrpläne, Linienwege und Fahrpreise. Eine optimal gestaltete Haltestelle unterstützt zudem den barrierefreien Zustieg in die Fahrzeuge. Verschiedene laufende Projekte beschäftigen sich mit einer verbesserten Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen wie der testweisen Begrünung von Haltestellendächern oder einer umfassenderen Verfügbarkeit dynamischer Informationsanzeigen. Inwieweit solche Elemente künftig zum Standard werden, ist aber offen. Gegenwärtig gelten daher weiterhin die folgenden Mindestanforderungen:

- Neu- und umzubauende Bushaltestellen sind barrierefrei (siehe Kapitel 4.5.3.) und mit den jeweils aktuell für Stuttgart abgestimmten anfahrbaren Profilbordsteinen auszuführen. Nicht barrierefreie Bestandshaltestellen müssen sukzessive entsprechend nachgerüstet werden. Die weitestgehend gegebene Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz ist unter Beachtung der aktuellen Normen weiterzuentwickeln. Nicht funktionsfähige Fahrtreppen und Aufzüge bei Stadtbahn-Stationen müssen möglichst kurzfristig wieder instandgesetzt 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.
- Soweit an Haltestellen ergänzende Mobilitätsangebote wie Leihfahrzeuge oder Parkierungsmöglichkeiten vorhanden sind, unterstützen die Verkehrsunternehmen deren Zugänglichkeit und Nutzbarkeit. Die Wegeleitung ist ggf. anzupassen, die Aufstellung zusätzlicher Informationseinrichtungen ist ggf. zu dulden.
- 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

Aufgrund der unvermeidlichen Komplexität des Verkehrs- wie auch des Tarifangebots im öffentlichen Nahverkehr entsteht für ÖPNV-Nutzer in vielen Lebenssituationen ein Beratungsbedarf. Als eine Dienstleistung unmittelbar am Kunden führen Versäumnisse sowohl der Verkehrsunternehmen wie auch des Kunden zudem direkt zu persönlichen Betroffenheiten. Für den öffentlichen Nahverkehr als Instrument der Daseinsvorsorge und Garant der Mobilität in der Stadt ist deshalb die Ermöglichung eines Kundenkontakts unverzichtbar. Hier gelten die nachfolgenden Anforderungen:

- 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 (08:00 bis 17:00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen sollen montags bis freitags an einer zentralen Fundstelle abgeholt werden können.
- Die Unternehmen bieten einen elektronischen Zugangskanal an, z. B. über die Website des Unternehmens, und veröffentlichen eine Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können. Auf Kundenschriften (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.
- Die Verkehrsunternehmen unterstützen bei Bedarf Initiativen des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Landeshauptstadt Stuttgart. Sie stehen hierbei beratend zur Verfügung und begleiten mögliche pilothafte Angebotsmaßnahmen konstruktiv.



4.4.4 Verbundintegration

Die ÖPNV-Erschließung der Landeshauptstadt Stuttgart wie auch die Nahverkehrsanbindung des Umlands basieren auf einem funktional abgestimmten Zusammenwirken mehrerer Verkehrssysteme mit verschiedenen Betreibern und in unterschiedlicher Verantwortlichkeit. Um Zugangshürden zu vermeiden, sollen für den Fahrgast diese strukturellen Unterschiede nicht in Erscheinung treten. Vielmehr soll er das Nahverkehrssystem als Ganzes wahrnehmen und in der Landeshauptstadt Stuttgart wie auch in der gesamten Region zu einheitlichen Konditionen nutzen können. Für den Betreiber der städtischen Linienverkehre ist deshalb die Integration in den lokalen Verkehrsverbund unverzichtbar. Hierzu gelten die folgenden Anforderungen:

- 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 Linientaxis, On-Demand-Angebote, 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, u.a. Berufsverkehr, Schüler- oder Marktfahrten, ausgenommen werden.
- Für die Grundsätze des Ticketvertriebs sowie die Meldung von Fahrgeldeinnahmen an die Verbundgesellschaft sind die jeweils in den VVS-Gremien beschlossenen Regelungen im VVS einzuhalten. Der Ticketverkauf erfolgt im Linienbusverkehr in den Fahrzeugen und im Stadtbahnverkehr durch stationäre Ticketautomaten an den Haltestellen. Entwerter sind in den Bussen und in den Stadtbahnen zu installieren und zu betreiben, solange im VVS-Tarif verbundweit zu entwertende, papierbasierte Fahrscheine noch Kundenrelevanz haben und in Stuttgart vertrieben werden. Unter Berücksichtigung von Fahrgastinteressen wirken Verkehrsunternehmen und VVS darauf hin, den VVS-Tarif in der Weise weiterzuentwickeln, dass zukünftig möglichst auf Entwerter verzichtet werden kann.
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 Linientaxis und bedarfsgesteuerte Verkehre sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit der Landeshauptstadt und der Verbundgesellschaft zugelassen werden.
- Für Fahrgastfahrten über das VVS-Gebiet hinaus mit Start und/oder Ziel innerhalb Baden-Württembergs werden von den Verkehrsunternehmen Tickets des bwTarifs anerkannt und vertrieben.



- Im VVS wird der papierbasierte Ticketvertrieb auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten und mobilen Lösungen umgestellt. Das mit dem Betrieb der städtischen Linien betraute Verkehrsunternehmen betreibt die entsprechenden Hintergrundsysteme und stellt an Kundenkontaktpunkten (physisch und online) die Kundenschnittstellen/Vertriebskanäle bereit. Die Verbundgesellschaft ist für die fristgerechte Bereitstellung von Relationsdaten und elektronischen Strukturdaten für das elektronische Fahrgeldmanagement zuständig.
- Von großer Bedeutung für die Finanzierung des ÖPNVs ist die Einnahmesicherung. Dazu gehören ein optimaler Kontrollgrad und eine zeitgemäße Prüfinfrastruktur, mit der die räumliche und zeitliche Gültigkeit von Papier- und elektronischen Tickets geprüft werden kann. Auch der zahlende Fahrgast erwartet, dass die Tickets regelmäßig kontrolliert werden. Die Gültigkeit der Tickets wird durch geschultes Prüfpersonal der Verkehrsunternehmen geprüft. Ergänzend dazu gilt im Busverkehr des VVS grundsätzlich der Vordereinstieg, wobei Ausnahmen insbesondere aus betrieblichen Gründen definiert werden können. Für einbrechende regionale Buslinien in der federführenden Aufgabenträgerschaft der benachbarten Landkreise gelten die dortigen, ggf. über Verkehrsverträge, Allgemeine Vorschriften oder Verbindliche Zusicherungen fixierten Prüfquoten.
- 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, ...) die aktuellen Inhalte der VVS-Website (www.vvs.de) zu nutzen. Auf einen barrierefreien Zugriff auf die Informationskanäle ist zu achten.
- Für den zuverlässigen Betrieb der elektronischen Fahrplanauskunft versorgen die Verkehrsunternehmen die Verbundgesellschaft unaufgefordert mit den jeweils aktuellsten Soll-Fahrplandaten sowie kontinuierlich und ohne Verzögerung 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. Zur Erleichterung der Erhebungsplanung legen die Verkehrsunternehmen bei Bedarf betriebliche Daten und Besonderheiten gegenüber der Verbundgesellschaft oder einem von ihr beauftragten Dienstleister offen.



- 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 (Streckeneröffnungen, verändertes Verkehrsangebot).

4.5 Barrierefreiheit

Das 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3, Nahverkehrspläne so anzulegen, dass „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ erreicht wird. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass sie die Anforderung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit erfüllen. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt körperlich, in der Mobilität, in der Sinneswahrnehmung und kognitiv eingeschränkten Menschen sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Bessere Orientierungsmöglichkeiten für alle Fahrgäste erhöhen die Leichtigkeit der Betriebsabwicklung und reduzieren Unfallgefahren. Außerdem resultiert aus verringerten Fahrgastwechselzeiten eine Stabilisierung der Fahrpläne.

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat mit dem Versprechen „Wir wollen Inklusion fördern!“ am 3. Dezember 2015 das Leitbild zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) beschlossen. Insbesondere tritt die Landeshauptstadt dafür ein, dass die Stadt Stuttgart Stadtgesellschaft zu einem inklusiven Gemeinwesen im Sinne der UN-BRK entwickelt wird. Menschen mit und ohne Behinderung sollen ganz selbstverständlich miteinander leben, wohnen und arbeiten. In diesem Rahmen bekennt sich die Landeshauptstadt Stuttgart zur Zielsetzung eines barrierefreien Nahverkehrs und stellt in ihrem Zuständigkeitsbereich



schrittweise diese Barrierefreiheit sicher. Bezüglich der Einflussosphäre der Verkehrsunternehmen geben die städtischen Nahverkehrspläne den Einsatz von Niederflurbussen bzw. Stadtbahnen mit bahnsteigkompatibler Fußbodenhöhe sowie die Übernahme von Verbundstandards bei der Fahrgastinformation schon seit längerem vor. Die Anpassung von Bushaltestellen liegt jedoch weit überwiegend in der unmittelbaren Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart als Straßenbaulastträger. Hier besteht seit mehreren Jahren ein Umbauprogramm, mit dem die Zustiegsverhältnisse an immer mehr Haltestellen verbessert werden.

An einigen S- und Stadtbahn-Stationen sind die installierten Aufzüge zu klein, um bestimmte Rollstuhl-Modelle und auch Fahrräder problemlos aufzunehmen. Beim Neubau von Aufzugsanlagen sollen deshalb nach Möglichkeit größere Aufzugskabinen eingebaut werden. Bei bestehenden Anlagen mit engen Kabinen ist im Rahmen von Grunderneuerungen eine Verbesserung zu prüfen.

An Verknüpfungspunkten ist die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr linien- und ggf. verkehrsmittelübergreifend zu beachten. Dazu sind Verbindungswege und Leitelemente durchgängig zu betrachten und nach Möglichkeit auch über Zuständigkeitsgrenzen hinweg abzustimmen.

4.5.1 S-Bahn und landesbestellter SPNV (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 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 an den Stationen „Nordbahnhof“ und „Nürnberger Straße“ wünschenswert. Größere Defizite bestehen noch hinsichtlich der zu niedrigen Bahnsteighöhen. Hier sind noch für die Stationen „Feuerbach“, „Neuwirtshaus“, „Obertürkheim“, „Weilimdorf“ und „Zuffenhausen“ Lösungen zu finden. Dabei ist zu beachten, dass Reststufe und -spalt zwischen Zug und Bahnsteigkante nicht überall einfach mit einer mobilen Rampe auszugleichen sind.

Zahlreiche S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet Stuttgart haben bisher kein Blindenleitsystem. Für blinde und sehbehinderte Menschen ist jedoch das Blindenleitsystem notwendig, damit sie



gefahrenfrei und möglichst selbständig den ÖPNV nutzen können. Ein Nachrüstungsprogramm mit einer Priorisierung von aufkommensstarken Stationen und Verknüpfungspunkten wäre deshalb wünschenswert.

Bei Umbaumaßnahmen von Stationen, die im landesbestellten SPNV bedient werden, werden Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt. Stationsneubauten im landesbestellten SPNV werden ebenfalls grundsätzlich barrierefrei errichtet.

4.5.2 Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz der SSB verfügt über 204 Haltestellen¹⁶ mit insgesamt 433 Bahnsteigen, 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 der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 4-4: Barrierefreier Ausbauzustand der Stadtbahn-Haltestellen in Stuttgart (Stand: 31.01.2020)

Ausstattung	Barrierefreier Ausbau
Rampen oder Aufzüge zu den Bahnsteigen	202 Haltestellen (99 %)*
Blindenleitlinien mit Einstiegsfeldern zur Markierung der Fahrzeugtüren (Bodenindikatoren)	255 Bahnsteige mit Blindenleitlinien (58 %)
	227 Bahnsteige mit Aufmerksamkeitsfeld (52 %)
Dynamische Zugzielanzeiger (DFI)	153 Haltestellen (75 %)
Zugzielansagen in unterirdischen Haltestellen	25 Haltestellen (100 %)

*) incl. Haltestelle Staatsgalerie nach Abschluss des laufenden Umbaus

Oberirdische Haltestellen bzw. Rampenhaltestellen mit Hochbahnsteig, aber ohne Zugangsrampen oder Aufzug, sind die Haltestellen:

- „Bopser“ und
- „Vaihingen Viadukt“.

Für die Haltestelle „Bopser“ zeichnet sich eine Lösung ab, die in naher Zukunft umgesetzt werden kann. Die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zur Haltestelle „Vaihingen Viadukt“ ist gegenwärtig leider nicht absehbar. Die auf dem Talboden liegende Haltestelle ist von der umliegenden Bebauung oberhalb der Talhänge nur über Treppen und steile Wege erreichbar, so dass Maßnahmen an der Haltestelle selbst die Zugänglichkeit kaum verbessern würden. Das äußerst geringe Fahrgastaufkommen rechtfertigt zudem keine aufwändigen technischen Lösungen, die Standardlösung mit Bahnsteigrampen scheitert jedoch an den beschränkten

¹⁶ Hierbei wurden die Stadtbahn- und Zahnradbahn-Haltestellen berücksichtigt. Von den 198 Stadtbahnstationen befinden sich 177 Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung.



Platzverhältnissen. Nachdem die benachbarte, knapp 300 m entfernte Haltestelle „Fauststraße“ barrierefrei zugänglich ist, wird die Situation an der Haltestelle „Vaihingen Viadukt“ für tolerierbar erachtet.

Die einzige unterirdische Stadtbahn-Haltestelle ohne Aufzüge oder Rampe ist aktuell noch die Haltestelle „Staatsgalerie“, die im Zuge des Umbaus im Zusammenhang mit Stuttgart 21 mit barrierefreien Zugängen ausgestattet wird. Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle „Staatsgalerie“ ist für September 2020 vorgesehen.

Momentan ist ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in die bzw. aus der Zahnradbahn nicht gegeben. Dies wird mit der nächsten Fahrzeuggeneration, die ab 2021 zum Einsatz kommen wird, möglich sein. Die Fahrzeuge der Seilbahn sind schon seit längerem stufenfrei zugänglich.

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; eine Vollaussstattung soll bis 2026 erfolgen. Die Durchführung beider Maßnahmen geschieht jährlich, ist aber vom Umfang her abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.

Betrieb, Unterhaltung und Wartung der Aufzüge und Fahrtreppen unterirdischer Haltestellen erfolgt über das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart. Schon seit den 70er-Jahren gibt es die Aufzugs- und Fahrtreppenzentrale, in der sämtliche Störmeldungen registriert und die Störungsbehebungen koordiniert und z. T. selbst durchgeführt werden. Durch die Bündelung der Aufgaben an zentraler Stelle, die langjährige Erfahrung und die kontinuierliche Optimierung der Abläufe kann ein hohes Maß an Verfügbarkeit der Anlagen gewährleistet werden.

4.5.3 Bus

Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart befinden sich 431 Bushaltestellen mit insgesamt ca. 830 Haltepositionen¹⁷. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen liegt beim Straßenbaulastträger und somit für fast alle Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung bei der Landeshauptstadt Stuttgart.

¹⁷ Die 127 Haltestellenpositionen (bzw. 108 Haltestellen), die ausschließlich von Nachtbuslinien angefahren werden, wurden nicht berücksichtigt. Dabei handelt es sich zumeist um Haltepositionen in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen, die nachbustypisch nur in den Nächten von Donnerstag bis Samstag mit wenigen Fahrten bedient werden. Ihr Umbau käme nur vergleichsweise wenigen Fahrgästen zugute und wird daher nicht als prioritär eingestuft. Zudem ist nicht auszuschließen, dass längerfristig einzelne Nachtbuslinien durch einen Stadtbahnverkehr abgelöst werden und solche Haltepositionen wieder aufgegeben werden können.



Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, die Haltestelleninfrastruktur an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. Aus diesem Grund sollen die jeweiligen Haltepositionen hinsichtlich der Barrierefreiheit bestimmte Anforderungen erfüllen. Diese umfassen einen Ausbau des Bordsteins der jeweiligen Haltestelle auf eine Höhe von mindestens 18 cm (Hochbord), einen stufenlosen, barrierefreien Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövriertfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen. Da Buslinien überwiegend im Zuge von Hauptverkehrsstraßen verkehren, gehört zu einer vollständigen Barrierefreiheit des Systems Bus in der Regel auch eine barrierefreie Quermöglichkeit dieser Straße in Haltestellennähe. Dies wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bushaltestellen seit 2019 systematisch mit betrachtet.

Der Ausbau der Haltestellen auf eine Höhe von mindestens 18 cm ermöglicht im Zusammenspiel mit den eingesetzten Niederflurfahrzeugen geringe Höhendifferenzen, die den Einstieg in die Fahrzeuge erleichtern. Die verbleibende Reststufe kann mit Hilfe der Kneeling-Funktion der Fahrzeuge bis auf wenige Zentimeter reduziert werden. Wird die obligatorisch vorhandene Klapprampe dennoch benötigt, übersteigt deren Neigung 6 % in der Regel nicht. Der Einsatz des sog. Combibord Systems Stuttgart als Bordsteinkante hat den Vorzug, dass der Formstein ein noch näheres Heranfahren an den Bordstein ohne Beschädigung des Fahrzeugs ermöglicht und somit auch das horizontale Spaltmaß minimiert wird. Hinsichtlich des Spaltmaßes ist sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung ein maximaler Abstand von 5 cm anzustreben, da bei diesem Abstand ein eigenständiger Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht werden kann.

Um die jeweilige Bushaltestelle barrierefrei zu erreichen, wird ein stufenloser Zugang zur Haltestelle benötigt. Dabei sollten der Weg zur Haltestelle sowie eine ggf. dafür errichtete Rampe eine Längsneigung von 6 % nicht überschreiten. Dies ist im Stuttgarter Stadtgebiet aufgrund der topographischen Verhältnisse leider nicht immer realisierbar. Da für Rollstuhlfahrer nur eine Längsneigung von bis zu 3 % unproblematisch ist, sind bei Kunstbauwerken mit Neigungswerten zwischen 3 % und 6 % neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Des Weiteren darf die Querneigung, die für die Entwässerung von Belang ist, einen Wert von 2,5 % nicht überschreiten, um ein Versteuern handbetriebener Rollstühle und Rollatoren zu vermeiden.



Der Einstieg soll darüber hinaus mit Hilfe einer ausreichenden Manövriertfläche für Rollstühle und Kinderwagen erleichtert werden. Die notwendige Manövriertfläche von 2,5 m x 1,5 m ergibt sich aus der Bewegungsfläche gemäß DIN 18040-3 (1,5 m x 1,5 m), die für das Rangieren benötigt wird, und der Länge der Klapprampe des Busses von ca. 1 m.

Taktile Bodenelemente und Leitstreifen sollen zudem sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern. Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrtür sowie ein quer zum Bürgersteig verlaufender Auffindestreifen, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleisten das barrierefreie Zustiegen. Ergänzend dazu ist auf eine gute Orientierungsmöglichkeit in Längsrichtung (Gebäudefwand, Einfriedung, ggf. zusätzlicher Leitstreifen) zu achten.

Die aufgelisteten Anforderungen sind in einem vom VVS zusammengestellten Leitfaden – den Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet – ausführlicher dargestellt. Darin enthalten sind zudem die rechtlichen Anforderungen, Skizzen, Musterhaltestellen sowie weitere Informationen und Hinweise, die den Kommunen im Verbundgebiet des VVS als Hilfsmittel für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen dienen sollen. Die Empfehlungen sind, allgemein zugänglich, auf der VVS-Homepage verfügbar. Darüber hinaus hat die Landeshauptstadt Stuttgart die Anforderungen zur Barrierefreiheit von Bushaltestellen in Regelzeichnungen definiert.

Unter Berücksichtigung der Kriterien wurden alle Haltepositionen im Gemarkungsgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbauszustandes erhoben. Tabelle 4-5 kann entnommen werden, wie viele der Haltestellensteige jeweils die einzelnen Kriterien erfüllen:

Tabelle 4-5: Ausbautzustand der Bushaltestellen auf Stuttgarter Gemarkung (Stand 31.01.2020)

	Kriterium	Anzahl umgebauter Haltepositionen (Gesamtzahl)	Anteil umgebauter Haltepositionen
Status Quo	Hochbord (mind. 18 cm)	358 (831)	43,1 %
	Bodenindikatoren ¹⁸	234 (831)	28,2 %
	Manövriertfläche Rollstuhl (mind. 2,5m) ¹⁹	645 (831)	77,6 %
	Stufenloser Zugang	831 (831)	100,00 %

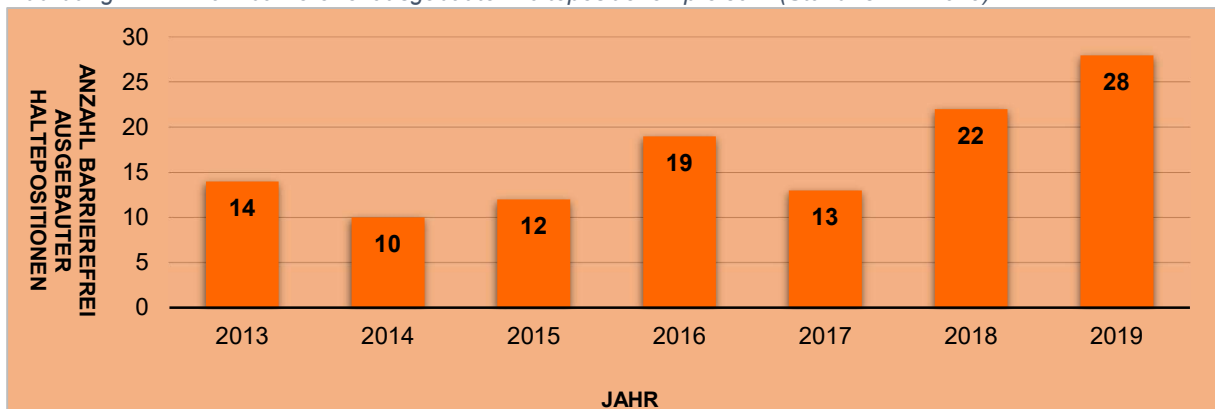
¹⁸ Dieses Kriterium wurde erst nach Beginn des Ausbauprogramms festgelegt und in den Planungen berücksichtigt, weshalb schon zu Beginn des Programms ausgebaute Haltestellen eine Nachrüstung benötigen. Diese wird nach und nach ausgeführt.

¹⁹ Für die Ermittlung der Manövriertfläche wurde hilfsweise das Vorhandensein von Wartehallen herangezogen; diese werden nur bei ausreichenden Platzverhältnissen installiert.

Anlage 4.2 gibt darüber hinaus einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Stuttgart.

In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen unter Einhaltung der dafür geltenden Anforderungen weiter vorangetrieben und die möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt werden. Grundsätzlich wird der vollständige barrierefreie Ausbau aller Bushaltestellen in Stuttgart angestrebt – sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Mit den dafür verfügbaren Mitteln sollen so viele Haltestellen wie möglich umgebaut werden. Unter der Annahme, dass die verfügbaren finanziellen Mittel in den folgenden Jahren weiterhin stabil bleiben und diese sich an den Vorjahren orientieren, ist davon auszugehen, dass pro Jahr durchschnittlich 17 Haltestellen umgebaut werden können. Diese Anzahl ergibt sich aus dem Jahresmittel barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen in Stuttgart der vergangenen sieben Jahre.

Abbildung 4-1: Anzahl barrierefrei ausgebauter Haltepositionen pro Jahr (Stand: 31.12.2019)



In diesem Zusammenhang stellt Abbildung 4-1 dar, dass die Anzahl der jährlich umgebauten Bussteige stetig steigt. In den Jahren 2018 und 2019 erfolgte ein barrierefreier Ausbau von insgesamt 50 Haltepositionen. Dieser Anstieg hängt unter anderem mit den dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln pro Jahr zusammen. Diese betragen von 2011 bis 2017 jährlich 300.000 €. 2018 und 2019 standen jeweils 900.000 € zur Verfügung. Des Weiteren erfolgte in den vergangenen Jahren ein Umbau und eine Finanzierung vieler Haltestellen im Zuge größerer Einzelprojekte. Für die Jahre 2020 und 2021 wurden für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen jährlich 1,25 Mio. € bereitgestellt. Für die Umbauten wurden bzw. werden Fördermittel nach LGVFG beantragt, die jedoch keine budgeterhöhende Wirkung haben.

Im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2022/23 ist über eine substantielle Erhöhung der bisherigen finanziellen und personellen Ansätze zu entscheiden.



Dennoch werden, trotz der erkennbaren Beschleunigung des Haltestellenumbaus, bis zum 01.01.2022 nicht alle Haltestellen die eingangs definierten Kriterien erfüllen können. Zum einen sind die vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart zur Verfügung zu stellenden Haushaltsmittel angesichts der zahlreichen städtischen Aufgaben nicht unbegrenzt zu erhöhen, zum anderen sind auch die Kapazitäten für die Planung und die Bauausführung limitiert. Wegen der manchmal erheblichen Eingriffe in die Straßen-Seitenräume bedürfen die Planungen zudem einer Diskussion und ggf. einer mehrfachen Behandlung in den städtischen Gremien. Ebenso kann der Umfang eines Umbaus und damit der Mittelbedarf je nach Standort erheblich variieren. So werden inzwischen im Zuge des Einbaus von Hochborden auch durch den Busverkehr besonders belastete Fahrspuren mit einem verstärkten Fahrbahnaufbau versehen. Hierdurch wird die Haltbarkeit verbessert und es bilden sich weniger Spurrillen, die sich negativ auf den Abstand zwischen Bus und Bordstein auswirken.

Der Umbau von Bushaltestellen erfolgt prioritär dort, wo ein hoher Nutzen für behinderte und nicht behinderte Fahrgäste erzielt werden kann. Ein Schwerpunkt der Ausbaumaßnahmen liegt deshalb auf den Innenstadthaltestellen, die in der Regel auch hohe Fahrgastfrequenzen aufweisen. Hier besteht auch die Chance, den Haltestellenumbau für einzelne Linien zumindest mittelfristig zu komplettieren. Darüber hinaus ist kurz- bis mittelfristig der Ausbau von weiteren Haltestellen in den äußeren Stadtbezirken sinnvoll, die im Verkehrsnetz eine besondere funktionale Bedeutung haben. Entscheidungskriterien sind hier u. a. die Nähe zu öffentlichen oder besonderen Einrichtungen (z.B. Schule, Kirche, Friedhof, Arbeitsplatzschwerpunkt) bzw. zu Infrastrukturen, bei denen ein vorrangiger Bedarf besteht (Krankenhaus, Seniorenwohnanlage, Pflegeeinrichtungen), die Verknüpfungsfunktion für Buslinien untereinander und zu übergeordneten Verkehrsmitteln sowie ein generell hohes Fahrgastaufkommen.

Anlage 4.2 stellt die 51 Haltepositionen dar, die derzeit in Planung sind und in den Jahren 2020 und 2021 barrierefrei ausgebaut werden sollen.²⁰ Von den barrierefrei auszubauenden Haltestellen werden mit den verfügbaren Mitteln in dieser Zeit etwa 35 Bushaltestellen umgerüstet. Zusätzlich ist im Zuge von Straßenumgestaltungsprojekten der Umbau weiterer Haltestellen zu erwarten. Das Programm mit den Haltestellen, die konkret umgebaut werden sollen, wird eng mit der SSB abgestimmt. Für die meisten der übrigen Bussteige, die die Kriterien der Barrierefreiheit noch nicht erfüllen, erfolgt der Umbau erst nach 2022. Die nach den genannten Entscheidungskriterien prioritär umzubauenden Haltepositionen können ebenfalls Anlage 4.2

²⁰ Abweichungen können sich ergeben, wenn der barrierefreie Umbau einer nicht in Anlage 4.2 ausgewiesenen Bushaltestelle – als bis 2022 umzubauende Halteposition – , z.B. kurzfristig im Rahmen einer anderen Sanierungs- oder Baumaßnahmen, ermöglicht und durchgeführt wird, so dass sich der geplante zeitliche Ablauf dadurch verändert. Das Programm kann sich aufgrund geänderter Randbedingungen im Laufe des Jahres verändern.



entnommen werden²¹. Danach sind in den kommenden vier bis fünf Jahren insgesamt ca. weitere 100 Haltepositionen für den Umbau vorgesehen. Die übrigen Haltestellen folgen im Anschluss.

Sofern ein Umbau aus technischen Gründen am derzeitigen Standort nicht erfolgen kann, wird zunächst geprüft, ob eine Verlegung der Haltestelle um bis zu 50 m in beide Richtungen möglich ist oder ein verkürzter Ausbau stattfinden kann. So soll ein Hochbord bereits ab einer verfügbaren Steiglänge von mindestens 8 m errichtet werden, damit zumindest an Tür 1 und Tür 2 der Fahrzeuge mit minimalen Spaltmaßen ein- und ausgestiegen werden kann. Ist eine Haltestellenposition bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch aufgrund der Veränderlichkeit von Richtlinien oder Empfehlungen nicht den aktuellen Mindestanforderungen, erfolgt eine Nachbesserung im Zuge zukünftiger Sanierungsmaßnahmen. Eine neu errichtete Haltestelle soll generell dem aktuellen Standard entsprechen.

4.5.4 Informationsangebot

Generelle Informationen zur Barrierefreiheit im ÖPNV, insbesondere auch für das Stadtgebiet, sind in den digitalen Medien des betrauten Unternehmens und des VVS verfügbar. Die bereitgestellten Daten umfassen in diesem Zusammenhang beispielsweise Auskünfte über die Barrierefreiheit im VVS-Netz, so z.B. barrierefreie Haltestellenkarten oder einen barrierefreien Schienennetzplan, eine Auflistung sozialer Fahrdienste und Bürgerbusse sowie weiterführende Informationsangebote zur Barrierefreiheit mit entsprechender Verlinkung zu der jeweiligen Homepage. Das Routing von Fahrtwünschen über ausschließlich barrierefrei ausgebaute Haltestellen bis in das Busnetz hinein ist zudem in Vorbereitung.

Im Rahmen des Relaunches des VVS-Webangebots 2019 wurde die Basis für eine BIT-V-konforme digitale Barrierefreiheit gelegt (BIT-V = Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz). Für eine individuelle Kommunikation der mit Behindertenvertretern abgestimmten Bedürfnisse auf www.vvs.de wird derzeit eine Erklärung zur Barrierefreiheit erstellt. Im Bereich der dynamischen Fahrgastinformation wird bei allen Neubauten (z.B. bei DFI-Light-Anzeigern) eine digitale Sprachausgabe in Form eines Text-2-Speech-Tasters als Ergänzung zu den Anzeigern empfohlen.

²¹ Abweichungen können sich ergeben, wenn der barrierefreie Umbau einer nicht in Anlage 4.2 ausgewiesenen Bushaltestelle – als prioritär umzubauende Halteposition –, z.B. kurzfristig im Rahmen einer anderen Sanierungs- oder Baumaßnahmen ermöglicht und durchgeführt wird, so dass sich der geplante zeitliche Ablauf dadurch verändert. Das Programm kann sich aufgrund geänderter Randbedingungen im Laufe des Jahres verändern.



4.6 Zielsetzungen für die Verkehrsfinanzierung

Die Landeshauptstadt Stuttgart engagiert sich bereits seit vielen Jahren für die Erhaltung, den Ausbau und die Verbesserung des Nahverkehrsnetzes in Stuttgart und in der Region. Neben dem Defizitausgleich für die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) (aktuell knapp 50 Mio. € pro Jahr) fließt kommunales Geld auch an den Verband Region Stuttgart für den S-Bahn-Verkehr und die tarifliche Integration von Umlandverkehren (aktuell ca. 16 Mio. € im Jahr). Ebenso dienen die im Haushalt des Tiefbauamts eingestellten Mittel für den Umbau von Haltestellen, den Bau von Busspuren, die Ertüchtigung von LSA-Steuerungen für die Bevorrechtigung von Bussen und Stadtbahnen sowie die Verbesserung intermodaler Verknüpfungen der notwendigen Steigerung der Attraktivität des städtischen Nahverkehrs. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird für diese Verwendungszwecke auch in den kommenden Jahren ausreichende Mittel bereitstellen müssen. Ihre Beteiligung an regionalen Lasten ist in Zusammenhang mit dem heutigen Regime der Einnahmeaufteilung im VVS zu sehen und ggf. mit diesem anzupassen.

Neben den laufenden Kosten für den ÖPNV-Betrieb, einschließlich der Erhaltung und des Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur, finanziert die Landeshauptstadt Stuttgart zwischenzeitlich auch eine Reihe von tariflichen Vergünstigungen:

- das SozialTicket (für Bonuscard-Inhaber),
- das Scool-Abo (Tarifabsenkung + Bonus für Stuttgarter Schüler),
- das FirmenAbo (für städtische Bedienstete) sowie
- die VVS-Tarifzonenreform (seit 1. April 2019).

Die Ausgaben hierfür belaufen sich gegenwärtig auf insgesamt ca. 28 Mio. € pro Jahr. Bezüglich des Scool-Abos und des Ausbildungs-Abos wurde eine Absenkung des von den Nutzern aufzubringenden Fahrpreises auf einen maximalen Jahresbetrag von ca. 365 € vom Gemeinderat bereits beschlossen. Diese Maßnahme wurde am 1. September 2020 umgesetzt. Voraussetzung zum Bezug der vergünstigten Angebote ist, dass die Schüler/Azubis in Stuttgart wohnen und beim Scool-Abo darüber hinaus auch noch eine Schule in Stuttgart besuchen. Die LHS hält an der Zusage fest, in Abstimmung mit den Verbundlandkreisen ein günstiges „Jugend-Abo“ für alle jungen Menschen im VVS einzuführen. Über 6 Mio. € sind für diese Vergünstigungen mittelfristig zusätzlich zu veranschlagen. Ein Angebot an Senioren, bei freiwilliger Abgabe des Führerscheins ein kostenloses VVS-SeniorenJahresTicket zu erhalten, wird mit Beginn 1. November 2020 eingeführt. Für die ersten zwölf Monate dieser Aktion wurden hierfür Kosten in Höhe von rund 560.000 Euro veranschlagt.



Um das Bus- und Bahnfahren vom Angebot und von den Preisen her noch attraktiver zu machen, sind erhebliche zusätzliche finanzielle Mittel erforderlich. So verfolgt die Landeshauptstadt Stuttgart das Ziel, allen Stuttgarterinnen und Stuttgartern ein Jahresabo für das Bus- und Bahnfahren in Stuttgart zum Preis von 365 Euro anbieten zu können. Aus diesem Grund begrüßt die Landeshauptstadt Überlegungen auf Landesebene, den Kommunen mit einem neuen Landesgesetz neue Finanzierungsmöglichkeiten an die Hand zu geben.

Im Februar 2014 haben das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart (VRS), die Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg sowie der Rems-Murr-Kreis und die Landeshauptstadt Stuttgart den sog. „ÖPNV-Pakt“ geschlossen, der das Ziel enthält, das Fahrgastaufkommen im Nahverkehr der Region bis zum Jahr 2025 um mindestens 20 % zu steigern. Die Landeshauptstadt hat dabei verschiedene Verpflichtungen, u. a. bezüglich der Fahrplanstandards von Zubringerverkehren zum SPNV, übernommen. Diese Standards werden auf der Basis des im Jahr 2016 verabschiedeten Nahverkehrsplans zwar bereits weitestgehend erfüllt, die angestrebten Fahrgastzuwächse lassen sich, wie bereits im Nahverkehrsentwicklungsplan gezeigt wurde, ohne Weiterentwicklung des Verkehrsangebots jedoch nicht mit der angestrebten Beförderungsqualität abwickeln. Auch das städtische Klimaschutzkonzept, das Verkehrsentwicklungskonzept mit dem Leitbild „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ sowie der Luftreinhalteplan setzen auf einen anhaltenden, nach Möglichkeit noch verstärkten Ausbau des Nahverkehrsnetzes.

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt im Juli 2017 beschlossen, der SSB in den kommenden Jahren einen außerplanmäßigen Investitionszuschuss in Höhe von 72,5 Mio. € für die Neubeschaffung von Stadtbahnfahrzeugen, den Neubau eines vierten Stadtbahnbetriebshofs, die Realisierung kleinerer Netzergänzungen im Stadtbahnnetz, die Verlängerung von Hochbahnsteigen sowie für die Modernisierung der Zahnradbahn zu gewähren. Aber auch bei einem Einsatz namhafter städtischer Mittel ist der Netzausbau, zumal er aus umwelt- und klimapolitischen Zielen noch forciert werden muss, ohne Fördermittel von Bund und Land für die Infrastruktur und das rollende Material nicht zu bewältigen. Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt deshalb die vor kurzem beschlossene verbesserte Ausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes sowie die Erweiterung der Fördertatbestände auch um Erhaltungsinvestitionen sowie Maßnahmen zum Kapazitätsausbau. Ein wichtiger ergänzender Baustein hierzu wäre eine verbesserte und verstetigte Fahrzeugförderung durch das Land Baden-Württemberg. Wegen der steigenden Beschaffungskosten aufgrund der gewünschten Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeugantriebe wäre dabei auch eine Anpassung der Fördersätze angezeigt.



Der anhaltende Netzausbau geht allerdings auch zwangsläufig mit weiter steigenden Betriebskosten und Finanzierungslasten einher. So hat der Ausgleichsbedarf der SSB in jüngerer Zeit das bisherige Niveau deutlich überstiegen, eine weitere Zunahme in den kommenden Jahren ist zu erwarten. Parallel dazu führen jüngst beschlossene Vergünstigungen im VVS-Tarif zu geringeren Deckungsbeiträgen und zusätzlichen Ausgaben für Tarifaussenkungen. Soweit Fördermittel, hier zumeist des Landes, für solche Aufwände zur Verfügung stehen, sind diese in der Regel befristet und mittelfristig von den lokalen Aufgaben- und Finanzierungsträgern zusätzlich zu schultern. Die finanziellen Lasten des ÖPNV-Ausbaus werden von der Landeshauptstadt Stuttgart daher längerfristig nur dann getragen werden können, wenn für den öffentlichen Nahverkehr neue Finanzierungsinstrumente geschaffen werden. Idealerweise sollten solche Instrumente auch mit einer Lenkungswirkung zugunsten des ÖPNV verknüpft werden. Das Land Baden-Württemberg hat solche Ansätze zur sog. „Drittnutzerfinanzierung“ unter Einbeziehung der Landeshauptstadt Stuttgart bereits modellhaft untersuchen lassen. Neben der Abschätzung finanzieller Wirkungen beinhaltete die Untersuchung auch die rechtliche Einordnung der ausgewählten Varianten eines Mobilitätspasses. Die abschließende Veröffentlichung der Untersuchung ist für November 2020 geplant, im Anschluss wird das ob und wie einer rechtlichen Umsetzung diskutiert werden. Angesichts der absehbar steigenden laufenden Kosten für den Nahverkehr appelliert die Landeshauptstadt Stuttgart an die Landesregierung, die rechtlichen Grundlagen zur Einführung eines Mobilitätspasses oder eines ähnlichen Instruments im Großraum Stuttgart zu schaffen.

5 Bewertung

5.1 Vorgehensweise

Das vorhandene Verkehrsangebot ist an den im Kapitel 4.3 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 Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans 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 Kapitel 4.3.1 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 – dabei handelt es sich im Wesentlichen um Schulbus- und Nachtbushaltestellen. Dieser Wert wird aufgrund einer Abstimmung der Aufgabenträger Bus im VVS inzwischen als genereller Mindestwert für die Wahrnehmung einer Erschließungswirkung durch Bewohner oder Beschäftigte verwendet.

In den Anlagen 5.1 und 5.2 sind für das gesamte Stadtgebiet die Einzugsbereiche der erschließungsrelevanten Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt. In Anlage 5.1 sind vorrangig die Schienenhaltestellen, in Anlage 5.2 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 mit klassischen Linienverkehren angeboten werden,



da die technischen Voraussetzungen (Straßennetz) einer besseren 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.

Grundsätzlich sind On-Demand-Angebote mit vergleichsweise kleinen Transportmitteln (z.B. Kleinbusse) ein Ansatz, die Erschließung von Siedlungsflächen im Rahmen des ÖPNV zu verbessern. Die Einrichtung solcher Systeme speziell für Siedlungsränder außerhalb der Einzugsbereiche des klassischen Linienverkehrs wäre jedoch extrem unwirtschaftlich. On-Demand-Angebote benötigen größere zusammenhängende Bedienungsgebiete und das Vorhalten mehrerer Fahrzeuge, um auf Kundenanforderungen mit der nötigen Flexibilität reagieren zu können. Die Behebung von Erschließungsdefiziten kann deshalb nur ein Aspekt bei der Entscheidung für oder gegen die Einführung solcher Systeme sein.

5.2.2 Beförderungszeiten

Aufbauend auf der 1. und 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans und ausgehend von der Tatsache, dass das ÖPNV-Angebot seit Dezember 2009 (Beschlussfassung 2. Nahverkehrsplan) und Oktober 2016 (Beschlussfassung 3. Nahverkehrsplan) verbessert wurde, wurden bei der Analyse dieses Kriteriums die Beförderungszeiten zwischen der Stuttgarter Stadtmitte (den Haltestellen Stuttgart Hbf., Stadtmitte, Charlottenplatz) und den Haltestellen, bei denen im Zuge der letzten beiden NVP-Fortschreibungen ein Defizit festgestellt worden war (Beförderungszeit > 30 Minuten zur Stadtmitte), noch einmal überprüft. Die Ergebnisse können Anlage 5.3 entnommen werden.

Beim Kriterium Beförderungszeiten bleibt festzustellen, dass im 3. Nahverkehrsplan als lösbar dargestellte Beförderungszeit-Defizite inzwischen weitgehend beseitigt sind. Eine geringfügige Überschreitung der Zielsetzung ist mit dem aktuellen Verkehrsangebot daher nur noch für Plieningen und Rohracker zu beobachten. Mit der mittelfristig geplanten Schaffung einer Stadtbahn-Direktverbindung zwischen Plieningen und der Stuttgarter Innenstadt (Linie U5b, siehe Kapitel 6.2.3) wird aber auch von Plieningen aus die Stuttgarter City innerhalb von durchschnittlich 30 Minuten Beförderungszeit erreichbar sein. Aufgrund der topographischen Lage ist eine Verbesserung für Rohracker hingegen nicht erzielbar.



5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Für die Bewertung wurden die aktuellen, erschließungsrelevanten Linienverkehre den Bedienungskategorien gemäß Kapitel 4.3.3 zugeordnet. Die entsprechende Klassifizierung ist in Tabelle 5-1 dargestellt, die im Nahverkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Anpassungen sind darin berücksichtigt. Die Buslinien X60, X74, 50, 130, 131, 502, 503, 612, 747, 748, und 806 haben für die Bedienung des Stadtgebiets eine nur untergeordnete Bedeutung und wurden deshalb nicht betrachtet. Gleiches gilt für die SSB-Schnellbuslinien X2 und X7. Sie werden ebenfalls nicht berücksichtigt, da sie die bestehenden klassifizierten Buslinien 92 und 77 ergänzen und dabei aufgrund des Schnellbuscharakters zahlreiche Haltestellen nicht bedienen, mithin also eine stark eingeschränkte Erschließungswirkung für das Stuttgarter Stadtgebiet haben. Die Schnellbuslinie X1 dient in erster Linie der Entlastung der Stadtbahnlinien zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und der Innenstadt Stuttgarts und nicht der Erschließung von Stadtgebieten. Sie gilt deshalb auch nicht als ein erschließungsrelevanter Linienverkehr und wird aufgrund dessen den Mindestbedienungskategorien ebenfalls nicht zugeordnet.

Tabelle 5-1: Zuordnung der Linien zu Mindestbedienungskategorien

Kategorie	Linien
S	U1, U2, U3, U4, U5*, U6, U7, U8*, U9, U12, U13, U14, U15, U16*, U19*, U29*, U34*
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/Neuwirtshaus), 53 (Zazenhausen), 54 (Mönchfeld), 56 (Hallschlag + Schlachthof), 57 (Burgholzhof), 58 (Auf der Gans), 61, 62, 64, 65 (Flughafen), 66*, 70 (Ruhbank), 70/71 (Hoffeld), 72, 73 (Steckfeld), 73/77 (Landhaus), 74/76 (Asemwald), 80*, 81 (Dürtlewang), 82, 90, 91 (Botnang)
4	53 (Bachhalde), 54/58 (Sommerrain), 71 (Schönberg), 77 (Fasanenhof-Ost), 82/86 (Berghau), 84 (Buchrain), 91* (Vaihingen-Nord), 92, 101, 103 122, 412*, 501*, 508*

*) Unterschreitung der Mindestwerte im Rahmen der zulässigen Ausnahmen möglich

Die Analyse der aktuellen Fahrpläne zeigt, dass die Mindestbedienung fast durchweg eingehalten, zumeist auch angebotsorientiert 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. Aufgrund der Aufstufung der Buslinie 91 im Bereich Botnang besteht dort nunmehr eine zu geringe Taktdichte an Sonn- und Feiertagen. Das samstägliche Betriebsprogramm sollte daher dort – ggf. mit leichten Abstrichen am Vormittag – auch auf diese Verkehrstage übertragen werden. Die Linie 73 wird im



Abschnitt Degerloch – Plieningen Garbe (via Steckfeld) von Kategorie 4 auf Kategorie 3 hochgestuft. Für die Erfüllung der Bedienungsvorgaben dieser Kategorie fehlen nur wenige Fahrten in Tagesrandlage; sie werden in den kommenden Jahren im Fahrplan ergänzt.

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



6 Ausbau, Verbesserung und Erhalt des ÖPNV-Angebots

6.1 Einführung

Das Netz der Stadtbahn Stuttgart besitzt eine Streckenlänge von aktuell 133 km (28 km davon untertunnelt) mit 206 Stationen²² (25 davon unterirdisch). Nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Verlängerung der Linie U6 zum Knotenpunkt Flughafen/Messe wird es etwa 136 km lang sein. Weitere Netzerweiterungen befinden sich allerdings bereits in Planung. Das Stadtbahnnetz beschränkt sich nicht auf das Stuttgarter Stadtgebiet, sondern reicht bis in die Nachbarstädte Fellbach, Gerlingen, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern und Remseck hinein. Es wird gegenwärtig von 17 regulären und zwei Sonderlinien bedient. Mit über 500.000 beförderten Personen pro Tag (Stand: 2018) ist die Stadtbahn in der Landeshauptstadt das wichtigste Erschließungssystem, das weiter verbessert und ausgebaut werden soll.

Den ca. 180.000 täglichen Busfahrgästen (Stand: 2018) stehen in Stuttgart ca. 430 Bushaltestellen²³ zur Verfügung, an denen Zugang zu aktuell 53 Buslinien des Regelverkehrs besteht. Auch dieses Netz umfasst gemarkungsüberschreitende Relationen und bietet damit Direktverbindungen in nahezu alle Nachbarkommunen. Seit 1990 wird das Liniennetz des Regelverkehrs am Wochenende durch ein Nachtverkehrsnetz ergänzt.

Der Nahverkehrsplan sieht in Kap. 4.3.3 abgestufte Taktichten für die einzelnen Verkehrszeiten vor. Deren Abgrenzung richtet sich nach bisher beobachteten Nachfrageverteilungen. Sich ändernde Lebensgewohnheiten und Verhaltensmuster tragen jedoch zu einem Wachstum des Mobilitätsbedarfs auch in den klassischen Spätverkehrszeiten bei. Das Angebot soll deshalb auch abends und am Wochenende weiter ausgebaut werden. Hierfür wird bis 2022 ein stufenweises Ausbaukonzept erarbeitet.

²² Inklusiv der Zahnrad- und Seilbahn gibt es 206 Stationen. Davon entfallen 2 Haltestellen auf die Seilbahn, 6 Stationen auf die Zahnradbahn und die übrigen 198 Haltestellen auf die Stadtbahn. Auf Stuttgarter Gemarkung befinden sich 177 Haltestellen.

²³ Nicht berücksichtigt wurden 108 Haltestellen, die ausschließlich von einer Nachtbuslinie angefahren werden, da lediglich der Regelverkehr betrachtet wird.



6.2 Stadtbahn

6.2.1 Abgeschlossene Projekte und Angebotsverbesserungen

Linie U12

Die Ende 2010 eingeführte Stadtbahnlinie U12 übernahm im September 2013 die Bedienung der neuen Erweiterungstrecke zwischen Löwentor und Hallschlag. Der nächste Ausbauschritt erfolgte am südlichen Linienende: Durch eine neue Trasse wurden der Synergiepark in Stuttgart-Vaihingen sowie das Wohngebiet Dürtlewang im Mai 2016 erstmals mit der Stadtbahn direkt an die Innenstadt angebunden. Dort entstanden zwei neue Haltestellen, die Haltestellen „Lapp Kabel“ und „Dürtlewang“; die Haltestelle „Wallgraben“ wurde verschoben.

Mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Hallschlag – Aubrücke mit einer Länge von 1.100 m, davon 480 m im Tunnel, einschließlich der neuen Haltestelle „Bottroper Straße“, erreichte die Linie U12 im Dezember 2017 ihren endgültigen Linienweg zwischen Dürtlewang und Remseck. Die Linie U14, die bisher den Streckenast in Richtung Remseck bedient hatte, fährt seither bis Mühlhausen. Als Wendemöglichkeit wurde ein zusätzliches Gleis an der Stadtbahnhaltestelle errichtet. Die gesamte Strecke der Linie U12 ist für den Einsatz von 80 m-Zügen ausgelegt.

Als Folgemaßnahme des Projekts „Stuttgart 21“ musste darüber hinaus die Trasse der Stadtbahnlinien U5, U6, U7, U12 und U15 zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle ‚Stadtbibliothek‘ verlegt werden. Im Zuge der Neu-Trassierung wurde mit dem Ziel einer besseren Erschließung des Europaviertels eine 1400 m lange Neubaustrecke mit einem 145 m langen Brückenbauwerk errichtet, auf dem sich die neue Stadtbahnhaltestelle „Budapester Platz“ befindet. Die Linie U12 fädelt seit der Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts im Dezember 2017 kurz vor der Haltestelle „Stadtbibliothek“ aus der Stammstrecke aus und führt über die Haltestelle „Budapester Platz“ zu der bestehenden Haltestelle „Milchhof“ und der bestehenden Stadtbahnstrecke durch die Nordbahnhofstraße. Gleichzeitig wurde die Stadtbahnhaltestelle „Pragfriedhof“ aufgegeben.

Linie U16

Die im Dezember 2018 neu in Betrieb genommene Linie U16 verkehrt während der Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt zwischen Fellbach und Giebel. Sie dient der Entlastung der zu den Hauptverkehrszeiten stark nachgefragten Stadtbahnangebote in den Abschnitten Fellbach – Bad Cannstatt (U1) und Bad Cannstatt – Feuerbach (U13) und soll die dort heute schon



bestehenden Kapazitätsengpässe beseitigen. Sie ersetzt die bis dahin eingesetzten Verstärkerzüge der Linie U13. Die Linie U13 wurde in diesem Zusammenhang und im Hinblick auf eine spätere Weiterführung in Richtung Hausen zunächst ganztags auf die Relation Hedelfingen – Feuerbach Pfostenwäldle beschränkt. Da die Stadtbahnlinie U16 ausschließlich bestehende Infrastruktur nutzt, war eine Errichtung neuer Gleiskörper nicht notwendig.

Linie U19

Seit Oktober 2017 verkehrt zur Kapazitätssteigerung im Korridor Schmidener Straße/König-Karl-Straße (U2) eine ganztägige Stadtbahnverbindung zwischen Neugereut und NeckarPark (Stadion) mit der Linienbezeichnung U19. Die von 6:00 bis 20:00 Uhr im 10-Minuten-Takt betriebene Linie hat daneben die Funktion einer Anbindung des Cannstatter Wasens und, in einer späteren Ausbaustufe, des zukünftigen Wohngebietes Neckarpark und des Untertürkheimer Mercedes-Benz-Werks im Regelverkehr an das Stadtbahnnetz.

6.2.2 Grunderneuerung

Das Stadtbahnsystem der SSB hat seit 1985 sukzessive die frühere Straßenbahn abgelöst. Dadurch waren bisher sowohl die Infrastruktur (Betriebsanlagen), als auch Fahrzeuge in einem Alter, in dem lediglich die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten notwendig waren. Mittlerweile haben jedoch große Teile der Infrastruktur (Betriebsanlagen) und Fahrzeuge ein Alter erreicht, in dem eine Grunderneuerung notwendig ist, da eine einfache Instandsetzung nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist oder die Abgängigkeit von Bauteilen nicht mehr aufhalten kann.

Durch eine verstetigte Grunderneuerung von Infrastruktur (Betriebsanlagen) und Fahrzeugen ist dafür zu sorgen, dass auch langfristig ein ordnungsgemäßer, sicherer und planbarer Betrieb mit angemessener Wirtschaftlichkeit durchgeführt werden kann.

Die Grunderneuerung umfasst dabei die Infrastruktur (u.a. Bauwerke, Gleisanlagen, Elektrische Anlagen, betrieblich genutzte Immobilien wie z.B. Betriebshöfe, Werkstätten, Lager und wesentliche betriebstechnische IT-Systeme wie z.B. Funk, Betriebsleitsystem [ITCS]) und die Fahrzeuge (Stadtbahnen, Busse, Sonderfahrzeuge).

Im Zuge dessen wird u.a. auch der Bestand der Zahnradbahnen durch eine neue Fahrzeuggeneration ersetzt, die die aktuellen Anforderungen, z.B. hinsichtlich der Technik oder der Barrierefreiheit, erfüllt. Damit einhergehend wird die gesamte Infrastruktur (u.a. die Haltestellen) entsprechend angepasst.



Darüber hinaus sollen, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, bei der Grunderneuerung

- das Produkt für die Kunden verbessert werden
- Effizienz und Wirtschaftlichkeit gesteigert werden
- das Produkt ökologischer gestaltet werden und
- die Leistungsfähigkeit erhöht werden, wenn dies notwendig ist.

6.2.3 Zukünftige Ausbauprojekte

Das Stadtbahnnetz hat bereits großen Anteil an der Erschließung der Siedlungsflächen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Nachbarkommunen. Dennoch existieren Wohn- und Gewerbegebiete mit verdichteten Nutzungen, die noch nicht direkt an den Schienenverkehr angebunden sind oder wo – trotz einer solchen Anbindung – starken Verkehrsströmen noch kein entsprechendes, attraktives Angebot mit Schienenverkehrsmitteln gegenübersteht. Es besteht deshalb noch viel Potenzial für den weiteren Ausbau des Netzes. In einigen Fällen bedarf es hier sogar nur vergleichsweise kleiner Baumaßnahmen, um auf dem bestehenden Netz einen größeren verkehrlichen Nutzen zu generieren. Die für den Betrachtungszeitraum des NVP priorisierten Ausbaumaßnahmen sind im Folgenden dargestellt.

Linie U5

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen beabsichtigt, die Stadtbahnlinie U5 vom heutigen Endpunkt „Leinfelden Bf.“ zu einem neuen Endpunkt „Neuer Markt“ zu verlängern. Hierdurch würde eine Gewerbegebietserweiterung, die neue Stadtmitte von Leinfelden (Neuer Markt) sowie die südlichen Wohngebiete von Leinfelden besser erschlossen. Die Fertigstellung ist bis zum Herbst 2022 vorgesehen.

Linie U5b

Zwischen Killesberg und Leinfelden Bf. verkehrt die die Linie U5 derzeit maximal im 20-Minuten-Takt. Im Talquersystem der Stadtbahn sind deshalb noch Streckenkapazitäten für eine weitere Linie im 20-Minuten-Takt verfügbar. Die Linie U5 soll deshalb mit einer neuen Linie U5b überlagert werden, die im 20-Minuten-Takt vom Killesberg nach Plieningen geführt wird. Damit lässt sich eine umsteigefreie Stadtbahnverbindung von Plieningen in die Innenstadt herstellen. Für diese Direktverbindung ist der Bau der Verbindungskurve Möhringen zwischen den Haltestellen „Riedsee“ und „Sigmaringer Straße“ notwendig. Die hierfür benötigte Trasse wurde bereits im örtlichen Bebauungsplan freigehalten. Nach derzeitigem Planungsstand soll die Inbetriebnahme Ende 2025 erfolgen.



Linie U6

Zum Ende des Jahres 2021 wird die Stadtbahnlinie U6 bis zum Verkehrsknoten „Flughafen/Messe“ verlängert. Es entstehen die neuen Haltestellen „Echterdingen Stadionstraße“, „Messe West“ und „Flughafen/Messe“. Mit dieser Streckenverlängerung ist auch eine Anbindung des künftigen Filderbahnhofs und des Fernomnibusbahnhofs „Stuttgart Airport Busterminal (SAB)“ an das Netz der Stadtbahn Stuttgart gegeben. Über die Haltestelle „Messe-West“ besteht zudem Zugang zum geplanten Gewerbegebiet Leinfelden-Echterdingen Ost.

Linie U13

Um die Stuttgarter Stadtteile Weilimdorf und Hausen besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen sowie den geplanten neuen Stadtbahn-Betriebshof der SSB nahe des Gewerbegebiets Ditzingen-Ost an das bestehende Stadtbahnnetz anzubinden, wird die Linie U13 ab der Haltestelle „Rastatter Straße“ über eine Neubautrasse bis nach Hausen verlängert. Zwei neue Haltestellen „Flachter Straße“ und „Weilimdorf Bf.“ am Südrand des Gewerbegebiets Weilimdorf ermöglichen künftig auch von dort einen direkten Zugang zum Stadtbahnnetz. Der Stadtteil Hausen erhält eine Haltestelle in der Achse der Losäckerstraße. Eine Verlängerung auf die Ditzinger Gemarkung bis zu einer möglichen Endhaltestelle im Bereich der Schuckertstraße (mit direktem Zugang zum Gewerbegebiet Süd) ist angedacht und wird aktuell im Rahmen einer Standardisierten Bewertung untersucht. Auch eine spätere Streckenverlängerung von der Haltestelle Schuckertstraße bis zum Bahnhof Ditzingen in zwei weiteren Teilabschnitten (bis Fa. Thales bzw. bis Ditzingen Bf.) ist Teil dieser Untersuchung. Die Fertigstellung des Streckenabschnittes bis Hausen und ggf. auch bis Ditzingen Schuckertstraße ist für das Jahr 2027 vorgesehen.

Linie U17

Für die Anbindung des expandierenden Gewerbegebiets Synergiepark Stuttgart an den Verkehrsknoten Flughafen/Messe, der durch den im Rahmen von Stuttgart 21 entstehenden Filderbahnhof eine weitere Aufwertung erfahren wird, sowie an den angedachten P+R-Standort im Bereich Nord-Süd-Straße / A8 wird eine neue Stadtbahnlinie mit der Linienbezeichnung U17 eingeführt, die die Strecke vom Flughafen nach Vaihingen/Dürtlewang bedienen soll. Das Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets für die Beschäftigten, die u.a. aus Tübingen, Reutlingen, Ulm oder dem Filderraum einpendeln, zu verbessern. Darüber hinaus kann die ÖPNV-Erschließung des Gewerbegebiets Fasanenhof-Ost sowie des Wohngebiets Fasanenhof noch attraktiver gestaltet werden.



Der ab Ende 2021 vollständig zur Verfügung stehende Abschnitt vom Fasanenhof zum Knoten Flughafen/Messe, der zukünftig von der Linie U6 bedient wird, kann auch von der neuen Linie U17 genutzt werden. Für die Inbetriebnahme der Linie U17 muss jedoch eine neue Gleisverbindung von der Haltestelle „Rohrer Weg“ zur Haltestelle „SSB-Zentrum“, die sogenannte „Verbindungskurve Pflugmühle“, errichtet werden. Die ca. 250 m lange Verknüpfungsstrecke verbessert zudem die Anbindung des Stadtbahnbetriebshofes Möhringen an das Streckennetz. Die bauliche Fertigstellung ist bis Ende 2021 vorgesehen.

Linie U19

Zur verbesserten Anbindung des Mercedes-Benz-Werks Untertürkheim sowie des Mercedes-Benz-Museums wird die Stadtbahnlinie U19 über ihren aktuellen Endpunkt „Neckarpark (Stadion)“ hinaus – um ca. 700 m verlängert. Die neue Endhaltestelle „Mercedes-Benz-Museum“ soll am Standort der gleichnamigen Bushaltestelle vor den Haupteingängen des Daimler-Werks und des Mercedes-Benz-Museums errichtet werden. Die Fertigstellung der Erweiterungstrecke ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Linien U1 / U3 / U8 / U14

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird aktuell geprüft, ob ein Ausbau des Stadtbahnangebots im sich dynamisch entwickelnden Stadtbezirk Vaihingen sinnvoll ist. Dabei wird untersucht, wie von der heutigen Endhaltestelle am Vaihinger Bahnhof die Stadtbahn zur Erschließung der Bereiche Hauptstraße, Eiermann-Areal, Lauchäcker sowie des Stadtteils Büsnau verlängert werden könnte. Ein entsprechender Prüfauftrag (Stadtbahnverlängerung „Vaihingen-West“) war bereits im Nahverkehrsentwicklungsplan enthalten. Darüber hinaus geht die Studie aber auch der Frage nach, wie das Stadtbahn-Tallängssystem (U1, U14) besser mit den Filderquerlinien (U3, U8) und dem Betriebshof Möhringen verknüpft werden kann. Auch wenn ein Realisierungsbeginn für solche Überlegungen im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans eher nicht zu erwarten ist, kann ein entsprechendes Zielkonzept die vorläufige Angebotskonzeption der betrachteten Linien beeinflussen.

6.2.4 Kapazitätssteigerungen im bestehenden Stadtbahnnetz

Ergänzend zu den in Kapitel 4.3.3 dargestellten Mindestbedienungshäufigkeiten werden bereits heute dort zusätzliche Fahrten angeboten, wo eine hohe Fahrgastnachfrage ohne diese Verstärkung regelmäßig zu einer Überschreitung der angestrebten durchschnittlichen Maximalauslastung entsprechend der Empfehlungen des VDV oder gar der Beförderungskapazitäten führt. Das Monitoring der Auslastungen stützt sich dabei einerseits auf die regelmäßig



im Frühjahr und Herbst durchgeführten Besetzungszählungen an 26 repräsentativen Querschnitten des Stadtbahnnetzes. In zunehmenden Maßen werden aber auch Daten aus den automatischen Fahrgastzählssystemen, mit denen immer mehr Busse und Stadtbahnen ausgerüstet sind, für die Dimensionierung des Leistungsangebotes herangezogen. Jüngste Beispiele für Verstärkungen des Angebots aufgrund kritischer Auslastungen in bestimmten Zeitbereichen sind die Stadtbahnlinien U16 und U19.

Der Ansatz, den tagsüber gleichbleibenden Grundtakt einer Linie bei Bedarf zu punktuell zu verdichten oder durch die Einführung neuer Linien, die ggf. nur zu bestimmten Tageszeiten verkehren, zu ergänzen, soll auch in Zukunft beibehalten werden. Zwar ist auch bei dieser Vorgehensweise ein zeitlicher Vorlauf für die Bereitstellung der Fahrzeuge und des Fahrpersonals zu berücksichtigen. Die Angebotsverbesserungen können aber schneller umgesetzt werden als die in Kapitel 6.2.3 beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen.

Linie U15

Auf der Linie U15 werden zwischen Zuffenhausen und Stammheim während der Hauptverkehrszeiten sehr hohe Auslastungen erreicht. Mit einer einzelnen Verstärkerfahrt in diesem Abschnitt wird dieser Situation bereits Rechnung getragen. Angesichts des neuen Wohnbaugebiets „Langenäcker-Wiesert“ in Stammheim ist allerdings mit einer rasch weiter steigenden Fahrgastnachfrage zu rechnen. Der Fahrplan ist deshalb möglichst im Jahr 2021, spätestens im Jahr 2022, um weitere Verstärkerfahrten zu ergänzen. Alternativ zu den Verstärkerfahrten im Zuge der U15 käme entsprechend dem Nahverkehrsentwicklungsplan auch die Einrichtung einer ergänzenden Buslinie zwischen Stammheim und Zuffenhausen in Betracht (siehe Kapitel 6.3.3).

Linie U8

Die Stadtbahnlinie U8, die derzeit zwischen Ostfildern und Vaihingen in einem 20-Minuten-Takt verkehrt, weist bereits einzelne Verstärkerfahrten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf. Entsprechend einer Empfehlung des Nahverkehrsentwicklungsplans soll die Linie in den Hauptverkehrszeiten generell auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden. Aufgrund der Nachfrageverteilung kann der dichtere Takt auf dem Abschnitt Vaihingen – Heumaden begrenzt bleiben.

Linie U1

Wegen bestehender Kapazitätsengpässe auf der Strecke zwischen Fellbach und Marienplatz ist die Stadtbahnlinie U1 für den Einsatz von Zügen aus zwei Triebwagen (Doppeltraktion) zu



ertüchtigen. Da ein Großteil der oberirdischen Haltestellen lediglich für einfache 40 m-Züge ausgelegt ist, eine Doppeltraktion jedoch mindestens 70 m lange Bahnsteige erfordert, ist eine Verlängerung von mindestens 12 Haltestellen, darunter 4 auf Gemarkung der Stadt Fellbach, notwendig. Die Fertigstellung dieser Maßnahme ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Bis zum Abschluss des U1-Ausbaus kommt im Sinne eines Vorlaufbetriebs die Einrichtung eines Busverkehrs in Betracht, der das Tallängs- und Diagonalsystem der Stadtbahn im höchstbelasteten Abschnitt im Zuge der Neckarstraße mit zusätzlichen Beförderungskapazitäten unterstützt. Da ein solches Busangebot letztlich in Konkurrenz zu den Stadtbahnen tritt, sollte es in den Hauptverkehrszeiten mindestens im Stadtbahntakt verkehren und auch hinsichtlich der Fahrzeiten die vergleichbaren Werte der Stadtbahnen erreichen. Da nicht davon auszugehen ist, dass die Fahrgäste, die das alternative Busangebot nutzen, dafür einen zusätzlichen Umstieg in Kauf nehmen, kommen als Start- und Endpunkt einer solchen Verbindung wichtige Umsteigeknoten und aufkommensstarke Siedlungsgebiete in Frage. Die seit Oktober 2018 verkehrende Schnellbuslinie X1 erfüllt diese Merkmale. Dies schließt Modifikationen zur Optimierung der verkehrlichen Wirksamkeit jedoch nicht aus.

6.2.5 Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität

Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind hierfür allerdings nicht überall gegeben. Zwar verfügt das Stadtbahnnetz über einen hohen Anteil unabhängiger oder besonderer Bahnkörper, gleichwohl verkehren einzelne Stadtbahnlinien abschnittsweise noch im Straßenraum und unterliegen dort vielfältigen Störeinflüssen.

Die Stadtbahnen erhalten im Rahmen der bereits seit 1987 eingeführten Bevorrechtigung an nahezu allen Knotenpunkten eine weitgehende Priorität. Geringe Wartezeiten der Stadtbahnen treten dann auf, wenn andernfalls durch in kurzem Abstand verkehrende Folge- oder Gegenzüge für querende Verkehrsströme anderer Verkehrsarten zu hohe Wartezeiten auftreten würden. Wartezeiten sind ebenfalls an einigen wenigen Knotenpunkten möglich, wenn sich der Fahrweg mit anderen Stadtbahn- und Buslinien überschneidet.

Um auch zukünftig die aktuell sehr hohe Zuverlässigkeit und Betriebsstabilität des Stadtbahnverkehrs beibehalten zu können, berücksichtigt die Stadtverwaltung folgende Grundsätze:



- Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen dürfen in der Folge nicht zu Behinderungen des Stadtbahnverkehrs führen. Notwendige Kompensationsmaßnahmen aufgrund geringerer Leistungsfähigkeit dürfen nicht zu Lasten des Stadtbahnverkehrs erfolgen.
- Bei der Neuplanung von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen wird der Bevorrechtigung des Stadtbahnverkehrs weiterhin die oberste Priorität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern oder anderen Steuerungsvorgaben (z. B. Koordinierung) eingeräumt. Es wird stets eine volle Bevorrechtigung für die Stadtbahnen angestrebt.
- Bestandsanlagen werden laufend in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetrieb überprüft. Bei festgestelltem Optimierungsbedarf erfolgt eine Überarbeitung der Steuerung.
- Auch bei notwendigen temporären Anpassungen an Signalanlagen in Folge von Baumaßnahmen wird angestrebt, den Stadtbahnverkehr unter Berücksichtigung der technischen und zeitlichen Randbedingungen so weit wie möglich zu bevorzugen und unvermeidbare Wartezeiten so gering wie möglich zu halten.

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, neben der im Dezember 2011 umgesetzten Ausweitung des Nachtbusangebots in den Nächten von Donnerstag auf Freitag, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 realisierte Verlängerung des 10-Minuten-Takts am Abend bis ca. 20.30 Uhr sowie die Einführung eines 15-Minuten-Takts im Spätverkehr bis 23:30 auf den wichtigsten Innenstadtlinien hervorzuheben.

Im Jahr 2018 ist die SSB auch in den Betrieb von Schnellbuslinien eingestiegen. Seit Oktober 2018 verkehrt die Buslinie X1 auf teilweise eigener Infrastruktur zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter City in einem dichten Takt. Ihre Funktion liegt primär in der Entlastung der Stadtbahnlinie U1, deren beschlossener Ausbau (siehe Kapitel 6.2.4) erst mittelfristig fertiggestellt sein wird. Der Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehre hingegen dienen die Schnellbuslinien X2 (Leonberg – Rotebühlplatz, seit Dezember 2018) und X7 (Filderstadt-Harthausen – Degerloch, seit Dezember 2019), für die jeweils kombinierte Konzepte mit den bestehenden ausbrechenden SSB-Linien 92 bzw. 77 umgesetzt worden sind. Da die Schnell-



busse nur vorhandene Angebote qualitativ verbessern, aber keine eigenständigen Erschließungsfunktionen übernehmen, sind Angebotsanpassungen oder -rücknahmen jederzeit möglich, soweit die Vorgaben zur Bedienungsqualität eingehalten werden.

6.3.2 Grunderneuerung

Die SSB betreibt mit den Standorten Stuttgart-Gaisburg, Stuttgart-Möhringen und Filderstadt-Sielmingen drei Busbetriebshöfe. Während an den Standorten Gaisburg und Möhringen jeweils auch eine Buswerkstatt integriert ist, dient Sielmingen hauptsächlich als reine Abstellfläche (inkl. Fahrzeugreinigung und Tankstelle). Insbesondere an den Standorten in Sielmingen (seit 1956) und Möhringen (seit 1975) sind in den nächsten Jahren große Investitionen in die Bausubstanz erforderlich. Zusätzlich sind Investitionen notwendig, um die Betriebshöfe für den Einsatz von innovativen Antriebstechnologien der Busse auszustatten. Damit einher geht ein vergrößerter Flächenbedarf für Werkstattbereiche (z.B. Dacharbeitsstände), Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen, der sich nicht vollständig auf den bestehenden Flächen unterbringen lässt. Insbesondere die Kombination mit dem Ausbau des Leistungsangebots im Betriebszweig Bus und dem damit einhergehenden Zuwachs an Bussen sowie der zukünftige Einsatz von emissionsfreien Bussen (CVD), der wegen kürzerer Reichweiten ebenfalls einen erhöhten Fahrzeugbedarf erwarten lässt, machen einen zusätzlichen Betriebshofstandort in Zukunft erforderlich, um alle Aufgaben und Anforderungen erfüllen zu können.

6.3.3 Zukünftige Angebotsverbesserungen

Eine Stärke des Verkehrssystems Bus ist der Umstand, dass mit relativ wenig Aufwand schnell und flexibel auf Nachfrageänderungen reagiert werden kann und sich Angebotsänderungen relativ kurzfristig vornehmen lassen. Das Leistungsangebot im Busverkehr soll im Rahmen der Zielvorgaben des Nahverkehrsplans und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem VVS kontinuierlich im Sinne eines größtmöglichen Kundennutzens weiterentwickelt werden. Dazu gehört auch, analog zum Stadtbahnnetz, dass bei gestiegener Verkehrsnachfrage zusätzliche Beförderungskapazitäten durch den Wechsel von Solo- (12m) auf Gelenkbusse (18m), durch Verstärkerfahrten oder durch Taktverdichtungen auf vorhandenen Linien bereitgestellt werden. Auch ergänzende Linien, wie z.B. Tangential- oder Express- bzw. Schnellbuslinien, können bestehende Linien entlasten.

Inbetriebnahme neuer Buslinien

Insbesondere für den ein- und ausbrechenden Verkehr der Landeshauptstadt Stuttgart sowie auf innerstädtischen tangentialen Relationen können Schnellbusse die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum motorisierten Individualverkehr verbessern. Die SSB betreibt neben den oben



genannten Linien 77 und 92 weitere ausbrechende konventionelle Linienverkehre, die sich für eine Überlagerung durch beschleunigte Buskurse sehr gut eignen, da signifikante Reisezeitverkürzungen zu erzielen sind. Auch innerhalb des Stadtgebiets existieren noch solche Relationen. Aus diesem Grund soll das bestehende Schnellbusangebot, bei finanzieller Förderung durch das Land, u.a. auf folgenden Strecken ergänzt werden:

- Vaihingen – Universität – Feuerbach,
- Nürtingen – Degerloch.

Für die Anbindung der künftigen S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ wird aktuell eine Seilbahn-Variante untersucht (siehe Kapitel 6.4.2). Sollte sich die Schaffung einer Luftseilbahn hier als nicht sinnvoll erweisen, ist die Einrichtung einer neuen Buslinie 47 zwischen Pragsattel und Stuttgart-Ost vorgesehen.

Des Weiteren wird angestrebt, das Buslinienkonzept der Linien 45 und 56 im Stadtteil Bad Cannstatt zu überarbeiten. Das Ziel ist eine Feinerschließung des neu aufzudieselnden Areals Neckarpark/Güterbahnhof in Bad Cannstatt durch die beiden Buslinien, die Teile dieses Gebietes bereits heute erschließen.

Als Alternative zu den Verstärkerfahrten der Stadtbahnlinie U15 (siehe Kapitel 6.2.4), wird, gemäß des Nahverkehrsentwicklungsplans, die Einrichtung einer ergänzenden Buslinie zwischen Stammheim und Zuffenhausen in Betracht gezogen. Im Zuge dessen soll u.a. die Verlängerung der Buslinie 412 ab Stammheim bis Zuffenhausen über die Zabergäustraße vertieft untersucht werden.

Die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofareals in Bad Cannstatt war Anlass, im Nahverkehrsentwicklungsplan einen Prüfauftrag für eine verbesserte Busanbindung von den Oberen Neckarvororten bis zum Neckarpark zu verankern. In den Neckarvororten selbst wird zudem gelegentlich eine Verlängerung der O-Bus-Linie 101 des städtischen Verkehrsbetriebs Esslingen (SVE), die derzeit am Bahnhof Obertürkheim endet, bis mindestens Untertürkheim vorgeschlagen. Mit dem inzwischen begonnenen Einsatz von Elektro-Hybrid-Bussen durch die SVE wäre ein aufwändiger Fahrleitungsbau hier aktuell nicht mehr erforderlich, der bislang solche Überlegungen erschwert hatte. Im Rahmen eines Baustellenkonzepts betreibt die SVE zudem eine temporäre Buslinie von Esslingen-Rüdern über Uhlbach bis Obertürkheim, die auch für die Landeshauptstadt verkehrlichen Nutzen entfaltet. Eine jüngst abgeschlossene Studie zur Entwicklung des Busverkehrs der Stadt Esslingen sieht zudem verkehrliche Vorteile für eine



Durchbindung der SVE-Linie 103 bis Obertürkheim, um den südlichen Neckarhafen gleichermaßen mit der S-Bahn und der Stadtbahn zu verknüpfen. Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung sind diese Ansätze zu bewerten und zu ordnen. Angesichts der fortschreitenden Aufsiedlung im Neckarpark erscheint diese Konzeptentwicklung und ihre Umsetzung im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans dringend geboten.

Ferner erfordern zum einen die S-Bahn-Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen (F), die bis zum Jahr 2025 realisiert werden soll, und zum anderen die Inbetriebnahme des neuen Filderbahnhofs eine umfassende Anpassung der Filderbuslinien. Da sich die Inbetriebnahme der beiden Infrastrukturprojekte auch auf den Busverkehr im Bereich Plieningen auswirken können, wird die Landeshauptstadt Stuttgart gemeinsam mit dem ebenfalls betroffenen Aufgabenträger, dem Landkreis Esslingen, kreisüberschreitende Lösungen entwickeln.

Die im Nahverkehrsentwicklungsplan bereits skizzierte Erweiterung des Stadtbahnnetzes bis Fellbach-Schmidlen wird sich im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans noch nicht umsetzen lassen. Deshalb soll untersucht werden, ob sich die Relation nicht im Sinne eines Vorlaufbetriebs durch einen Busverkehr – der zweckmäßigerweise aus der bestehenden Buslinie 54 heraus entwickelt werden könnte – sinnvoll bedienen ließe.

Hinsichtlich der verschiedentlich gewünschten Netzergänzungen durch Ortsbusse wird das im Jahr 2005 erarbeitete Gutachten zu den Ergänzungsverkehren in Stuttgart (GRDRs. 110/2005) unter Beteiligung von SSB und VVS aufgegriffen und fortgeschrieben. Die aktuellen Entwicklungen im ÖPNV (u.a. On-Demand-Verkehre, Covid-19) werden dabei berücksichtigt. Zudem wird bei der Aktualisierung auch die Konformität mit dem ÖDLA rechtlich geprüft. Dem Gemeinderat wird vor der Sommerpause 2021 über die Ergebnisse berichtet.

Angebotsverdichtungen im bestehenden Busliniennetz

Der Busverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart charakterisiert sich unter anderem durch stetig steigende Fahrgastzahlen, die in einzelnen Gebieten und auf bestimmten Linien Kapazitätssteigerungen oder Taktausweitungen erfordern. Diese Kapazitätsengpässe können bei schon bestehendem Gelenkbuseinsatz nur mit Hilfe von Taktverdichtungen kurzfristig bewältigt werden. Punktuell sind dichtere Fahrplantaakte auch zur Verbesserung der lokalen Erschließung notwendig. Insbesondere bei den folgenden Linien sind deshalb Fahrplanverbesserungen notwendig:



- Buslinie 42: Verdichtung auf dem gesamten Linienverlauf
- Buslinie 91: Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen zwischen Botnang und Feuerbach (gemäß Bedienungskategorie 3)
- Buslinie 412: Verdichtung in Stammheim-Nordost (bereits realisiert zum 01.01.2020)

Zudem ist mittelfristig der Busverkehr zum sog. Eiermann-Areal in Stuttgart-Vaihingen auszuweiten, da, einhergehend mit einer Aufsiedlung des Gebietes, eine zunehmende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln erwartet wird. Der Takt der in diesem Bereich bereits verkehrenden Buslinie 84 wird spätestens mit dem Einzug erster Nutzungen gemäß Bedienungskategorie 2 zu den Hauptverkehrszeiten auf einen 10-Minuten-Takt angehoben.

Ferner wird im Jahr 2021 der Nachtbusverkehr in Anlehnung an das aktuelle Angebot an Donnerstagen auf alle Wochentage ausgeweitet. Mittelfristig erarbeiten SSB und VVS zudem ein Nachtverkehrskonzept, in dem alle städtischen Verkehrsmittel betrachtet werden sollen.

6.3.4 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 4.5 ausführlich dargestellt.

Darüber hinaus sind zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Gerade der Busverkehr, der sich in der Regel den Straßenraum mit dem Individualverkehr teilt, gerät hier in der öffentlichen Wahrnehmung gegenüber des häufig Eigentrasse nutzenden Schienenverkehrs schnell ins Hintertreffen. Da sich Teile der Siedlungsfläche aber auch langfristig nur mit Bussen erschließen lassen, muss im Sinne eines Systemgedankens auch dem Busverkehr ein hoher Stellenwert bei den Nutzungsansprüchen im Straßenraum zukommen. 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.

Zur Erfüllung der Vorgaben des aktuellen Luftreinhalteplans wird derzeit auf vielen innerstädtischen Straßenabschnitten – auch im Zuge von Bus- und Stadtbahnlinien – die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h beschränkt. Diese Maßnahme kann zu Fahrzeitverlängerungen, ungünstigeren Fahrzeugumläufen und damit zu einem Fahrzeugmehrbedarf führen.



Um solche Folgen bestmöglich abzufedern, sind der Ausbau der ÖPNV-Bevorrechtigung voranzutreiben und auch die bestehenden Beschleunigungsmaßnahmen ggf. an die neuen Randbedingungen anzupassen. Die Verstetigung des MIV durch Einführung von Tempo 40 darf zudem 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 weiterhin verstärkt geprüft und umgesetzt werden (siehe Kapitel 6.3.5).

Zur Erfüllung der Zielsetzungen bezüglich Klimaschutz und Luftreinhaltung werden künftig vermehrt emissionsarme oder -freie Busse zum Einsatz kommen müssen. Die aktuell hierfür favorisierten Energieträger Strom und Wasserstoff benötigen beide eine besondere Lade- bzw. Betankungs-Infrastruktur. Für Stadtverkehrslinien zeichnet sich derzeit eine Bevorzugung des elektrischen Antriebs ab, dies gilt auch für das städtische Busliniennetz. Für den künftigen Einsatz von Elektrobussen werden deshalb auch im Stadtgebiet entsprechende leistungsfähige Lademöglichkeiten einzurichten sein. Eine entsprechende Bedarfs- und Standortuntersuchungen ist in naher Zukunft durchzuführen.

6.3.5 Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität

Als Bestandteil des Straßenverkehrs unterliegen Busse vielfältigen Behinderungen durch Signalanlagen, Stauerscheinungen, Abbiege- und Parkvorgängen sowie Unfällen. Durch Infrastrukturmaßnahmen kann den meisten dieser Einflüsse entgegengewirkt werden.

Busspuren

Die wirksamste und nachhaltigste Lösung stellt die Anlage von Busfahrstreifen bzw. Busspuren dar. Sie haben insbesondere dort große Vorteile, wo regelmäßige Rückstaus im Individualverkehr auftreten. Busspuren können zu einer Verstetigung des Betriebsablaufs und somit zur Gewährleistung der Pünktlichkeit wesentlich beitragen. In den vergangenen Jahren wurden folgende Busfahrstreifen neu eingerichtet:

- in der Rotebühlstraße vor der Silberburgstraße,
- in der Wagenburgstraße im Abschnitt Ostendstraße – Schwarzenbergstraße (Maßnahme des Luftreinhalteplans),



- in der Schwabstraße vor der Rotebühlstraße,
- in der Hauptstätter Straße vor dem Charlottenplatz,
- in der Hedelfinger Filderauffahrt, der Heumadener Straße und der Bockelstraße (L. 65),
- in der Schönestraße,
- in der Willy-Brandt-Straße, der Cannstatter Straße und auf der König-Karls-Brücke (X1).

Die Einrichtung von Busfahrstreifen ist in folgenden Abschnitten in Planung:

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

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.

Angesichts der angestrebten Reduktion des Individualverkehrs im Stuttgarter Talkessel sollten sich durchaus Spielräume für eine modifizierte Aufteilung der Straßenräume ergeben. Soweit dies mit den Haltestellenlagen verträglich ist, kommt auch eine für beide Fahrtrichtungen nutzbare Busspur in Betracht, die bei geringeren Fahrplantakten gegenläufig, ansonsten lastrichtungsabhängig betrieben wird. Bei Maßnahmen im Umfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs sind der Baufortschritt des Bahnhofsumbaus sowie die geplante Erweiterung des Cityrings zu be-



rücksichtigen. Bei der Neukonzeption der östlichen Wolframstraße sollte allerdings auch bereits die im Nahverkehrsentwicklungsplan vorgeschlagene Busverbindung Pragsattel – Stuttgart-Ost mit bedacht werden.

Bei der Planung von Busfahrstreifen ist im Einzelfall zu prüfen, ob nicht statt einer Busspur auch eine verbesserte Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, ggf. verbunden mit einer Dosierung des zufließenden motorisierten Individualverkehrs, zu vergleichbar positiven Effekten führt. Ist dies der Fall, sind die signaltechnischen Maßnahmen einer Busspur vorzuziehen.

LSA-Bevorrechtigungen

Eine sinnvolle Maßnahme zur Sicherung der Betriebsqualität ist eine ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren. Dabei kommen der Wahrung und Verbesserung der erreichten Qualitätsstufen im Hinblick auf die steigende Anzahl an Baustellen 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. Ebenso dürfen die Reduzierung oder Umwidmung von Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs keine spürbaren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten mit Nachteilen für ÖPNV-Linien haben. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ verwiesen. Zukünftig sollten neben den klassischen Maßnahmen zur Busbevorrechtigung auch innovative signaltechnische Lösungen (z.B. temporäre Busspuren) weiterentwickelt werden.

Einschränkung der Parkierung

Insbesondere in verdichteten Siedlungsbereichen ist die Anlage von Busfahrstreifen aus Platzgründen häufig nicht möglich. Zur Verminderung von Störeinflüssen auf den Busverkehr kommt hier die Reduktion des Durchgangsverkehrs und/oder eine Begrenzung der Parkmöglichkeiten am Straßenrand in Betracht. Letzteres ist vor allem in den Gebieten eine sinnvolle Maßnahme, in denen wegen bestehender, häufig beidseitiger straßenbegleitender Parkierung ausschließlich eine oder nur schmale Fahrspuren zur Verfügung stehen. Aufgrund von Verkehrsbehinderungen durch den Gegenverkehr oder durch Ein- und Ausparker ist in diesen Fällen kein attraktiver Busverkehr möglich. Nur eine Verbreiterung der freien Fahrbahnfläche



wird hier die Betriebsstabilität des Busverkehrs verbessern. Die Einschränkung der straßenbegleitenden Parkierung eröffnet ggf. auch Spielräume für die Aufwertung der Fußgängerbereiche, was im Hinblick auf die Zu- und Abgangswege zu/von Haltestellen indirekt ebenfalls zugunsten des ÖPNV wirkt. Bei einem Entfall von Stellplätzen kann die Schaffung von Ersatzflächen an anderer Stelle durchaus Bestandteil eines solchen Konzepts sein.

Baumaßnahmen

Bei temporären Eingriffen in den Straßenraum in Folge von Baumaßnahmen sind Beeinträchtigungen des Busverkehrs möglichst zu vermeiden, der grundsätzliche Vorrang des ÖPNV ist bei allen begleitenden verkehrsregelnden und verkehrsordnenden Maßnahmen zu beachten. Im Falle unvermeidbarer Einschränkungen des Busverkehrs sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die im Ergebnis auftretenden Störeinflüsse auszugleichen oder zu minimieren.

Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ)

Hinsichtlich einer hohen Betriebsstabilität stellt ferner die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) der Landeshauptstadt Stuttgart eine gewichtige Rolle dar. Das Konsortium aus Amt für öffentliche Ordnung, Tiefbauamt, Polizeipräsidium und SSB bildet das städtische Verkehrsmanagementsystem. Dabei beobachtet und unterstützt die IVLZ auch den Betriebsablauf von Stadtbahnen und Bussen. In diesem Zusammenhang ordnet sie beispielsweise die LSA-Bevorrechtigung sowie die Steuerung einspuriger für beide Fahrrichtungen nutzbarer Busspuren.

Das Ziel der IVLZ ist u.a. eine flüssige Abwicklung des ÖPNV auch bei kritischen Verkehrslagen. Hierfür soll bis zum Jahr 2021 ein gesamtstädtisches, digitales strategisches Netz auf der Basis des Straßen- und Schienennetzes der Landeshauptstadt erstellt werden. Es bildet zukünftig die Grundlage für die Kommunikation von Straßeninfrastruktur und Fahrzeug, auch im Hinblick auf die Fortentwicklung des teilautomatisierten bzw. autonomen Fahrens. Weniger visionär ist der Aufbau einer digitalen Verkehrslagekarte, mit deren Hilfe alle verfügbaren verkehrstechnischen Systeme (z.B. Ampelanlagen, Variotafeln, Leitsysteme, Verkehrslagedarstellung) in einem System gebündelt werden und die die Ermittlung und ggf. Weitergabe digitaler Echtzeit-Reisezeitinformationen ermöglicht.

Um die Verzahnung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr beim Verkehrsmanagement sicherzustellen, ist die Einbeziehung der SSB als Betreiber der städtischen Verkehrslinien in die IVLZ auch künftig unverzichtbar. In dieser Funktion nimmt sie auch die Interessen



anderer Verkehrsunternehmen, die in das Stadtgebiet einbrechende Linienverkehre betreiben, wahr.

Die Notwendigkeit einer Grunderneuerung der Infrastruktur (siehe Kapitel 6.2.2) gilt auch für die IVLZ. Gerade die Systeme zur Erfassung und Verarbeitung der Verkehrslageinformationen unterliegen einem raschen Alterungsprozess, da neue Technologien eine präzisere Erfassung und Steuerung der Verkehrsabläufe ermöglichen. Für eine hohe Qualität bei der Verkehrssteuerung und der Unterstützung des Betriebsablaufs von Stadtbahnen und Bussen ist ein störungsfrei funktionierendes System, das technisch auf einem aktuellen Stand ist, notwendig.

6.4 Angebotsverbesserungen bei besonderen Verkehrsmitteln

6.4.1 On-Demand-Verkehre

On-Demand-Verkehre gewinnen als neues, nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot kontinuierlich an Bedeutung. Die SSB bietet hier mit SSB Flex bereits einen flächendeckenden On-Demand-Ridepooling-Service im gesamten Stadtgebiet an. Die Flächendeckung ist derzeit allerdings nur im Abend- und Spätverkehr gegeben.

Dieser bisher pilothafte Bedarfsverkehr wird künftig dauerhaft Bestandteil des städtischen Nahverkehrsangebots im Sinne eines Linienbedarfsverkehrs gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden und damit auch in Zukunft, insbesondere in den Neben- bzw. Schwachverkehrszeiten, als Ergänzung des klassischen Bahn- und Busverkehrs Aufgaben der Feinerschließung übernehmen. Dabei ist es überlegenswert, mittelfristig Ruf-taxiverkehre generell durch On-Demand-Verkehre zu ersetzen. Im Zuge des Starts von SSB Flex 2.0 im Januar 2021 wird ab dem zweiten Quartal 2021 eine telefonische Bestellmöglichkeit angeboten.

Die für On-Demand-Verkehre eingesetzten Fahrzeuge werden so schnell wie möglich auf emissionsfreie Antriebe umgestellt.

Die Einbindung von SSB Flex in die multimodale Mobilitätsplattform Polygo wird angestrebt.

Bei der Zulassung von Ridepooling-Angeboten ist im Sinne eines gebündelten Bedarfsverkehrs gemäß PBefG zu beachten, dass neue individualisierte Dienstleistungsangebote im Straßenverkehr, fahrergesteuert oder mit autonomen Fahrzeugen, das innerstädtische Ver-



kehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV konkurrenzieren können. Beides wäre aus städtischer Sicht unerwünscht. Die Landeshauptstadt Stuttgart appelliert deshalb an den Bundesgesetzgeber, durch Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetzes sicherzustellen, dass derartige Angebote grundsätzlich einer Lizenzierung bedürfen und dabei vom ÖPNV-Aufgabenträger gesteuert werden können.

Über die mittelfristige Integration von On-Demand-Angeboten in elektronische Auskunft- und Buchungsmedien stimmen sich die Verkehrsunternehmen und der VVS ab. Sämtlichen Verbundfahrgästen sollen in Ergänzung zu dem klassischen ÖPNV weitere innovative Mobilitätsformen, wie z.B. On-Demand-Dienste, aber auch Car- und Bike-Sharing-Angebote, buchbar zur Verfügung stehen. Hierzu entwickeln und betreiben die Verkehrsunternehmen und der VVS eine multimodale Informations- und Buchungs-Plattform einschließlich App unter dem mit den Partnern im VVS abgestimmten, gemeinsamen Markennamen polygo. Da bei On-Demand-Verkehren meist gesonderte Tarife gelten, sind durch den VVS – als dem derzeit vertraglich vereinbartem polygo-Betreiber – zudem tarifliche Kooperationen zwischen ÖPNV- und On-Demand-Angeboten anzustreben. Für das Angebot SSB Flex wird die Entwicklung von multimodalen Mobilitätspaketen/-tarifen angestrebt und eine Integration in den VVS-Tarif geprüft. Kooperationen sollten auch für alle anderen multimodalen Angebote erzielt werden, die von den Verkehrsunternehmen zwar nicht selbst organisiert, aber über das polygo-Netzwerk angeboten und vermittelt werden.

6.4.2 Luftseilbahnen

Luftseilbahnen können das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen, insbesondere zwischen Gebieten, die über herkömmliche Verkehrswege bisher nur umwegig miteinander verbunden sind. Als geräuscharmes, vergleichsweise kostengünstiges und emissionsfreies Fortbewegungsmittel bieten Luftseilbahnen hoch leistungsfähige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, eignen sich aber kaum zur flächenhaften Erschließung von Stadtgebieten, die weiterhin durch Stadtbahn und Bus gewährleistet werden muss. Ihre Stationen sollten deshalb an stark frequentierten Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrsnetzes oder in verdichtet bebauten Bereichen mit hohem Fahrgastaufkommen liegen.

Für das Stadtgebiet Stuttgart wurden in einer Machbarkeitsstudie bereits verschiedene Trassen untersucht. Dabei sollen zukünftig vorrangig Seilbahnverbindungen in den Korridoren

- Eiermann-Areal – Vaihingen Bahnhof – Synergiepark – Parkhaus A8 (geplant),
- Pragsattel – S-Bahn Mitnachtstraße – Mineralbäder – Ostendplatz sowie



- Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach – Plieningen

betrachtet werden. Vor allem für die erstgenannte Verbindung wird, auf Grundlage der Machbarkeitsstudie, der Einstieg in eine detailliertere Planungsstudie, in der auch Planrechts- und Zuschussbehörden beteiligt werden sollen, empfohlen. Zu berücksichtigen ist, dass beide Projekte in Konkurrenz zu verbesserten bzw. neuen Busverkehren stehen, so dass nicht nur Kosten- und städtebauliche Aspekte noch vertieft zu betrachten sind, sondern auch die verkehrlichen Nutzen einer vergleichenden Abwägung bedürfen.

Bei einer Realisierung von Luftseilbahnen als zusätzliches ÖPNV-Angebot ist das Fortbewegungsmittel in den Verbundtarif des VVS zu integrieren.

6.5 Maßnahmen anderer Aufgabenträger (nachrichtlich)

Für einen Großteil der Maßnahmen und Angebotsverbesserungen im ÖPNV-Netz auf Stuttgarter Gemarkung ist die Landeshauptstadt Aufgabenträger. Einige Projekte und Infrastrukturmaßnahmen liegen allerdings im Aufgabenbereich anderer Akteure – insbesondere den SPNV betreffend. Diese sollen nachfolgend, um die Entwicklung im Nahverkehrsangebot im Stadtgebiet weitgehend vollständig abzubilden, nachrichtlich dargestellt werden.

Regionalzugverkehr

Im Rahmen des ÖPNV-Pakts hat sich das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Regionalzugverkehrs zu einer Fortentwicklung des neu vertakteten Systems „Metropolexpress“ verpflichtet. Dabei werden die Metropolexpress-Linien grundsätzlich in einem 30-Minuten-Takt innerhalb der Metropolregion Stuttgart bis nach Aalen, Geislingen, Heilbronn, Horb, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Tübingen verkehren und somit auch Gebiete, die sich außerhalb des S-Bahn-Netzes befinden, an die Landeshauptstadt Stuttgart anbinden. Die Endstufe der Maßnahme erfolgt mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21.

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs wird der Bahnhof Stuttgart-Vaihingen bis zum Jahr 2021 um einen Regionalzugbahnsteig erweitert. Der Bahnsteig fungiert bis zur Fertigstellung von Stuttgart 21 zunächst als Interimshalt für den Regional- und Fernverkehr. Nachfolgend soll die Infrastruktur weiterhin als Haltestelle für eine Regionalbahnlinie genutzt werden und damit u.a. zu einer Entlastung der S-Bahn beitragen.



Diese Entlastungswirkung ließe sich dadurch steigern, dass diese Bahnen auf der sog. Panoramabahn ins Stadtgebiet weitergeführt werden. Angesichts der steigenden Beschäftigtenzahlen im Synergiepark Vaihingen hält die Landeshauptstadt Stuttgart eine solche Maximierung der S-Bahn-Entlastung für dringend geboten. Sofern das Land Baden-Württemberg hier nicht selbst als Aufgabenträger tätig wird, sondern eine regionale Trägerschaft favorisiert, wären aus Sicht der Landeshauptstadt Stuttgart vom Land zumindest Regionalisierungsmittel zur Absicherung des Betriebs bereitzustellen. Nach der baubedingten Unterbrechung der Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof setzt sich die Landeshauptstadt dafür ein, dass der Regionalzugverkehr bis in den Bereich Nordbahnhof geführt wird.

Der Verband Region Stuttgart ist auch Aufgabenträger für die Regionalbahnlinie RB11, die im Zuge der Güterumgehungsstrecke Kornwestheim – Untertürkheim in Stuttgart vier Haltepunkte bedient. Derzeit wird auf regionaler Ebene ein Ausbau dieser Linie bis hin zu einer Integration in das S-Bahn-Netz diskutiert. Die Landeshauptstadt Stuttgart setzt sich dafür ein, dass diese Überlegungen umgesetzt werden.

S-Bahn

Bei der S-Bahn Stuttgart, für die der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger zuständig ist, erfolgt ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eine Ausweitung des 15-Minuten-Takts auf allen S-Bahn-Linien auf den Zeitraum von 10:00 bis 12:00 Uhr. Damit wird ab diesem Zeitpunkt auf allen S-Bahn-Linien, mit Ausnahmen einzelner Streckenabschnitte außerhalb der Stuttgarter Gemarkung, von etwa 05:30 bis 20:30 durchgehend ein 15-Minuten-Takt angeboten werden. Um auch in den Hauptverkehrszeiten noch zusätzliche Fahrgäste aufnehmen zu können, wird der VRS gebeten, in diesem Zeitbereich die Langzugbildung insbesondere auf den Strecken, wo eine Entlastung durch den Regionalzugverkehr nicht gegeben ist, auszuweiten. Der Anfang 2019 beschlossene Kauf zusätzlicher S-Bahn-Fahrzeuge sollte dies mittelfristig ermöglichen.

Die Taktverdichtung auf allen S-Bahn-Linien sowie weitere Faktoren, wie z.B. stetig steigende Fahrgastzahlen oder eine höhere Fahrgastnachfrage und daraus resultierende längere Ein- und Ausstiegszeiten, erfordern auch eine Fortentwicklung der Technik. Aus diesem Grund wird im zeitlichen Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 die S-Bahn-Stammstrecke zwischen der noch im Bau befindlichen Station Mittnachtstraße und den Stationen Filderstadt bzw. Goldberg mit dem europäisch standardisierten Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) ausgestattet, um sowohl die Betriebsstabilität zu sichern und die Pünktlichkeit der S-Bahn zu verbessern als auch – längerfristig – eine dichtere Zugfolge und



damit weitere Kapazitätssteigerungen zu ermöglichen. Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt dieses Modernisierungsprojekt und erwartet sich daraus künftig ein wieder verlässlicheres Zusammenspiel von S-Bahn und städtischen Linienverkehren.

Bestandteil des Projekts Stuttgart 21 ist auch der Bau der oben erwähnten S-Bahn-Station Mittnachtstraße. Als fünfte Station der verlängerten S-Bahn-Stammstrecke wird sie künftig von allen S-Bahn-Linien bedient werden und damit für eine hervorragende Anbindung des Bereichs Rosenstein/Nordbahnhof an weite Teile des Stadtgebiets wie auch an das Umland sorgen. Gleichzeitig wird mit der Station auch eine Entlastung des Knotenpunkts Hauptbahnhof insbesondere von Umsteigern innerhalb des S-Bahn-Systems erwartet. Zur verbesserten Einbindung des Haltepunkts Mittnachtstraße in das städtische Verkehrsnetz enthält der Nahverkehrsentwicklungsplan bereits Prüfaufträge. Ggf. sind entsprechende Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt in den Nahverkehrsplan zu übernehmen.

Busverkehr

Darüber hinaus fördert das Land Baden-Württemberg im Rahmen der Bemühungen um eine verbesserte Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt Stuttgart die Einrichtung weiterer Expressbusverkehre zwischen Umlandgemeinden und Aufkommensschwerpunkten in Stuttgart. Damit sollen zusätzliche Anreize zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV geschaffen werden. In einer dafür durchgeführten Machbarkeitsstudie, die die Analyse der verkehrlichen Wirkungen und die Machbarkeit von Expressbuslinien in fünf auf die Landeshauptstadt Stuttgart zulaufenden Korridoren zum Ziel hatte, erbrachte eine Busverbindung aus dem Raum Waiblingen das beste Ergebnis. Entsprechend hat der Rems-Murr-Kreis ein Bedienungskonzept für eine solche Linie erarbeitet. Sie könnte vom Stuttgarter Hauptbahnhof über Stuttgart-Bad Cannstatt, Fellbach, Waiblingen und Korb bis nach Weinstadt-Endersbach im Remstal verkehren. Mit dem Direktfahrangebot sollen insbesondere Bewohner zwischen den S-Bahn-Achsen der Linien S2 und S3 für die Nutzung des ÖPNV gewonnen werden. Aufgrund der Nachfragerückgänge infolge der Corona-Pandemie wurden die Planungen jedoch ausgesetzt.

Aufgabenträger für solche Angebote sind die jeweiligen Verbundlandkreise. Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Initiativen planerisch und durch die Bereitstellung oder Öffnung vorhandener Infrastruktur. Für die kommenden Jahre ist auf den untersuchten Korridoren die Inbetriebnahme weiterer Expressbusverbindungen denkbar.

Nahverkehrsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

**3. Fortschreibung
(Teil-Fortschreibung)**

**Anhang:
Prüfung der Umweltauswirkungen**

Prüfung der Umweltauswirkungen

Aus Artikel 2 Buchst. a und Artikel 3 Abs. 2 Buchst. a der EU-Richtlinie 2001/42/EG²⁴ in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 3 und § 33 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)²⁵ sowie mit § 17 Abs. 1 Satz 2 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)²⁶ des Landes Baden-Württemberg ergibt sich im Grundsatz die Verpflichtung, Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß § 35 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.

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.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden für den Schienenverkehr auch Maßnahmen dargestellt, für die bereits Baurecht besteht. Aktuell gilt dies für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen bzw. zur Messe (siehe Kapitel 6.2.3). Die Umweltauswirkungen dieses Projekts sind demnach bereits unabhängig vom Nahverkehrsplan im Rahmen dieses Verfahrens mit größerem Detaillierungsgrad, als dies im Nahverkehrsplan notwendig wäre, geprüft. Eine nachgelagerte oder parallele Betrachtung der Umweltfolgen dieses Vorhabens im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung kann deshalb entfallen.

Für die übrigen Ausbauprojekte im Netz der Stadtbahn auf Stuttgarter Gemarkung (siehe Kapitel 6.2.3) besteht derzeit weder ein Baurecht noch sind die hierzu notwendigen Rechtsver-

²⁴ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABI. L 197 vom 21. Juli 2001

²⁵ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513)

²⁶ Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg: Gesetz zur Vereinheitlichung des Umweltverwaltungsrechts und zur Stärkung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich vom 25. November 2014; GBl. Nr.21 vom 28. November 2014, Seite 592



fahren bereits eingeleitet. Im Folgenden werden deshalb für diese Maßnahmen die Umwelt- auswirkungen betrachtet sowie die Notwendigkeit einer vertiefenden Prüfung der Umweltaus- wirkungen auf der Basis der aktuellen Gesetzeslage dargestellt. Da gleiche Typen von Maß- nahmen auch vergleichbare Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen, werden diese dabei zweckmäßigerweise gruppenweise beschrieben. Die dargestellte Beurteilung entspricht dabei der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 35 Abs. 4 UVPG.

Maßnahme / Maßnahmentypus	Auswirkungen auf die Umwelt	SUP-Pflicht
<p>Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 nach Hausen / Errichtung eines neuen Stadtbahnbe- triebshofes bei Dit- zingen-Ost</p>	<p>Für den Streckenabschnitt von Giebel bis Weilimdorf Bf. wurde eine Planungsvariante bereits im Rahmen des Regionalverkehrsplans für die Region Stuttgart vom 18.07.2018 einer SUP unterzogen. Aus diesem Grund werden die Umweltauswirkungen für diese Trasse nachfolgend verkürzt dargestellt. Eine ausführliche Do- kumentation findet sich im Anhang des Regionalver- kehrsplan für die Region Stuttgart (siehe RVP, Anhang A4 S. 153).</p> <p>Demnach steht bei dieser Variante den durchaus erheb- lichen Auswirkungen auf die Schutzgüter im regionalen Kontext eine eher geringe verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens gegenüber. Aus der Realisierung der Maß- nahme werde jedoch voraussichtlich eine Entlastung des Straßennetzes resultieren.</p> <p>Im Rahmen der Standortsuche für den neuen Stadt- bahnbetriebshof Nord der SSB wurden weitere Trassie- rungsvarianten im Planungsraum Ditzingen / Hausen / Weilimdorf untersucht und von der Region Stuttgart auch hinsichtlich der Betroffenheit der Schutzgüter grob bewertet (vgl. Vorlage 282/2018 des Planungsaus- schusses). Auch hier wurden erhebliche Auswirkungen einschließlich eines Eingriffs in die dortige regionale Grünzäsur konstatiert. Aufgrund der Notwendigkeit der Infrastruktur für den Ausbau des Stadtbahnnetzes und der erwarteten verkehrlichen Vorteile durch die Anbin- dung des Stadtteils Hausen und des Gewerbegebiets Weilimdorf sowie der weiteren Ausbauoptionen (Anbin- dung der Gewerbegebiete in Ditzingen) dürften diese je- doch in den anstehenden Rechtsverfahren zu rechtfertigen sein.</p>	<p>Ja, aber Vorbetrach- tung durch den Verband Region Stuttgart bereits erfolgt.</p> <p><i>[Das Ziel ist, ge- mäß der GRDRs 673/2018 vom 11.09.2018, die Einreichung der Planfeststellungs- unterlagen im Jahr 2020 .]</i></p>
<p>Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 bis zum Mercedes- Benz-Museum</p>	<p>Das Vorhaben wurde bereits im Rahmen des Regional- verkehrsplans für die Region Stuttgart vom 18.07.2018 einer SUP unterzogen. Aus diesem Grund werden die Umweltauswirkungen nachfolgend verkürzt dargestellt. Eine ausführliche Dokumentation befindet sich im An- hang des Regionalverkehrsplans für die Region Stutt- gart (siehe RVP, Anhang A4 S.147).</p> <p>Erhebliche Umweltauswirkungen werden nur in gerin- gem Umfang erwartet. Demgegenüber resultieren aus der Realisierung der Maßnahme voraussichtlich zwar</p>	<p>Ja, aber Vorbetrach- tung durch den Verband Region Stuttgart bereits erfolgt.</p>



	<p>überschaubare verkehrliche Wirkungen, jedoch insbesondere eine Entlastung des Straßennetzes.</p>	
<p>Errichtung von Verbindungskurven</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurve Möhringen (Linie U5b) • Kurve Pflugmühle (Linie U17) 	<p>Für die Anlage neuer Verbindungskurven im Netz der Stadtbahnen müssen neue Gleiskörper errichtet und somit zusätzliche Flächen versiegelt werden. Diese haben jedoch nur einen geringen Umfang, so dass nur minimale Auswirkungen auf die Schutzgüter aufgrund des Flächenbedarfs zu erwarten sind. Die Verbindungskurven mit vergleichsweise kleinen Radien können jedoch die Lärmbelastung der angrenzenden Siedlungsflächen erhöhen. Da die Schienen nicht im Straßenraum verlegt werden, müssen bei Bedarf verschiedene Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Der zusätzlichen Belastung stehen die signifikanten verkehrlichen und betrieblichen Vorteile bezüglich der bereits vorhandenen Infrastruktur gegenüber, die hier mit einem relativ geringen Aufwand erreicht werden.</p> <p>Mit der Bekanntmachung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 03.02.2020 wurde bereits festgestellt, dass durch die Errichtung der Übereckverbindung Pflugmühle keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erwarten sind. Eine ausführliche Darstellung der Umweltauswirkungen ist aus diesem Grund im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht notwendig.</p>	<p>Ja, aber minimale und vsl. zu rechtfertigende Auswirkungen /</p> <p>Für die Verbindungskurve Pflugmühle ist eine Betrachtung der Umweltauswirkungen durch das Regierungspräsidium Stuttgart bereits erfolgt.</p>

Für die übrigen dargestellten Vorhaben, die einen Ausbau, eine Verbesserung oder den Erhalt des ÖPNV-Angebots (siehe Kapitel 6) zum Ziel haben, wie etwa die Maßnahmen zur Kapazitätssteigerungen sowohl im Stadtbahn- als auch im Busverkehr, sowie weitere, den Busverkehr bzw. die Businfrastruktur betreffende Projekte, kann eine Betrachtung der Umweltfolgen entfallen. Die entsprechenden baulichen Vorhaben sind durchweg im Zuge vorhandener Trassen zu realisieren, so dass damit keine erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sein werden. Gleiches gilt für Angebotsverbesserungen im Busverkehr. Verbesserte Fahrpläne haben zwar eine Mehrung der Linienfahrten zur Folge, in Relation zum gesamten motorisierten Verkehr sind diese Zuwächse aber äußerst gering. Die anstehende Umstellung der Busflotte auf emissionsarme und emissionsfreie Busantriebe (siehe Kapitel 4.4.1) wird zudem die lokalen Umweltwirkungen des Busverkehrs stärker absenken, als ggf. durch zusätzliche Angebote neu entstehen werden.

Nahverkehrsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

**3. Fortschreibung
(Teil-Fortschreibung)**

Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

- | | | |
|--------|-----|--|
| Anlage | 2.1 | Die im Fahrplanjahr 2020 in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnlinien im Regelbetrieb (Stand: 15.12.2019) |
| Anlage | 2.2 | Die im Fahrplanjahr 2020 in Stuttgart verkehrenden Buslinien im Regelbetrieb (Stand: 15.12.2019) |
| Anlage | 2.3 | Die im Fahrplanjahr 2020 in Stuttgart verkehrenden Nachtbuslinien im Regelbetrieb (Stand: 15.12.2019) |
| Anlage | 4.1 | Mindestbedienungshäufigkeiten der Erschließungsachsen im Busverkehr [nach Kategorien gemäß Kap. 4.3.3] |
| Anlage | 4.2 | Barrierefreiheit der Bushaltestellen |
| Anlage | 5.1 | Einzugsbereiche der Bushaltestellen |
| Anlage | 5.2 | Einzugsbereiche der Schienenhaltestellen |
| Anlage | 5.3 | Durchschnittliche Beförderungszeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Fahrten zwischen den Stadtteilen der äußeren Stuttgarter Stadtbezirke und der Stuttgarter City |

**Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart -
Die im Fahrplanjahr 2020 in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnlinien im Regelbetrieb**
(Stand: 15.12.2019)

Stadtbahnlinie	Linienverlauf
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 – Charlottenplatz – Heslach Vogelrain
U12	Remseck – Hallschlag – Hauptbahnhof – Dürtlewang
U13	Feuerbach – Bad Cannstatt – Hedelfingen
U14	Mühlhausen – Charlottenplatz – Rotebühlplatz – Hauptbahnhof
U15	Stammheim – Hauptbahnhof – Ruhbank (– Heumaden)
U16	Giebel – Feuerbach – Bad Cannstatt – Fellbach
U19	Neugereut – Bad Cannstatt – NeckarPark
U29	Hauptbahnhof – Vogelsang (– Botnang)
U34	Heslach Vogelrain – Rotebühlplatz – Vogelsang

**Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart -
Die im Fahrplanjahr 2020 in Stuttgart verkehrenden Buslinien im Regelbetrieb**
(Stand: 15.12.2019)

Buslinie	Linienverlauf
X1	Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Rathaus – Hauptbahnhof
X2	Leonberg – Rotebühlplatz
X7	Harthausen – Degerloch
X60	Leonberg – Universität – Flughafen/Messe
X74	Weil der Stadt – Universität
40	Wagenburgstraße – Hauptbahnhof – Vogelsang
41	Berliner Platz – Marienplatz – Lerchenrainschule
42	Schlossplatz – Gablenberg – Hauptbahnhof – Erwin-Schoettle-Platz
43	Pragsattel – Killesberg – Feuersee
44	Killesberg – Charlottenplatz – Westbahnhof
45	Buchwald – NeckarPark – Bad Cannstatt
50	Killesberg – Doggenburg – Westbahnhof
52	Borkumstraße – Zuffenhausen – Bad Cannstatt
53	Mühlhausen – Zuffenhausen
54	Freiberg – Hofen – Neugereut
56	Münster – Bad Cannstatt – Mercedes-Benz-Welt
57	Robert-Bosch-Krankenhaus – Pragsattel
58	Schmiden – Obere Ziegelei
60	Oeffingen – Fellbach – Untertürkheim
61	Rotenberg – Untertürkheim – Obertürkheim
62	Uhlbach – Obertürkheim – Hedelfingen – Rohracker
64	Stelle – Frauenkopf
65	Obertürkheim – Plieningen – Flughafen/Messe
66	Kühwasen – Geschwister-Scholl-Gymnasium
70	Ruhbank – Plieningen
71	Hoffeld – Degerloch – Schönberg
72	Möhringen – Fasanenhof
73	Degerloch – Plieningen – Neuhausen
74	Degerloch – Bernhausen – Nürtingen
76	Degerloch – Bernhausen – Echterdingen
77	Degerloch – Echterdingen – Harthausen
80	Vaihingen Bahnhof – Industriegebiet – Vaihingen Bahnhof
81	Büsnau – Vaihingen – Dürrolewang

Anlage 2.2

82	Rohr – Vaihingen – Waldeck
84	Vaihingen – Sindelfingen – Universität
86	Vaihingen – Leinfelden
90	Kornal – Giebel
91	Feuerbach – Forsthaus (– Sindelfingen)
92	Rotebühlplatz – Leonberg – Heslach Vogelrain
99	Stammheim – Zuffenhausen
101	Obertürkheim – Esslingen (N) – Lerchenäcker (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
103	Hedelfingen – Esslingen (N) – Zell (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
130	Esslingen (N) – Heumaden – Kemnat (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
131	Esslingen (N) – Heumaden – Kemnat (– Scharnhausen) (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
412	Pattonville – Stammheim (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
501	Feuerbach – Hemmingen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
502	Feuerbach – Hemmingen – Riet (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
503	Feuerbach – Vaihingen (E) (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
508	Ludwigsburg – Zuffenhausen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
612	Kornal – Neuwirtshaus – Hemmingen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
747	Universität – Warmbronn (federführender Aufgabenträger: Landkreis Böblingen)
748	(Doggenburg –) Universität – Maichingen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Böblingen)
806	EnBW City – Flughafen/Messe (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)

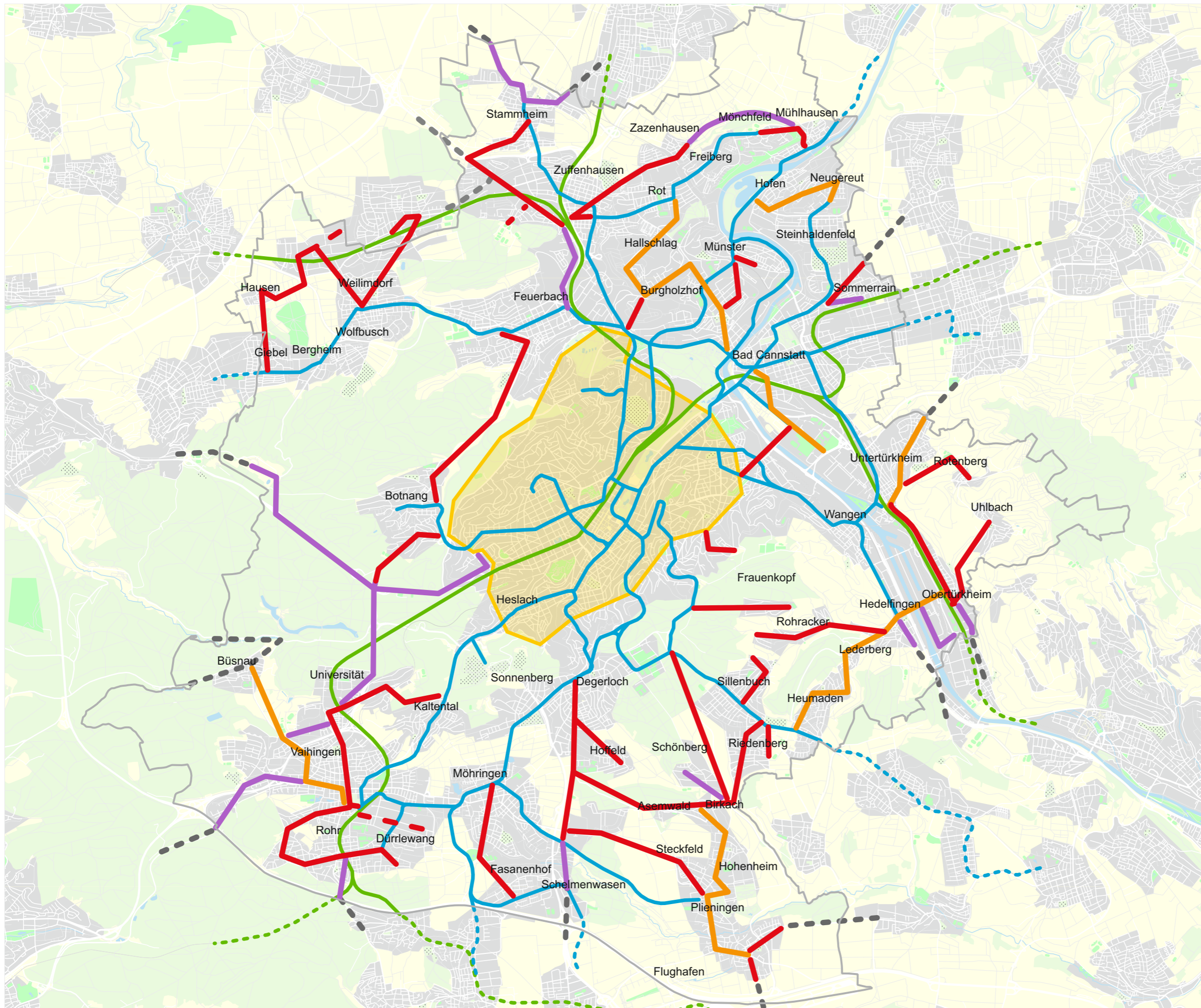
**Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart -
Die im Fahrplanjahr 2020 in Stuttgart verkehrenden Nachtbuslinien**
(Stand: 15.12.2019)

Nachtbuslinie	Linienverlauf
N1	Schlossplatz – Vaihingen – Bösingen – Schlossplatz
N2	Schlossplatz – Botnang – Schlossplatz
N3	Schlossplatz – Gerlingen – Schlossplatz
N4	Schlossplatz – Zuffenhausen – Schlossplatz
N5	Schlossplatz – Neugereut – Schlossplatz
N6	Schlossplatz – Fellbach – Schlossplatz
N7	Schlossplatz – Heumaden – Schlossplatz
N8	Schlossplatz – Plieningen – Schlossplatz
N9	Schlossplatz – Fasanenhof – Schlossplatz
N10	Schlossplatz – Rohrer Höhe – Schlossplatz

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Mindestbedienungshäufigkeiten
der Erschließungsachsen
im Busverkehr
[nach Kategorien gemäß
Kap. 4.3.3]

-  S-Bahn
-  Stadtbahn
-  Bus Kategorie 1
-  Bus Kategorie 2
-  Bus Kategorie 3
-  Bus Kategorie 4
-  Bus in die Verbundlandkreise



Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Stuttgart Mitte	Büchsenstraße		Bad Cannstatt			x	x			
	Charlottenplatz	1	Westbahnhof	x	x	x	x			
	Charlottenplatz	2	Killesberg	x	x	x	x			
	Charlottenplatz	3	Feuersee	x	x	x	x			
	Charlottenplatz	4	E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Charlottenplatz	5	Schlossplatz	x	x	x	x			
	Dorotheenstraße		Killesberg	x	x	x	x			
	Eugensplatz		E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Eugensplatz		Schlossplatz	x	x	x	x			
	Friedensstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Friedensstraße		Schlossplatz	x		x	x			
	Hauptbahnhof		E.-Schöttle-Platz		x	x	x			
	Hauptbahnhof		Schlossplatz		x	x	x			
	Heidehofstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Heidehofstraße		Schlossplatz	x		x	x			
	Katharinenhospital		E.-Schöttle-Platz			x	x			x
	Katharinenhospital		Schlossplatz	x		x	x			
	Kleiner Schlossplatz		Bad Cannstatt				x			
	Linden-Museum (Olgahospital)	1	Killesberg	x	x	x	x			
	Linden-Museum (Olgahospital)	2	E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Linden-Museum (Olgahospital)	3	Schlossplatz	x	x	x	x			
	Linden-Museum (Olgahospital)	4	Feuersee	x	x	x	x			
	Marienstraße		Killesberg	x		x	x			
	Marienstraße		Westbahnhof			x	x			x
	Olgaeck	3	Feuersee	x	x	x	x			
	Olgaeck	4	Killesberg			x	x			
	Olgaeck	5	E.-Schöttle-Platz			x	x			
	Olgaeck	6	Schlossplatz	x		x	x			
	Österreichischer Platz	1	Rathaus			x	x			
	Österreichischer Platz	2	Zusatzhaltestelle Rtg. Rathaus			x	x			
	Österreichischer Platz	3	Marienstr.		x	x	x			
	Rathaus (Stuttgart)		Feuersee	x	x	x	x			
	Rathaus (Stuttgart)		Killesberg	x		x	x			
	Rotebühlplatz (Stadtmitte)	1	Berliner Platz	x	x	x	x			
	Rotebühlplatz (Stadtmitte)	2	Wilhelmsbau	x		x	x			
	Rotebühlplatz (Stadtmitte)	3	Wilhelmsbau	x	x	x	x			
	Schlossplatz		E.-Schöttle-Platz			x	x			
	Schlossplatz		Schlossplatz	x	x	x	x			

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Staatsgalerie	1	Vogelsang	x		x	x			
	Staatsgalerie	2	E.-Schöttle-Platz				x			
	Staatsgalerie	3	Schlossplatz				x			
	Staatsgalerie	5	Wagenburg	x		x	x			
	Wilhelm-/Olgastraße		Feuersee	x	x	x	x			
	Wilhelm-/Olgastraße		Killesberg	x	x	x	x			
	Wilhelmsbau		Feuersee	x	x	x	x			
	Wilhelmsbau		Killesberg	x	x	x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen	
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang				
Stuttgart Nord	Am Bismarckturm		Killesberg	x	x	x	x				
	Am Bismarckturm		Westbahnhof	x	x	x	x				
	Am Kriegsbergturm		Killesberg			x	x				
	Am Kriegsbergturm		Westbahnhof	x	x	x	x				
	Dillmannstraße		Feuersee			x	x				
	Dillmannstraße		Killesberg			x	x				
	Doggenburg	3	Kräherwald				x	x	2020	x	
	Doggenburg	4	Am Bismarckturm			x	x	x	2020	x	
	Doggenburg	6	Viktor-Köchl-Weg		x		x	x	x	2020	x
	Ehrenhalde		Feuersee		x		x	x			
	Ehrenhalde		Killesberg					x			
	Feuerbacher Weg		Feuersee				x	x			
	Feuerbacher Weg		Killesberg				x	x			
	Hegel-/Seidenstraße		Vogelsang				x	x	x	2020	x
	Hegel-/Seidenstraße		Wagenburg				x	x	x	2020	x
	Helfferrichstraße		Killesberg		x		x	x			
	Helfferrichstraße		Westbahnhof		x		x	x			
	Höhenfreibad		Feuersee				x	x			
	Höhenfreibad		Pragsattel					x	x	2020	x
	Hölderlinstraße		Feuersee		x	x	x	x			
	Hölderlinstraße		Killesberg		x	x	x	x			
	Im Kaisemer		Killesberg					x			x
	Im Kaisemer		Westbahnhof				x	x			x
	Killesberg	2	Feuersee		x	x	x	x			
	Killesberg	3	Pragsattel		x	x	x	x			
	Kunstakademie		Killesberg		x	x	x	x			
	Kunstakademie		Westbahnhof		x		x	x			
	Obere Mönchhalde		Killesberg		x	x		x			
	Obere Mönchhalde		Westbahnhof		x	x	x	x			
	Oskar-Schlemmer-Straße		Feuersee		x	x	x	x			
	Oskar-Schlemmer-Straße		Killesberg		x	x	x	x			
	Postdörfle		Killesberg					x			
	Postdörfle		Westbahnhof		x		x	x			
	Pragsattel		Feuersee				x	x			
	Russische Kirche		Vogelsang			x	x	x			
	Russische Kirche		Wagenburg		x	x	x	x			
	Schottstraße		Feuersee				x	x	x	2020	x
	Schottstraße		Killesberg		x		x	x	x	2020	x
	Stadtbibliothek (Handwerkskammer)		Killesberg		x		x	x			
	Stadtbibliothek (Handwerkskammer)		Westbahnhof				x	x			x
	Viergiebelweg		Killesberg		x			x			
	Viergiebelweg		Westbahnhof		x	x	x	x			
Viktor-Köchl-Weg		Feuersee				x	x	x	2021	x	
Viktor-Köchl-Weg		Killesberg				x	x	x	2021	x	

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Stuttgart Ost	Albert-Schäffle-Straße		Bad Cannstatt	x		x	x			
	Albert-Schäffle-Straße		Buchwald				x			
	Buchwald		Bad Cannstatt	x		x	x			
	Fuchsrain		Bad Cannstatt				x			
	Fuchsrain		Buchwald				x			
	Gablenberg		E.-Schöttle-Platz			x	x			x
	Gablenberg		Schlossplatz			x	x			x
	Libanonstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Libanonstraße		Schlossplatz			x	x			x
	Ostendplatz		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Ostendplatz		Schlossplatz	x		x	x			
	Ostheim Leo-Vetter-Bad		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Planckstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Planckstraße		Schlossplatz	x	x	x	x			
	Schlachthof		Bad Cannstatt			x	x			
	Schlachthof		Buchwald	x		x	x			
	Schwarzenbergstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Schwarzenbergstraße		Schlossplatz	x		x	x			
	Straußstaffel		E.-Schöttle-Platz			x	x			
	Straußstaffel		Schlossplatz	x		x	x			
	Tal-/Landhausstraße		Bad Cannstatt				x			
	Tal-/Landhausstraße		Buchwald	x		x	x			
	Tunnel Ostportal		Vogelsang	x	x		x			
	Tunnel Ostportal		Wagenburgstraße	x		x	x			
	Urachstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Urachstraße		Schlossplatz	x		x	x			
	Wagenburgstraße	1&2	E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Wagenburgstraße	3&4	Schlossplatz	x	x	x	x			
	Wunnensteinstraße		Vogelsang	x	x	x	x			
	Wunnensteinstraße		Wagenburg	x	x	x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Stuttgart Süd	Dornhaldenstraße		Berliner Platz			x	x			x
	Dornhaldenstraße		Lerchenrainschule				x			x
	Eiernes		Berliner Platz			x	x			x
	Erwin-Schoettle-Platz		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Erwin-Schoettle-Platz		Schlossplatz	x	x	x	x			
	Falbenhennenstraße		Feuersee			x	x	x	2020	x
	Falbenhennenstraße		Killesberg	x		x	x			
	Heslach Vogelrain		Heslach Vogelrain / Ausstieg				x			
	Heslach Vogelrain		Rotebühlplatz				x			
	Im Elsental		Rohr/ Leinfelden				x			
	Im Elsental		Waldeck	x		x	x			
	Lehenstraße		Feuersee	x	x	x	x			
	Lehenstraße		Killesberg			x	x			
	Lerchenrainschule		Berliner Platz			x	x			x
	Marienhospital		Berliner Platz			x	x			x
	Marienhospital		Lerchenrainschule			x	x			x
	Marienplatz		Berliner Platz	x	x	x	x			
	Marienplatz		Lerchenrainschule	x	x	x	x			
	Markuskirche		Feuersee			x	x	x	2021	x
	Markuskirche		Killesberg			x	x	x	2021	x
	Metzgerhau		Heslach Vogelrain				x			
	Mörikestraße		Berliner Platz	x	x	x	x			
	Mörikestraße		Lerchenrainschule	x	x		x			
	Rudolf-Sophien-Stift		Heslach Vogelrain	x		x	x			
	Rudolf-Sophien-Stift		Rotebühlplatz	x		x	x			
	Schickhardtschule		E.-Schöttle-Platz			x	x			
	Schickhardtschule		Schlossplatz			x	x			x
	Waldeck		Rohr/ Leinfelden	x		x	x			
	Waldeck		Waldeck				x			
	Zellerstraße		Feuersee			x	x			x
	Zellerstraße		Killesberg			x	x			x

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Stuttgart West	Berliner Platz (Hohe Straße)		Feuersee	x		x	x			
	Berliner Platz (Liederhalle)		Berliner Platz				x			
	Berliner Platz (Liederhalle)		Lerchenrainschule	x	x	x	x			
	Birkenkopf		Heslach Vogelrain				x			
	Birkenkopf		Rotebühlplatz				x			
	Bismarckplatz		E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Bismarckplatz		Schlossplatz	x	x	x	x			
	Bismarckstaffel		Heslach Vogelrain	x	x	x	x			
	Bismarckstaffel		Rotebühlplatz	x	x	x	x			
	Botnanger Sattel		Vogelsang			x	x	x	2020	x
	Botnanger Sattel		Wagenburg			x	x	x	2020	x
	Bruderhaus		Heslach Vogelrain				x			
	Bruderhaus		Rotebühlplatz				x			
	Feuersee	1	Westbahnhof			x	x			
	Feuersee	2	Berliner Platz		x	x	x	x		
	Feuersee	3	Killesberg			x	x			
	Feuersee	4	Lerchenrainschule		x	x	x	x		
	Fichtestraße		Vogelsang		x	x	x	x		
	Fichtestraße		Wagenburg				x	x		
	Forsthaus I		Feuerbach					x		
	Forsthaus I		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)					x		
	Forsthaus II		Heslach Vogelrain				x	x		
	Forsthaus II		Rotebühlplatz				x	x		
	Forsthaus Parkplatz		Feuerbach					x		
	Forsthaus Parkplatz		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)					x		
	Gaußstraße		Vogelsang		x	x	x	x		
	Gaußstraße		Wagenburg				x	x		
	Geibelstraße		Vogelsang		x	x	x	x		
	Geibelstraße		Wagenburg		x	x	x	x		
	Herbsthalde		Vogelsang		x	x		x		
	Herbsthalde		Wagenburg		x	x		x		
	Herderplatz	3	Westbahnhof					x		
	Herderplatz	4	Killesberg					x		
	Herderplatz	5	Vogelsang				x	x		
	Herderplatz	6	Wagenburg					x		
	Herweghstraße		Westbahnhof				x	x		

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Hölderlinplatz		Vogelsang	x		x	x			
	Hölderlinplatz		Wagenburg	x		x	x			
	Honoldweg		Vogelsang			x	x			
	Honoldweg		Wagenburg		x	x	x			
	Kleiststraße		Killesberg			x	x			
	Kleiststraße		Westbahnhof			x	x			
	Kräherwald		Vogelsang	x	x	x	x			
	Kräherwald		Wagenburg			x	x			
	Leibnizstraße		Vogelsang	x	x	x	x			
	Leibnizstraße		Wagenburg	x	x	x	x			
	Leipziger Platz		Killesberg			x	x			
	Leipziger Platz		Westbahnhof			x	x			
	Marien-/ Silberburgstraße		Berliner Platz			x	x			x
	Marien-/ Silberburgstraße		Lerchenrainschule			x	x			x
	Nikolauspflge		Vogelsang	x	x	x	x			
	Nikolauspflge		Wagenburg	x	x	x	x			
	Rosenberg-/ Johannesstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x			
	Rosenberg-/ Johannesstraße		Schlossplatz	x	x	x	x			
	Rosenberg-/ Seidenstraße	3	Rosenberg-/Johannesstr.	x	x	x	x			
	Rosenberg-/ Seidenstraße	4	Linden-Museum	x	x	x	x			
	Rosenberg-/ Seidenstraße	5	Berliner Platz			x	x			x
	Rosenbergplatz		E.-Schöttle-Platz	x			x			
	Rosenbergplatz		Schlossplatz	x		x	x			
	Rotebühl-/ Reinsburgstraße		Heslach Vogelrain	x	x	x	x			
	Rotebühl-/ Reinsburgstraße		Rotebühlplatz	x	x	x	x			
	Schattengrund		Heslach Vogelrain			x	x			
	Schattengrund		Rotebühlplatz	x			x			
	Schloss-/ Johannesstraße		Berliner Platz			x	x			
	Schloss-/ Johannesstraße		Lerchenrainschule			x	x	x	2021	x
	Schwab-/ Reinsburgstraße	1	Schlossplatz	x		x	x			
	Schwab-/ Reinsburgstraße	2	E.-Schöttle-Platz				x			
	Schwab-/ Reinsburgstraße	3	Rotebühlplatz			x	x			

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Schwab-/Reinsburgstraße	4	Heslach Vogelrain			x	x			
	Schwab-/Bebelstraße		E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Schwab-/Bebelstraße		Schlossplatz			x	x	x	2021	x
	Schwabstraße	1	Schlossplatz	x	x	x	x			
	Schwabstraße	2	Killesberg	x	x	x	x			
	Schwabstraße	3	E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x			
	Schwabstraße	4	Westbahnhof	x	x	x	x			
	Senefelderstraße		Killesberg			x	x	x	2020	x
	Senefelderstraße		Westbahnhof			x	x			x
	Seyfferstraße		Killesberg			x	x			
	Seyfferstraße		Westbahnhof			x	x			
	Silberburg-/Reinsburgstraße		Heslach Vogelrain			x	x	x	2021	x
	Silberburg-/Reinsburgstraße		Rotebühlplatz			x	x	x	2021	x
	Solitude		Heslach Vogelrain			x	x			
	Solitude		Rotebühlplatz			x	x			
	Tennisplatz		Heslach Vogelrain			x	x			
	Tennisplatz		Rotebühlplatz			x	x			
	Vogelsang		Wagenburg	x	x	x	x			
	Westbahnhof		Heslach Vogelrain			x	x			x
	Westbahnhof		Rotebühlplatz			x	x			x
	Westbahnhof (Schleife)		Killesberg			x	x			
	Wielandstraße		Vogelsang			x	x			
	Wielandstraße		Wagenburg				x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Bad Cannstatt	Albert-Luthuli-Platz		Burgholzhof			x	x			
	Altenburg		Münster	x	x	x	x			
	Altenburg		Wagenburgstraße	x	x	x	x			
	Alter Gutshof		Pragsattel/ Killesberg			x	x			
	Am Römerkastell	1	Nastplatz	x	x	x	x			
	Am Römerkastell	2	Hallschlag	x	x	x	x			
	Am Römerkastell	3	Altenburg	x	x	x	x			
	Auf der Gans		Schmiden			x	x			
	Auf der Gans		Sommerrain			x	x			
	Bad Cannstatt Bahnhof		Bad Cannstatt			x	x			
	Bad Cannstatt Bahnhof		Buchwald			x	x			
	Bad Cannstatt Wilhelmsplatz		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Badstraße		Münster	x	x	x	x			
	Bottroper Straße		Münster			x	x			
	Bottroper Straße		Wagenburgstraße			x	x			
	Burgholzhof		Burgholzhof	x		x	x			
	Burgholzhof		Pragsattel/Killesberg	x		x	x			
	Dessauer Straße		Münster				x			x
	Dessauer Straße		Wagenburgstraße			x	x			x
	Edelweißweg		Freiberg				x			
	Edelweißweg		Sommerrain				x			
	Elwertstraße		Bad Cannstatt			x	x			
	Fritz-Walter-Weg		Bad Cannstatt				x	x	2021	x
	Fritz-Walter-Weg		Buchwald				x	x	2021	x
	Hallschlag		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Hallschlag		Borkumstraße	x	x	x	x			
	Hauptfriedhof		Freiberg	x	x	x	x			
	Hauptfriedhof		Sommerrain	x	x	x	x			
	Hebsacker Straße		Bad Cannstatt				x			
	Hebsacker Straße		Borkumstraße				x			
	Kleiner Ostring		Schmiden			x	x			
	Kleiner Ostring		Sommerrain			x	x			
	Martinskirche		Münster			x	x			
	Martinskirche		Wagenburgstraße			x	x			
	Mercedes-Benz Welt		Münster	x	x	x	x			
	Mercedes-Benz Welt		Wagenburgstraße	x	x	x	x			
Muckensturm		Freiberg	x		x	x				
Muckensturm		Sommerrain			x	x				
Nastplatz		Münster	x	x	x	x				

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Nastplatz		Wagenburgstraße	x	x	x	x			
	NeckarPark (Stadion)	1	Schlachthof			x	x			x
	NeckarPark (Stadion)	2	Veielbrunnenweg/ Elwertstr.			x	x			x
	NeckarPark (Stadion)	3	Fritz-Walter-Weg				x			x
	Obere Ziegelei	3	Edelweißweg	x	x	x	x			
	Obere Ziegelei	4	Muckensturm	x		x	x			
	Obere Ziegelei	6	Auf der Gans			x	x			
	Robert-Bosch-Krankenhaus		Burgholzhof	x		x	x			
	Rosensteinbrücke		Münster	x		x	x			
	Rosensteinbrücke		Wagenburgstraße	x		x	x			
	Sommerrain		Freiberg			x	x			
	Steinhaldenfeld		Freiberg	x	x	x	x			
	Steinhaldenfeld		Sommerrain	x	x	x	x			
	Veielbrunnenweg		Münster			x	x			x
	Veielbrunnenweg		Wagenburgstraße			x	x			x
	Yitzhak-Rabin-Straße		Burgholzhof	x	x	x	x			
	Yitzhak-Rabin-Straße		Pragsattel/Killesberg	x	x	x	x			
	Zuckerberg		Freiberg	x	x	x	x			
	Zuckerberg		Sommerrain	x	x	x	x			
	Zuckerfabrik		Wagenburgstraße				x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Birkach (Stgt.)	Birkach Friedhof		Plieningen	x	x	x	x			
	Birkach Friedhof		Uhlbach	x	x	x	x			
	Birkach West		Plieningen			x	x			
	Birkach West		Uhlbach			x	x			
	Birkheckenstraße		Plieningen				x			
	Birkheckenstraße		Uhlbach	x	x	x	x			
	Dürnauer Weg		Hoffeld	x		x	x			
	Dürnauer Weg		Schönberg			x	x			
	Fruwirthstraße		Hoffeld	x	x	x	x	x	2020	x
	Fruwirthstraße		Seemühlenweg			x	x			x
	Kleinhohenheim		Schönberg				x			
	Lerchenwiesen		Plieningen	x	x	x	x			
	Lerchenwiesen		Uhlbach	x	x	x	x			x
	Rotwiesenstraße	1	Grünlingweg	x			x			
	Rotwiesenstraße	2	Lerchenwiesen				x			
	Rotwiesenstraße	3	Grünlingweg/ Rotwiesenstr.				x			
	Schönberg		Seemühlenweg			x	x			
	Taldorfer Straße		Seemühlenweg			x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Botnang	Aspenwaldstraße		Feuerbach	x	x	x	x			
	Aspenwaldstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x		x			
	Auberlenweg		Feuerbach			x	x			
	Auberlenweg		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
	Beethovenstraße		Feuerbach			x	x			
	Beethovenstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
	Botnang		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
	Botnang Freibad		Feuerbach				x			
	Botnang Freibad		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x			
	Eltinger Straße		Feuerbach	x	x	x	x			
	Eltinger Straße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x	x	x			
	Händelstraße		Feuerbach	x		x	x			
	Händelstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x			
	Im Himmerreich		Feuerbach				x			
	Im Himmerreich		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x			
	Laihle		Feuerbach			x	x			
	Laihle		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x			
	Lindpaintnerstraße		Feuerbach			x	x			
	Lindpaintnerstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
	Paul-Lincke-Straße		Feuerbach			x	x			
	Paul-Lincke-Straße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
	Umgelterweg		Feuerbach		x	x	x	x		
Umgelterweg		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)		x	x	x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Degerloch	Albschule	1	Pfullinger Straße	x		x	x			
	Albschule	2	Degerloch			x	x	x	2020	x
	Albschule	3	Leinfeldener Straße				x			
	Degerloch Epplestraße		Seemühlenweg				x			
	Degerloch ZOB	5	Rtg. Zahnradbahnhof				x			
	Degerloch ZOB	1&2	Neuhausen		x	x	x			
	Degerloch ZOB	3&4	Hoffeld	x	x	x	x			
	Degerloch ZOB						x			
	Fernsehturm		Seemühlenweg			x	x			
	Hoffeld		Hoffeld				x			
	Hoffeld		Seemühlenweg			x	x			x
	Hohe Eiche		Hoffeld			x	x	x	2020	x
	Hohe Eiche		Schönberg				x	x	2020	x
	Königstraße		Hoffeld	x	x	x	x			
	Königstraße		Seemühlenweg	x	x	x	x			
	Leinfeldener Straße	1	Seemühlenweg			x	x			
	Leinfeldener Straße	2	Hoffeld			x	x			
	Pfullinger Straße		Hoffeld			x	x			
	Pfullinger Straße		Schönberg			x	x			x
	Reutlinger Straße		Hoffeld				x			
	Reutlinger Straße		Seemühlenweg	x		x	x			
	Tränke		Hoffeld			x	x			
	Tränke		Schönberg			x	x			
	Waldenbucher Platz		Seemühlenweg			x	x			
	Weidachtal		Degerloch				x			
	Weidachtal		Neuhausen			x	x			
	Wurmlinger Straße		Hoffeld				x			
	Zahnradbahnhof		Hoffeld			x	x			
	Zahnradbahnhof		Seemühlenweg	x	x	x	x			
	Zur Anhöhe		Hoffeld			x	x			
	Zur Anhöhe		Seemühlenweg			x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Feuerbach (Stgt.)	Feuerbach Bahnhof		Feuerbach			x	x			
	Feuerbach Bahnhof		Mühlhausen			x	x			
	Feuerbach Bosch		Feuerbach				x			
	Feuerbach Bosch		Mühlhausen	x	x	x	x			
	Feuerbach Friedhof		Feuerbach			x	x			
	Feuerbach Friedhof		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x		x	x			
	Föhrich		Feuerbach	x			x			
	Föhrich		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x			x			
	Heimberg		Feuerbach	x			x			
	Heimberg		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x			x			
	Hohewartstraße		Feuerbach	x	x	x	x			
	Hohewartstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x	x	x			
	Kerschensteinerschule		Feuerbach			x	x			
	Kerschensteinerschule		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
	Mähderklinge		Feuerbach				x			
	Mähderklinge		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x			
	Werner und Pfeleiderer		Feuerbach			x	x			
	Werner und Pfeleiderer		Mühlhausen		x	x	x			
	Wildensteinstraße		Feuerbach			x	x			
	Wildensteinstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x			
Wilhelm-Geiger-Platz		Feuerbach			x	x				
Wilhelm-Geiger-Platz		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x				

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Hedelfingen	Ährenweg		Rohracker	x	x	x	x			
	Ährenweg		Uhlbach	x	x	x	x			
	Am Bergwald		Rohracker	x	x	x	x			
	Am Bergwald		Uhlbach	x	x	x	x			
	Am Mittelkai		Hedelfingen				x			
	Amstetter Straße		Esslingen/Zell			x	x			
	Amstetter Straße		Hedelfingen				x			
	Bächlenweg		Rohracker				x			
	Bächlenweg		Uhlbach				x			
	Dürrbachstraße		Rohracker			x	x	x	2021	x
	Dürrbachstraße		Uhlbach			x	x	x	2021	x
	Hafenbahnstraße (FOB)		Hedelfingen			x	x			
	Hedelfingen		Rohracker	x	x	x	x			
	Hedelfingen		Uhlbach	x	x	x	x			
	In den Stegwiesen		Hedelfingen			x	x			
	Lederberg		Plieningen			x	x			
	Lederberg		Uhlbach			x	x			
	Luikenweg		Rohracker			x	x			
	Luikenweg		Uhlbach	x		x	x			
	Manzeller Weg		Esslingen/Zell			x	x			
	Manzeller Weg		Hedelfingen				x			
	Mercedes-Benz		Hedelfingen				x			
	Otto-Hirsch-Brücken		Rohracker			x	x			
	Otto-Hirsch-Brücken		Uhlbach			x	x			
	Rohracker		Rohracker				x			
	Rohracker		Uhlbach			x	x			
	Rohracker Kelter		Rohracker	x	x	x	x			
	Rohracker Kelter		Uhlbach	x	x	x	x			
	Schildfarnweg		Plieningen				x			
	Schildfarnweg		Uhlbach			x	x			
	Tiefenbachschule		Rohracker			x	x	x	2021	x
Tiefenbachschule		Uhlbach			x	x	x	2021	x	

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Möhringen (Stgt.)	Berufsbildungszentrum		Vaih. Bf. Ost			x	x			
	Dornröschenweg		Europaplatz	x		x	x			
	Dornröschenweg		Möhringen Bf.	x		x	x			
	EnBW City		Degerloch / Harthausen	x	x	x	x			
	Europaplatz		Europaplatz			x	x			
	Europaplatz		Möhringen Bf.	x	x	x	x			
	Fasanenhof		Europaplatz	x	x	x	x			
	Fasanenhof		Möhringen Bf.	x	x	x	x			
	Fasanenhof Abzweig		Degerloch	x	x	x	x			
	Fasanenhof Abzweig		Harthausen	x	x	x	x			
	Freytagweg		Europaplatz			x	x			x
	Freytagweg		Möhringen Bf.	x	x	x	x			
	Gewerbestraße		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x			
	Handwerkstraße		Vaih. Bf. Ost	x		x	x			
	Heigelinstraße		Harthausen				x			
	Industriestraße		Vaih. Bf. Ost			x	x			
	Jelinstraße		Europaplatz	x			x			
	Jelinstraße		Möhringen Bf.	x		x	x			
	Kaserne Möhringen		Degerloch	x	x	x	x			
	Kaserne Möhringen		Neuhausen	x	x	x	x			
	Kaserne Möhringen (Karlshof)		Hoffeld			x	x			
	Kaserne Möhringen (Karlshof)		Schönberg			x	x			
	Kurt-Schumacher-Straße		Europaplatz			x	x			
	Kurt-Schumacher-Straße		Möhringen Bf.	x	x	x	x			
	Landhaus		Degerloch				x			
	Landhaus		Harthausen	x			x			
	Landhauskreuzung		Degerloch			x	x			x
	Landhauskreuzung		Neuhausen			x	x			x
	Lapp Kabel		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x			
	Lohäckerstraße		Europaplatz				x			
	Lohäckerstraße		Möhringen Bf.			x	x			
	Möhringen Bahnhof		Europaplatz			x	x			x
	Möhringen Rathaus		Europaplatz			x	x			x
Möhringen Rathaus		Möhringen Bf.	x		x	x				
Rübezahlweg		Möhringen Bf.				x				
Schulze-Delitzsch-Straße		Vaih. Bf. Ost			x	x				
Sternhäule		Degerloch			x	x			x	
Sternhäule		Neuhausen			x	x			x	

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Mühlhausen (Stgt.)	Aalstraße		Freiberg	x		x	x			
	Aalstraße		Sommerrain			x	x			
	Alpseeweg		Freiberg			x	x			
	Alpseeweg		Sommerrain			x	x			
	Auwiesen		Freiberg	x	x	x	x			
	Auwiesen		Sommerrain			x	x			
	Bachhalde		Feuerbach			x	x			
	Bachhalde		Mühlhausen				x			
	Forellenweg		Freiberg			x	x			
	Forellenweg		Sommerrain			x	x			
	Freiberg		Freiberg	x	x	x	x			
	Freiberg		Sommerrain	x	x	x	x			
	Hofen		Freiberg			x	x			
	Hofen		Sommerrain			x	x			
	MarabusträÙe		Freiberg	x	x	x	x			
	MarabusträÙe		Sommerrain	x	x	x	x			
	Max-Eyth-See		Freiberg			x	x			
	Max-Eyth-See		Sommerrain			x	x			
	Mühlhausen	3	Auwiesen	x		x	x			
	Mühlhausen	4	Mühlhausen Schloss	x	x	x	x			
	Mühlhausen	6	Mühlhausen Schloss				x			
	Mühlhausen Schloss		Feuerbach			x	x			x
	Mühlhausen Schloss		Mühlhausen			x	x			x
	Neugereut		Freiberg	x	x	x	x			
	Neugereut		Sommerrain	x	x	x	x			
	Nixenweg		Freiberg				x	x	2021	x
	Nixenweg		Sommerrain			x	x	x	2021	x
	Schneideräckerstraße		Freiberg				x			
	Schneideräckerstraße		Sommerrain			x	x			
	Steinbuttstraße		Freiberg			x	x			
	Steinbuttstraße		Sommerrain			x	x			
	Wildgansweg		Freiberg	x	x	x	x			
Wildgansweg		Sommerrain	x	x	x	x				

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Münster (Stgt.)	Münster Bahnhof		Münster	x	x	x	x			
	Münster Bahnhof		Wagenburgstraße	x	x	x	x			
	Schnarrenberg		Bad Cannstatt	x		x	x			
	Schnarrenberg		Borkumstraße	x		x	x			
	Weserstraße		Wagenburgstraße			x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Obertürkheim	Asang		Rohracker			x	x			
	Asang		Uhlbach			x	x			
	Bergstaffelstraße		Obertürkheim			x	x			
	Bergstaffelstraße		Rotenberg			x	x			
	Ebniseestraße		Obertürkheim			x	x			
	Ebniseestraße		Rotenberg				x			
	Haus am Weinberg		Obertürkheim	x		x	x			
	Haus am Weinberg		Rotenberg	x		x	x			
	Im Mäder		Rohracker			x	x			
	Im Mäder		Uhlbach				x			
	Obertürkheim Bahnhof	1	Im Mäder/ Bf. Obertürkheim (GP-Str)	x		x	x			
	Obertürkheim Bahnhof	2	Bf Obertürkheim (Göpp.Str)			x	x			
	Obertürkheim Bahnhof	3	Obertürkheim	x			x			
	Obertürkheim Bf (Göppinger Str.)	4	Rotenberg			x	x			
	Stadtgrenze		Lerchenäcker (Oberesslingen)			x	x			
	Stadtgrenze		Obertürkheim			x	x			
	Terlanerstraße		Rohracker	x	x	x	x			
	Terlanerstraße		Uhlbach				x			
	Uhlbach		Rohracker	x			x			
Uhlbach		Uhlbach	x		x	x				

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Plieningen	Asemwald	N	Hoffeld			x	x			x
	Asemwald	S	Schönberg			x	x			x
	Bernhäuser Straße		Degerloch			x	x			
	Bernhäuser Straße		Nürtingen			x	x			
	Fraubronnstraße		Hoffeld	x	x	x	x			
	Fraubronnstraße		Seemühlenweg	x	x	x	x			
	Im Chausseefeld		Degerloch	x	x	x	x			
	Im Chausseefeld		Neuhausen				x			
	Im Köpfert		Esslingen	x	x		x			
	Im Köpfert		Flughafen	x	x		x			
	In den Entenäckern		Degerloch	x			x			
	In den Entenäckern		Nürtingen	x			x			
	Plieningen		Plieningen / Ausstieg			x	x			
	Plieningen		Uhlbach			x	x	x	2020/ 2021	x
	Plieningen Garbe	1	Neuhausen	x	x	x	x			
	Plieningen Garbe	2	Degerloch	x	x	x	x			
	Plieningen Garbe	3	Plieningen	x	x	x	x			
	Plieningen Garbe	4	Uhlbach	x	x	x	x			
	Plieningen Post		Hoffeld	x	x	x	x			
	Plieningen Post		Seemühlenweg	x	x	x	x			
	Ressestraße		Hoffeld				x			
	Ressestraße		Seemühlenweg			x	x			
	Scharnhäuser Brücke		Hoffeld				x			
	Scharnhäuser Brücke		Seemühlenweg				x			
	Seemühlenweg		Hoffeld				x			
	Seemühlenweg		Seemühlenweg	x		x	x			
	Steckfeld		Degerloch			x	x			
	Steckfeld		Neuhausen			x	x			
	Windhalmweg		Hoffeld	x	x	x	x			
	Windhalmweg		Seemühlenweg	x	x	x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Sillenbuch	Augustinum		Plieningen	x	x	x	x			
	Augustinum		Uhlbach	x	x	x	x			
	Baumgartenweg		G.-Scholl-Gymnasium				x			
	Birkacher Straße		Plieningen			x	x			
	Birkacher Straße		Uhlbach				x			
	Bußbachstraße		Kühwasen				x			
	Erdbeerweg		Kühwasen			x	x			
	Fridinger Straße		G.-Scholl-Gymnasium				x			
	Geschwister-Scholl-Gymnasium		Uhlbach	x		x	x			
	Glaunerweg		Plieningen			x	x			
	Glaunerweg		Uhlbach			x	x			
	Grünlingweg		Hoffeld	x		x	x			
	Grünlingweg		Seemühlenweg	x			x			
	Heumaden Bockelstraße		Plieningen			x	x			
	Heumaden Bockelstraße		Uhlbach			x	x			
	Heumaden Rose		Plieningen			x	x			
	Heumaden Rose		Uhlbach			x	x			
	Heumaden Schule		Plieningen			x	x			x
	Heumaden Schule		Uhlbach	x		x	x			
	Im Lauch		Kühwasen				x			
	In der Werre		G.-Scholl-Gymnasium				x			
	Isegrimweg		Plieningen	x	x	x	x			
	Isegrimweg		Uhlbach	x	x	x	x			
	Kemnater Straße	3	G.-Scholl-Gymnasium	x			x			
	Kemnater Straße	4	Schemppstr.	x			x			
	Kemnater Straße	6	Heumaden Bockelstr.			x	x			
	Kirchheimer Straße		Kühwasen				x			
	Kolpingsiedlung		Hoffeld			x	x			
	Kolpingsiedlung		Seemühlenweg				x			
	Kühwasen		Kühwasen			x	x			
	Oberwiesenstraße 55		G.-Scholl-Gymnasium			x	x			
	Riedenberg		Plieningen	x			x			
	Riedenberg		Uhlbach				x			
	Ruhbank (Fernsehturm)		Hoffeld	x		x	x			
	Ruhbank (Fernsehturm)		Seemühlenweg	x		x	x			
	Schemppstraße		Plieningen	x	x	x	x			
	Schemppstraße		Uhlbach	x		x	x			
	Sillenbuch		G.-Scholl-Gymnasium				x			
	Spaichinger Straße	3	Schemppstr.	x	x		x			
	Spaichinger Straße	4	G.-Scholl-Gymnasium / Nachtbus			x	x			
Spaichinger Straße	6	Augustinum	x	x		x				
Steinäcker		Plieningen	x		x	x				
Steinäcker		Uhlbach				x				
Treiberstraße		Kühwasen			x	x				

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Stammheim (Stgt.)	Asperger Straße		Ludwigsburg	x			x			
	Kölle		Feuerbach				x	x	2021	x
	Kölle		Hemmingen				x	x	2021	x
	Korntaler Straße		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Korntaler Straße		Zuffenhausen			x	x			
	Kornwestheimer Straße		Pattonville				x			
	Kornwestheimer Straße		Stammheim				x			
	Marco-Polo-Weg		Stammheim			x	x			
	Marco-Polo-Weg		Zuffenhausen			x	x			
	Neuwirtshauskreuzung		Stammheim			x	x			
	Neuwirtshauskreuzung		Zuffenhausen			x	x			
	Niebuhrweg		Stammheim			x	x			
	Niebuhrweg		Zuffenhausen			x	x			
	Pflugfelder Straße		Ludwigsburg	x		x	x			
	Pflugfelder Straße		Zuffenhausen	x			x			
	Sonatenweg		Pattonville				x			
	Sonatenweg		Stammheim				x			
	Stammheim		Ludwigsburg	x	x	x	x			
	Stammheim		Zuffenhausen/ Pattonville			x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Untertürkheim	Alte Krone		Untertürkheim				x			
	Aspen		Obertürkheim	x			x			
	Aspen		Rotenberg	x			x			
	Gehrenwald		Oeffingen			x	x			
	Gehrenwald		Untertürkheim			x	x			
	Großglockner Straße		Oeffingen	x		x	x			
	Großglockner Straße		Untertürkheim	x		x	x			
	Im Hag		Oeffingen				x			
	Im Hag		Untertürkheim			x	x			
	Luginsland		Oeffingen				x			
	Luginsland		Untertürkheim	x	x	x	x			
	Mönchweg		Oeffingen				x			
	Neckarhalde		Obertürkheim	x	x	x	x			
	Neckarhalde		Rotenberg	x	x	x	x			
	Rotenberg		Obertürkheim			x	x			
	Sonnenbühl		Obertürkheim				x			
	Sonnenbühl		Rotenberg				x			
	Untertürkheim Alter Friedhof		Untertürkheim			x	x			x
	Untertürkheim Bahnhof		Oeffingen			x	x			
	Untertürkheim Bahnhof		Untertürkheim				x			
Untertürkheim Friedhof		Obertürkheim			x	x			x	
Untertürkheim Friedhof		Rotenberg			x	x			x	
Untertürkheim Kelterplatz		Oeffingen		x		x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Vaihingen (Stgt.)	Albblick		Rohr/ Leinfelden				x			
	Albblick		Waldeck				x			
	Alter Friedhof (Vaih.)		Rohr/ Leinfelden			x	x	x	2020	x
	Alter Friedhof (Vaih.)		Waldeck			x	x			
	Am Feldrand		Büsnau				x			
	Am Feldrand		Dürtlewang			x	x			
	Am Ochsenwald	1	Rohrer Höhe/ H.-Rehn-Stift				x			
	Am Ochsenwald	2	Albblick/ H.-Rehn-Stift			x	x			
	Am Ochsenwald	3	Rohrer Höhe/ Albblick				x			
	Am Schattwald	O	Büsnau	x	x	x	x			
	Am Schattwald		Dürtlewang	x			x			
	Berghausstraße		Rohr/ Leinfelden				x			
	Berghausstraße		Waldeck				x			
	Buchrain Friedhof		Universität				x			
	Buchrain Friedhof		Vaihingen			x	x			
	Büsnauer Platz		Dürtlewang	x	x	x	x			
	Dachswald		Rohr/ Leinfelden			x	x			
	Dachswald		Waldeck	x	x	x	x			
	Dachswaldweg		Rohr/ Leinfelden			x	x			
	Dachswaldweg		Waldeck			x	x			
	Dürtlewang		Büsnau	x	x	x	x			
	Dürtlewang		Dürtlewang	x	x	x	x			
	Fanny-Leicht-Straße		Büsnau				x			
	Fanny-Leicht-Straße		Dürtlewang		x	x	x			
	Gründgensstraße		Universität			x	x			
	Gründgensstraße		Vaihingen			x	x			
	Hans-Rehn-Stift		Waldeck / Rohr			x	x	x	2020	x
	Heerstraße		Büsnau				x	x	2020	x
	Heerstraße		Dürtlewang			x	x			
	Hegel-Gymnasium		Büsnau	x	x	x	x			
	Hegel-Gymnasium		Dürtlewang	x		x	x			
	Johannesgraben		Rohr/ Leinfelden			x	x			
	Johannesgraben		Waldeck			x	x			
	Katzenbachstraße		Büsnau			x	x			
	Katzenbachstraße		Dürtlewang			x	x			
	Knappenweg		Rohr/ Leinfelden	x		x	x			
	Knappenweg		Waldeck				x			
	Krehlstraße		Büsnau	x		x	x			
	Krehlstraße		Dürtlewang	x		x	x			
	Kreuzstraße		Rohr/ Leinfelden	x			x			
Kreuzstraße		Waldeck	x	x		x				
Kurmärker Kaserne		Universität				x				
Kurmärker Kaserne		Vaihingen				x				
Lambertweg		Büsnau				x				
Lauchhau	1	Nobelstr./Am Feldrand	x	x	x	x				

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Lauchhau	2	Max-Planck-Institute	x		x	x			
	Lauchhau	3	Endhaltestelle	x			x			
	Max-Planck-Institute		Büsnau			x	x			
	Max-Planck-Institute		Dürrelewang			x	x			
	Nobelstraße		Rohr/ Leinfelden			x	x			
	Nobelstraße		Waldeck			x	x			
	Ob dem Steinbach		Dürrelewang			x	x			
	Osterbronnstraße		Büsnau			x	x	x	2021	x
	Osterbronnstraße		Dürrelewang			x	x	x	2021	x
	Pestalozzi-Schule		Rohr/ Leinfelden				x			
	Pestalozzi-Schule		Waldeck				x			
	Rohr Bahnhof		Büsnau	x		x	x			
	Rohr Bahnhof		Dürrelewang	x		x	x			
	Rohr Mitte	1	Berghaustr.			x	x			
	Rohr Mitte	2	Hegelgymnasium/ Thingstr.	x	x	x	x			
	Rohr Mitte	3	Rohr Bf/Berghaustr.	x	x	x	x			
	Rohrer Höhe		Rohr/ Leinfelden			x	x			
	Rohrer Höhe		Waldeck			x	x			
	Ruppmannstraße		Vaih. Bf. Ost				x			
	Schillerplatz		Büsnau	x	x	x	x			
	Schillerplatz		Dürrelewang	x	x	x	x			
	Schranne		Rohr/ Leinfelden			x	x			x
	Schranne		Waldeck			x	x			x
	Schwabengalerie		Büsnau	x	x	x	x			
	Schwabengalerie		Dürrelewang	x	x	x	x			
	Synergiepark		Vaih. Bf. Ost			x	x			
	Thingstraße		Rohr/ Leinfelden			x	x			
	Thingstraße		Waldeck	x	x	x	x			
	Tigerstraße		Universität				x			
	Tigerstraße		Vaihingen			x	x			
	Universität		Rohr/ Leinfelden	x	x	x	x			
	Universität		Waldeck			x	x			x
	Universität (Schleife)		Universität / Ausstieg			x	x			
	Universität (Schleife)		Vaihingen			x	x			
	Universität Hohenheim		Plieningen	x	x	x	x			
	Universität Hohenheim		Uhlbach	x	x	x	x			
	Vaihingen Bahnhof	1	Fernbus				x			
	Vaihingen Bahnhof	2	Waldenbuch	x		x	x			
	Vaihingen Bahnhof	3	SSB-Reisen	x			x			
	Vaihingen Bahnhof	4	Universität	x		x	x			
	Vaihingen Bahnhof	5	Dürrelewang	x	x	x	x			
	Vaihingen Bahnhof	6	Büsnau	x	x	x	x			
	Vaihingen Bahnhof Ost		Vaih. Bf. Ost			x	x			
	Vaihingen Rathaus		Rohr/ Leinfelden	x	x	x	x			
	Vaihingen Rathaus		Waldeck	x	x	x	x			

Anlage 4.2

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Waldburgstraße		Büsnau			x	x			
	Waldburgstraße		Dürrolewang			x	x			

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Weilimdorf	Ditzinger Straße		Giebel	x			x			
	Ditzinger Straße		Korntal				x			
	Ernst-Reuter-Platz		Korntal	x		x	x			
	Fehrbelliner Straße		Giebel	x	x		x			
	Fehrbelliner Straße		Korntal	x	x	x	x			
	Flachter Straße		Giebel				x			
	Flachter Straße		Korntal			x	x			
	Generatorstraße		Giebel			x	x			
	Generatorstraße		Korntal			x	x			
	Gerlinger Straße		Giebel	x	x	x	x			
	Gerlinger Straße		Korntal	x		x	x			
	Giebel		Korntal	x		x	x			
	Greutterstraße		Giebel				x			
	Greutterstraße		Korntal			x	x			
	Hausenring		Giebel			x	x			
	Hausenring		Korntal			x	x	x	2020	x
	Hemminger Straße		Giebel			x	x			
	Hemminger Straße		Korntal		x		x	x		
	Holderäcker		Giebel			x	x			
	Holderäcker		Korntal			x	x			
	Kranstraße		Giebel			x	x			
	Kranstraße		Korntal			x	x			
	Lilienthalstraße		Giebel			x	x			
	Lilienthalstraße		Korntal			x	x			
	Mönsheimer Weg		Giebel		x		x	x		
	Mönsheimer Weg		Korntal		x		x	x		
	Motorstraße 24		Giebel				x	x		
	Motorstraße 24		Korntal				x	x		
	Rappachschule		Korntal		x	x	x	x		
	Rappachstraße		Giebel				x	x		
	Roßbachstraße		Giebel					x		
	Roßbachstraße		Korntal				x	x		
	Weilemer Pfad		Giebel		x	x	x	x		
	Weilemer Pfad		Korntal		x	x	x	x		
Weilimdorf Bahnhof		Korntal / Giebel				x	x			
Weilimdorf Bf (Unterführung)		Giebel				x	x			
Weilimdorf Bf (Unterführung)		Korntal				x	x			
Weilimdorf Löwen-Markt		Giebel		x	x	x	x			
Weilimdorf Löwen-Markt		Korntal					x			


Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
Zuffenhausen	Beilsteiner Straße		Feuerbach			x	x			
	Borkumstraße		Bad Cannstatt			x	x	x	2021	x
	Borkumstraße		Borkumstraße			x	x	x	2021	x
	Frankenstraße		Borkumstraße			x	x			
	Fürfelder Straße		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Fürfelder Straße		Borkumstraße			x	x			
	Hohensteinstraße		Bad Cannstatt			x	x			
	Hohensteinstraße		Borkumstraße			x	x	x	2020	x
	Im Raiser		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Im Raiser		Borkumstraße	x	x	x	x			
	Johanneskirche		Feuerbach				x			
	Kirchtalstraße		Feuerbach	x	x	x	x			
	Kirchtalstraße		Mühlhausen	x		x	x			
	Marconibrücke		Stammheim				x			
	Marconibrücke		Zuffenhausen				x			
	Marconistraße		Stammheim			x	x			
	Marconistraße		Zuffenhausen				x			x
	Morsestraße		Bad Cannstatt			x	x			
	Morsestraße		Borkumstraße			x	x			
	Neuwirtshaus Gaststätte		Feuerbach/Korntal				x			
	Neuwirtshaus Gaststätte		Hemmingen			x	x			
	Nordsee-/ Schwieberdinger Straße		Borkumstraße			x	x			x
	Ohmstraße		Bad Cannstatt	x		x	x			
	Ohmstraße		Borkumstraße			x	x			
	Rilke-Realschule		Bad Cannstatt	x		x	x			
	Rilke-Realschule		Borkumstraße	x	x	x	x			
	Salzwiesenstraße		Ludwigsburg	x	x	x	x			
	Salzwiesenstraße		Zuffenhausen	x	x	x	x			
	Schlotwiese		Zuffenhausen / Stammheim			x	x			
	Schozacher Straße		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Schozacher Straße		Borkumstraße	x	x	x	x			
	Tapachstraße		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Tapachstraße		Borkumstraße	x	x	x	x			
	Wollinstraße		Stammheim	x		x	x			
	Wollinstraße		Zuffenhausen	x		x	x			
	Zabergäustraße		Mühlhausen				x			
	Zahn-Nopper-Straße		Ludwigsburg	x	x	x	x			
	Zahn-Nopper-Straße		Stammheim (Linie 508)	x	x	x	x			
	Zahn-Nopper-Straße		Stammheim (Linie 99)	x		x	x			
	Zahn-Nopper-Straße		Zuffenhausen	x		x	x			
Zazenhausen Krone		Feuerbach			x	x				
Zazenhausen Krone		Mühlhausen				x				
Zazenhausen Reibedanz		Feuerbach	x	x	x	x				
Zazenhausen Reibedanz		Mühlhausen	x	x		x				

Stadtbezirk	Haltestellenname	Pos.	Richtung	Status Quo				Barrierefreier Umbau bis zum 01.01.2022	geplante Fertigstellung	Priorisiert umzubauende Bushaltestellen
				Hochbord (mind. 18 cm)	Bodenindikatoren	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m)	Stufenloser Zugang			
	Zazenhausen Steigle		Feuerbach				x			
	Zazenhausen Steigle		Mühlhausen				x			
	Zazenhausen Viadukt		Feuerbach	x	x	x	x			
	Zazenhausen Viadukt		Mühlhausen	x	x		x			
	Zuffenhausen Bf	2	Feuerbach			x	x			
	Zuffenhausen Bf	3	Stammheim			x	x			
	Zuffenhausen Bf	4	Ludwigsburg				x			
	Zuffenhausen Bf	7	Bad Cannstatt			x	x			
	Zuffenhausen Bf	8	Mühlhausen			x	x			
	Zuffenhausen Friedhof		Feuerbach			x	x			
	Zuffenhausen Friedhof		Mühlhausen			x	x			
	Zuffenhausen Kelterplatz		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Zuffenhausen Kelterplatz		Borkumstraße	x	x	x	x			
	Zuffenhausen Porsche		Bad Cannstatt			x	x			x
	Zuffenhausen Porsche		Borkumstraße			x	x			x
	Zuffenhausen Rathaus		Mühlhausen	x	x	x	x			
	Zuffenhäuser Heide		Bad Cannstatt	x	x	x	x			
	Zuffenhäuser Heide		Borkumstraße	x	x	x	x			

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Einzugsbereiche der
Haltestellen
(Priorität: SSB Schiene)

Schienehaltestellen S-Bahn /
Regionalbahn:

 1000 m / 800 m

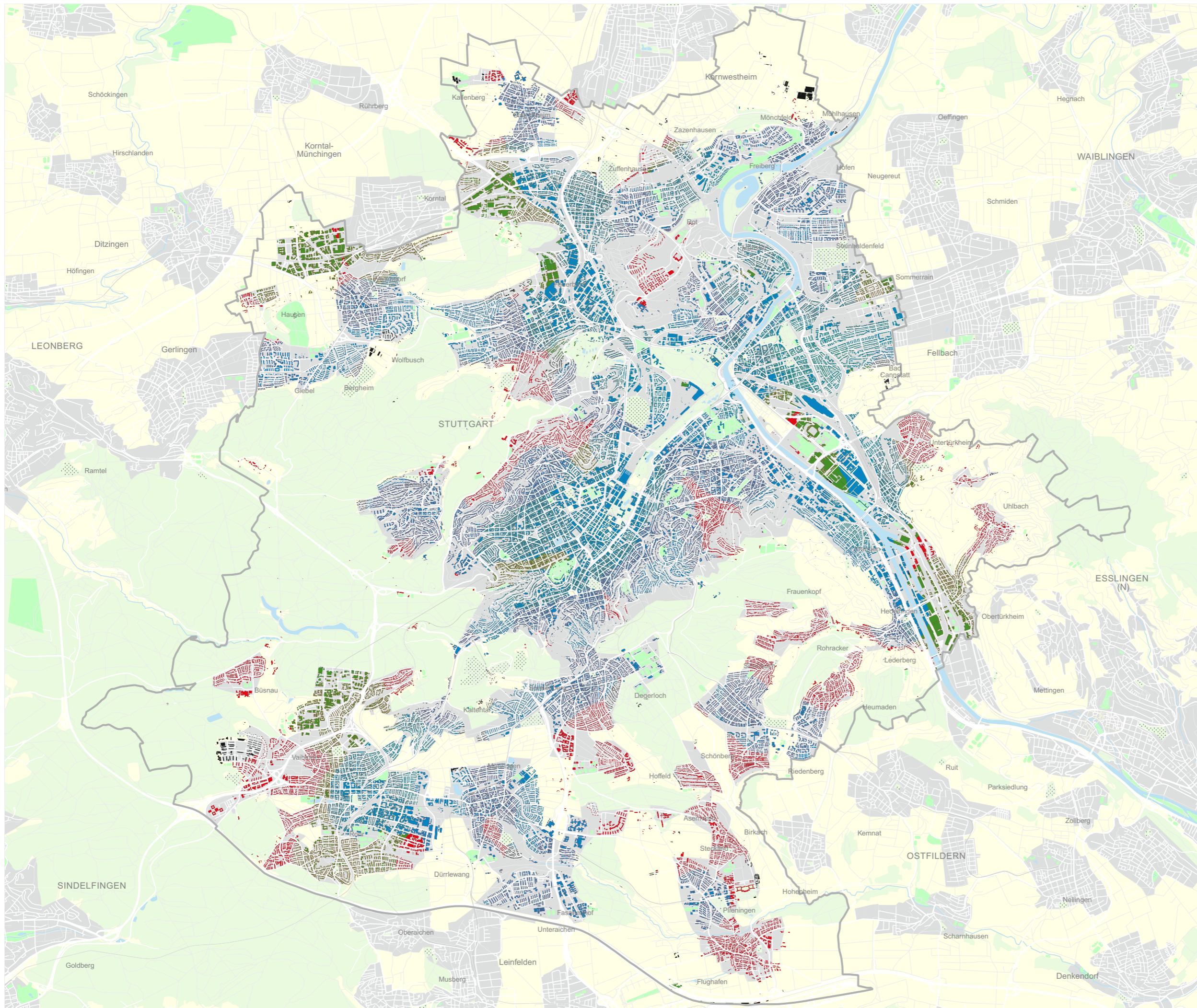
Schienehaltestellen SSB:

 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 S-Bahn /
Regionalbahn:

 1000 m / 800 m

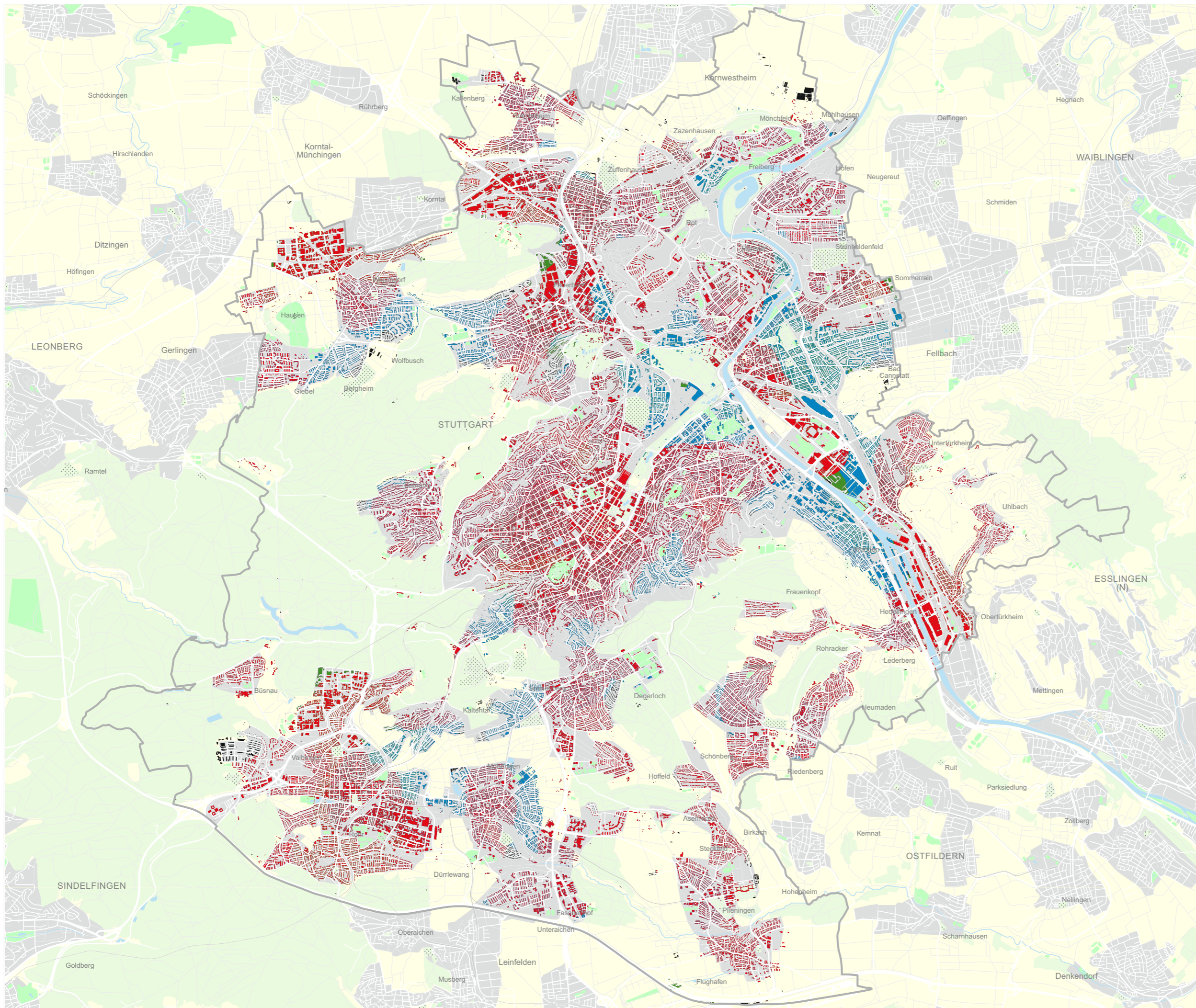
Schienehaltestellen SSB:

 600m

Bushaltestellen:

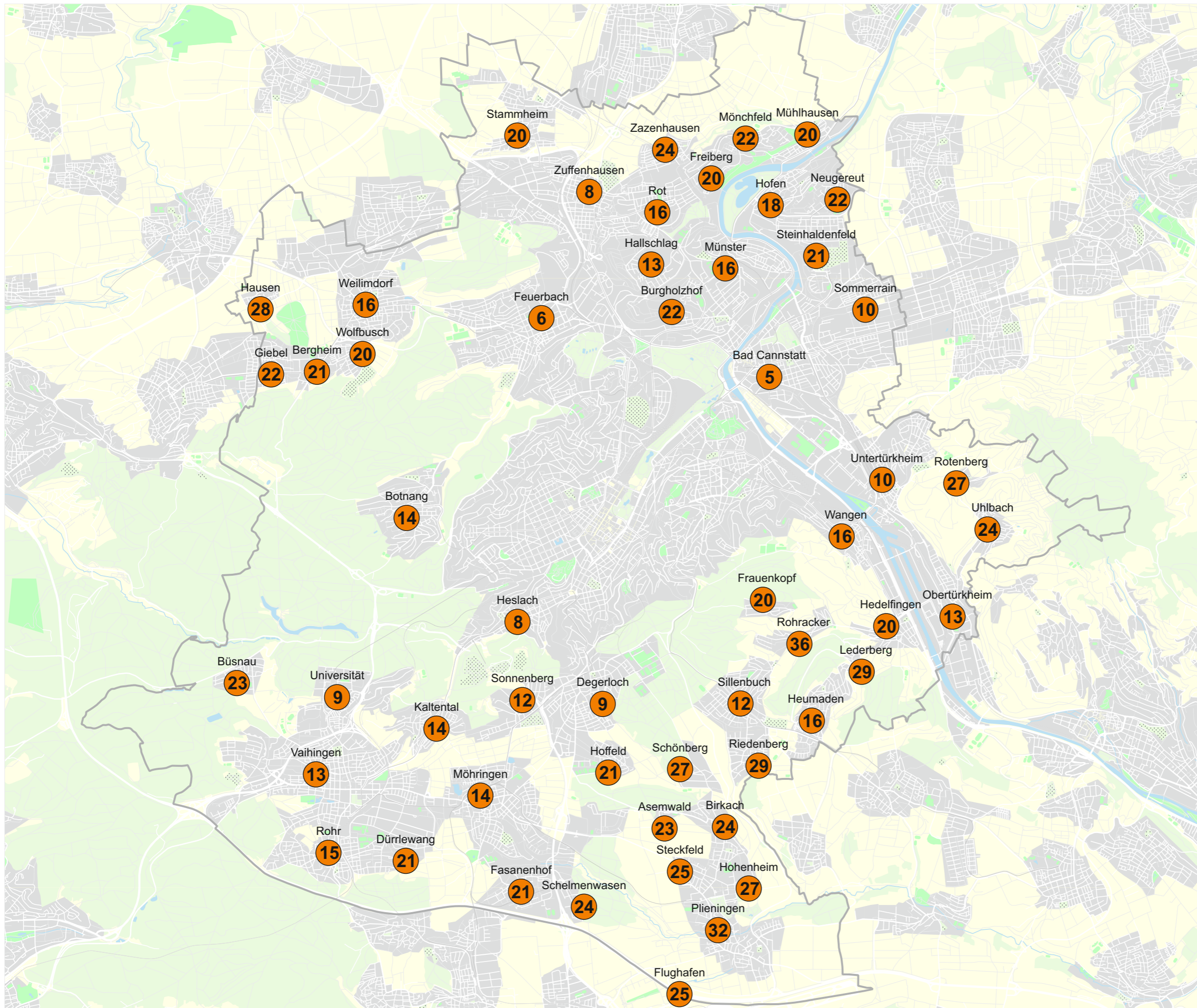
 500 m

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

