

Nahverkehrs**entwicklung**splan
der Landeshauptstadt Stuttgart

Stadt-
R
B
A
B
U
Fuß

Nahverkehrsentwicklungsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

einzubringen im Umwelt- und Technikausschuss
am 8. Mai 2018

| Inhaltsverzeichnis | | Seite |
|---------------------------|--|--------------|
| 1 | Vorbemerkungen | 1 |
| 1.1 | Ausgangslage | 1 |
| 1.2 | Bisheriges Engagement der Landeshauptstadt Stuttgart | 1 |
| 1.3 | Bereits erfolgte Weichenstellungen | 3 |
| 2 | Der Nahverkehrsentwicklungsplan | 5 |
| 2.1 | Zielsetzung | 5 |
| 2.2 | Rechtsgrundlage | 6 |
| 2.3 | Bezug zu anderen Planwerken | 7 |
| 2.3.1 | VEK 2030 / Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ | 7 |
| 2.3.2 | ÖPNV-Pakt 2025 | 8 |
| 2.3.3 | Regionalverkehrsplan des Verbands Region Stuttgart | 9 |
| 2.4 | Datengrundlagen | 10 |
| 3 | Herausforderungen für den Nahverkehr | 11 |
| 3.1 | Strukturentwicklung | 11 |
| 3.2 | Umwelt-/gesundheitspolitische Zielsetzungen | 13 |
| 3.3 | Städtebauliche Zielsetzungen | 15 |
| 3.4 | Beseitigung von Schwachstellen | 17 |
| 3.4.1 | Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans | 17 |
| 3.4.2 | Räumliche Erschließung | 20 |
| 3.4.3 | Beförderungskapazität | 21 |
| 3.4.4 | Verbindungsqualität | 26 |
| 3.4.5 | Haltestellen-Zugänglichkeit | 28 |
| 3.4.6 | Betriebliche Erschwernisse | 29 |
| 4 | Technische und organisatorische Handlungsfelder | 31 |
| 4.1 | Wertschätzung der Fahrgäste | 31 |
| 4.2 | Busse und Bahnen | 33 |
| 4.3 | Fußverkehr | 38 |
| 4.4 | Bike + Ride / Park + Ride | 39 |
| 4.5 | Fahrradverleih / Carsharing | 41 |
| 4.6 | Besondere Verkehrsmittel | 43 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 4.6.1 | Orts- und Bürgerbusse | 43 |
| 4.6.2 | On-demand-Verkehre | 43 |
| 4.6.3 | Autonomes Fahren | 45 |
| 4.6.4 | Luftseilbahnen | 46 |
| 4.6.5 | Schrägaufzüge / Rolltreppen | 47 |
| 4.7 | Digitalisierung | 47 |
| 4.8 | Mobilitätsmanagement | 48 |
| 5 | Tarifliche und vertriebliche Handlungsfelder | 51 |
| 5.1 | Tarif | 51 |
| 5.1.1 | Ziele der tariflichen Entwicklung | 51 |
| 5.1.1.1 | Ergiebigkeit und Daseinsvorsorge | 52 |
| 5.1.1.2 | Leistungsgerechtigkeit und Übersichtlichkeit | 55 |
| 5.1.1.3 | Kundenbindung | 56 |
| 5.1.1.4 | Verkehrliche Lenkungswirkungen | 57 |
| 5.1.2 | Tarifmaßnahmen in den letzten Jahren | 58 |
| 5.1.3 | Tarifstruktur | 59 |
| 5.1.3.1 | Einheitszone in der Landeshauptstadt Stuttgart | 60 |
| 5.1.3.2 | Tarifzonenreform im VVS | 60 |
| 5.1.3.3 | Ausweitungen des Verbundtarifes und Landestarif | 63 |
| 5.1.4 | Marktsegmente im VVS-Tarifangebot | 66 |
| 5.1.4.1 | Gelegenheitsverkehr | 66 |
| 5.1.4.2 | Berufsverkehr | 70 |
| 5.1.4.3 | Ausbildungsverkehr | 73 |
| 5.1.4.4 | Senioren | 75 |
| 5.2 | Vertrieb | 79 |
| 5.2.1 | Ziele im Vertrieb | 79 |
| 5.2.2 | Vertriebsmix | 79 |
| 5.2.3 | Klassischer Fahrausweisverkauf | 80 |
| 5.2.4 | Abonnements | 82 |
| 5.2.5 | polygoCard | 82 |
| 5.2.6 | HandyTicket | 83 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 6 | Perspektiven für Stuttgart | 86 |
| 6.1 | Regionaler Schienenverkehr | 86 |
| 6.1.1 | Regionalzüge (Kapazitäten) | 86 |
| 6.1.2 | S-Bahnen (Kapazitäten, Netz/Angebot) | 87 |
| 6.1.3 | Panoramastrecke / Salamanderbahn | 88 |
| 6.2 | Stadtbahnverkehr | 90 |
| 6.2.1 | Netzausbau | 90 |
| 6.2.2 | Fahrzeuge | 93 |
| 6.2.3 | Haltestellen | 94 |
| 6.2.4 | Betrieb (Beschleunigung/Betriebshöfe/Abstellung) | 95 |
| 6.3 | Busverkehr | 97 |
| 6.3.1 | Netzausbau | 97 |
| 6.3.2 | Fahrzeuge (Antrieb) | 100 |
| 6.3.3 | Haltestellen | 101 |
| 6.3.4 | Betrieb (Beschleunigung/Abstellung) | 101 |
| 6.4 | Besondere Verkehrsmittel | 104 |
| 6.4.1 | On-demand-Verkehre | 104 |
| 6.4.2 | Luftseilbahnen | 104 |
| 6.5 | Intermodale Verknüpfungen | 105 |
| 6.5.1 | Bauliche Maßnahmen | 105 |
| 6.5.2 | Organisatorische / tarifliche Maßnahmen | 108 |
| 7 | Perspektiven für die Stadtbezirke | 109 |
| 7.1 | Stadtbezirk Mitte | 109 |
| 7.2 | Stadtbezirk Nord | 112 |
| 7.3 | Stadtbezirk Ost | 114 |
| 7.4 | Stadtbezirk Süd | 117 |
| 7.5 | Stadtbezirk West | 119 |
| 7.6 | Stadtbezirk Bad Cannstatt | 121 |
| 7.7 | Stadtbezirk Birkach | 124 |
| 7.8 | Stadtbezirk Botnang | 126 |
| 7.9 | Stadtbezirk Degerloch | 128 |
| 7.10 | Stadtbezirk Feuerbach | 130 |
| 7.11 | Stadtbezirk Hedelfingen | 132 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 7.12 | Stadtbezirk Möhringen | 134 |
| 7.13 | Stadtbezirk Mühlhausen | 136 |
| 7.14 | Stadtbezirk Münster | 139 |
| 7.15 | Stadtbezirk Obertürkheim | 140 |
| 7.16 | Stadtbezirk Plieningen | 142 |
| 7.17 | Stadtbezirk Sillenbuch | 144 |
| 7.18 | Stadtbezirk Stammheim | 146 |
| 7.19 | Stadtbezirk Untertürkheim | 149 |
| 7.20 | Stadtbezirk Vaihingen | 151 |
| 7.21 | Stadtbezirk Wangen | 154 |
| 7.22 | Stadtbezirk Weilimdorf | 155 |
| 7.23 | Stadtbezirk Zuffenhausen | 158 |
| 8 | Zusammenfassung | 161 |
| 8.1 | Handlungsbedarf | 161 |
| 8.2 | Ausbauziele beim städtischen Nahverkehrsangebot | 163 |
| 8.3 | Ziele bei der Weiterentwicklung des VVS-Tarifs | 169 |
| 8.4 | Empfehlungen für die Aufgabenträger Land und Region | 171 |
| 8.5 | Erwartungen an die Bundes- und Landesgesetzgeber | 173 |
| 8.6 | Zeitliche Perspektiven | 175 |

1. Vorbemerkungen

1.1 Ausgangslage

Die hohe Attraktivität der Landeshauptstadt Stuttgart als Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufsort sowie die Bandbreite kultureller und sportlicher Angebote induzieren ein beachtliches Verkehrsaufkommen, das die vorhandene Verkehrsinfrastruktur stark auslastet und teilweise auch überlastet. Die Folgeerscheinungen des Verkehrs wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Verkehrsstaus erreichen teilweise Größenordnungen, die die Attraktivität des Standorts Stuttgart beeinträchtigen und – in Bezug auf die Schadstoffbelastung – immer noch gesetzliche Grenzwerte übersteigen. Aufgrund des notwendigen Schutzes von Freiräumen (Stadtklima) wie auch von Stadträumen (Aufenthaltsqualität) stehen nennenswerte Flächen für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kaum zur Verfügung. Die Verkehrsprobleme der Landeshauptstadt Stuttgart müssen deshalb vorrangig durch eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel angegangen werden. Neben der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs kommt dabei der Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Im vorliegenden Nahverkehrsentwicklungsplan sind die entsprechenden Impulse und Vorhaben für die kommenden Jahre gebündelt dargestellt.

1.2 Bisheriges Engagement der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart engagiert sich bereits seit vielen Jahren für die Vorhaltung und den Ausbau eines attraktiven Nahverkehrsnetzes in Stuttgart und der Region. Neben dem Defizitausgleich für die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) (rund 25 Mio. €) fließt kommunales Geld auch an den Verband Region Stuttgart für den S-Bahn-Verkehr und die tarifliche Integration von Umlandverkehren (ca. 16 Mio. € im Jahr 2017). In jüngerer Zeit ist die Landeshauptstadt mit dem Sozialticket (5 Mio. €) und dem FirmenTicket (ca. 4 Mio.

€) für städtische Mitarbeiter auch in die Bezuschussung von Tarifangeboten eingestiegen. 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 bereit stellen müssen.

Im Februar 2014 haben das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart (VRS), die Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg sowie 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 in 2016 verabschiedeten Nahverkehrsplans bereits weitestgehend erfüllt.

Parallel zu den direkten städtischen Initiativen und Verpflichtungen treibt die SSB den Ausbau des städtischen Verkehrsangebots seit Jahren beharrlich und erfolgreich voran. Sowohl die Größe des Netzes wie auch die Fahrleistungen sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Insbesondere der Stadtbahnausbau im hochverdichteten Ballungsraum erfordert teilweise aber recht aufwändige Lösungen, die ohne Fördermittel von Bund und Land nicht zu realisieren sind. Für die Fortführung des ÖPNV-Ausbaus ist deshalb eine Aufstockung dieser Fördermittel elementar. Gleichzeitig sollten die Fördermittelbestände auch um Erhaltungsinvestitionen in vorhandene Anlagen erweitert werden.

1.3 Bereits erfolgte Weichenstellungen

Die Fahrgastnachfrage in der Landeshauptstadt Stuttgart und im gesamten VVS entwickelte sich in den letzten fünf Jahren äußerst positiv. Das Wachstum wird allein aufgrund steigender Einwohnerzahlen voraussichtlich auch in den kommenden Jahren anhalten. Allerdings wird der Kampf gegen Luftverschmutzung und Klimawandel sowie für attraktivere Stadträume nur dann Erfolge zeitigen, wenn noch deutlich mehr Autofahrer für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gewonnen werden können. Die Temporeduzierung auf Hauptstraßen, die konsequente Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den zentrumsnahen Stadtbezirken sowie der beschlossene Entfall von oberirdischen Stellplätzen in der City sind wichtige Bausteine der Botschaft, dass die Nutzung des privaten Pkw im innerstädtischen Bereich in Zukunft nicht mehr ungesteuert erfolgen kann.

Um auch Neubürgern und Umsteigern vom Individualverkehr eine angemessene und komfortable Beförderung im städtischen Nahverkehrsnetz anbieten zu können, stellt die Schaffung von zusätzlichen Beförderungskapazitäten ein vorrangiges Ziel des künftigen ÖPNV-Ausbaus dar. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt hat deshalb im Juli 2017 beschlossen, der SSB in kommenden Jahren einen außerplanmäßigen Investitionszuschuss in Höhe von 72,5 Mio. € für die Neubeschaffung von Stadtbahnfahrzeugen, den Neubau eines vierten Stadtbahnbetriebshofs sowie für die Modernisierung der Zahnradbahn zur Verfügung zu stellen. Zur kurzfristigen Ausweitung des Platzangebots ertüchtigt das Tiefbauamt zudem den Straßenzug Cannstatter Straße/König-Karl-Straße für den Einsatz der Schnellbuslinie X1, die ab Herbst 2018 dort im 5-Minuten-Takt verkehren und Kapazitätsengpässe im Tallängssystem der Stadtbahn bis zu dessen Ausbau überbrücken wird, aber auch als eigenständiges Angebot zur verbesserten Anbindung der City konzipiert ist. Korrespondierend dazu prüft der VVS auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg derzeit die Machbarkeit weiterer Schnellbuslinien in anderen, nach Stuttgart führenden Korridoren.

Die Landeshauptstadt Stuttgart sieht auch in der Kombination mit dem Radverkehr einen Ansatz zur Stärkung des ÖPNV, sei es, dass das Rad im Vor- oder Nachlauf zu einer ÖPNV-Fahrt zum Einsatz kommt, sei es, dass Mobilitätsbedürfnisse je nach Fahrtzweck und Fahrdistanz alternativ mit Bussen und Bahnen oder dem Rad, idealerweise aber ohne eigenen Pkw, realisiert werden. Der Haushalt für den Radverkehr ist daher im Jahr 2018 auf 6,1 Mio. € (im Jahr 2019: 6,2 Mio. €) erhöht worden; die Landeshauptstadt Stuttgart engagiert sich mit Teilen dieses Haushalts auch bei der Initiative des Landes um den pilothaften Ausbau von Radschnellwegen.

Bereits im Frühjahr 2018 startet mit dem RegioRadStuttgart eine deutlich verbesserte Neuauflage des lokalen Fahrradverleihsystems, in das die Landeshauptstadt Stuttgart 3,6 Mio. € investiert. Dieses System wird insbesondere auch mehr Ausleihstützpunkte in die äußeren Stadtbezirke bringen. Gerade dort stellt das System eine hervorragende Ergänzung zum ÖPNV dar, da sich die dort teilweise etwas längeren Zugangs- bzw. Abgangswege zu/von den Haltestellen dann leichter überwinden lassen. Nachdem sich auch zahlreiche Nachbarkommunen dem System anschließen werden, eignen sich die Fahrräder künftig auch gut zur Vermeidung von längeren Wartezeiten oder mehrfachem Umsteigen im Nachbarortsverkehr.

Die Verbesserung des Verkehrsangebots allein wird jedoch nicht ausreichen, die Positionierung des ÖPNV beim Binnen-, Quell- und Zielverkehr der Landeshauptstadt Stuttgart im angestrebten Umfang zu stärken. Die Stadt setzt sich deshalb im VVS für eine umfassende Tarifzonenreform ein, die die Nutzung des Nahverkehrs für ihre eigenen Bürgerinnen und Bürger, aber auch für die vielen Einpendler aus der Region einfacher und günstiger machen soll. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt hat seine Bereitschaft erklärt, finanzielle Mittel auch für diese Maßnahme zur Verfügung zu stellen, um eine hohe verkehrliche Wirkung zu erzielen. Die Umsetzung wird für 2019 angestrebt, vorab sind jedoch noch Abstimmungen mit den Partnern im VVS und Beschlüsse im VVS-Aufsichtsrat notwendig.

2. Der Nahverkehrsentwicklungsplan

2.1 Zielsetzung

Mit der ab dem 1. Januar 2013 wirksamen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Bundesgesetzgeber in Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 die Vorgehensweise bei der Vergabe von Verkehrsleistungen neu geregelt. Dabei ist auch die Funktion des Nahverkehrsplans im Vergabeverfahren nochmals gestärkt worden. Dies impliziert, dass im Nahverkehrsplan die zu vergebende Verkehrsleistung möglichst eindeutig beschrieben werden muss, damit interessierte Verkehrsunternehmen eine identische Kalkulationsbasis vorfinden. Um keine Verfahrensunsicherheiten zu erzeugen, wurde auf ungesicherte, perspektivische Aussagen zur Weiterentwicklung des städtischen Verkehrsangebots dort verzichtet.

Im fortgeschriebenen **Nahverkehrsplan (NVP)** der Landeshauptstadt, der am 6. Oktober 2016 vom Gemeinderat beschlossen wurde, sind die in § 11 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg gesetzlich vorgesehenen Inhalte und Anforderungen enthalten, die vom künftigen Leistungsersteller definitiv zu erfüllen sein werden. Dies sind im Wesentlichen die Weiterführung des Status Quo sowie die Umsetzung bereits vereinbarter Angebotserweiterungen.

Maßnahmen, die hinsichtlich der verkehrlichen Sinnhaftigkeit, der Prioritätenreihung oder der Finanzierung noch einer (politischen) Diskussion bedürfen, werden hingegen erstmals in einem **Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)** zusammengefasst. Der NVEP hat für das Vergabeverfahren keine Relevanz. Damit können im NVEP auch Planungsansätze oder tarifliche Zielsetzungen dargestellt und behandelt werden, die über den Planungshorizont des NVPs (5 Jahre) deutlich hinausreichen oder deren Kosten noch nicht abschließend ermittelt sind. Zudem erlaubt der NVEP auch die Darstellung von Themen, die zwar mit dem ÖPNV in enger Verbindung stehen, für die Vergabe von Verkehrsleistungen aber nicht unmittelbar relevant sind.

Die Planungstiefe des NVEP beschränkt sich auf eine konzeptionelle Ebene. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Investitions- und Folgekosten nicht überprüft. Zudem werden in den meisten Fällen vor einer möglichen Umsetzung noch vertiefende Untersuchungen erforderlich werden. Der NVEP kann hier weder gesamtwirtschaftliche Bewertungen von Ausbaumaßnahmen noch Leistungsfähigkeitsuntersuchungen im Straßennetz, städtebauliche Gestaltungsentwürfe oder die Abschätzung von Marktreaktionen ersetzen. Die Realisierung von Vorschlägen setzt daher in jedem Einzelfall weitere Gremienbeschlüsse voraus.

2.2 Rechtsgrundlage

Gemäß § 11 Abs. 5 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg soll der NVP „durch einen NVEP ergänzt werden, der Aussagen enthält zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des NVPs hinaus reichen (langfristige Verkehrsentwicklungsprognose), [sowie] zu angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.“ Weitere Vorgaben bezüglich der Inhalte bestehen nicht.

Nachdem in den bisherigen Nahverkehrsplänen der Landeshauptstadt Stuttgart jeweils Langfristplanungen und Planungsoptionen mit dargestellt waren, hatte die Stadt bisher auf eine getrennte Erstellung von Nahverkehrsentwicklungsplänen verzichtet. Mit der gestiegenen rechtlichen Bedeutung des NVP wird deshalb nun erstmalig von dem im Gesetz aufgezeigten Dualismus von NVP und NVEP Gebrauch gemacht.

2.3 Bezug zu anderen Planwerken

2.3.1 VEK 2030 / Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“

Der Gemeinderat der Stadt Stuttgart hat am 27. März 2014 das städtische Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK) verabschiedet, das Handlungsempfehlungen für alle Verkehrsbereiche umfasst. Das VEK wurde durch den Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ ergänzt, der die Themen des VEK schlaglichtartig komprimiert, sich aber auch auf das ganze Verkehrsspektrum richtet. Eine Aktualisierung des Aktionsplans erfolgte im Juli 2017, wobei die generellen Handlungsfelder beibehalten, aber die Handlungsansätze erweitert und vielfach konkretisiert wurden. Der NVEP setzt auf diesem Grundkonzept auf und vertieft es für den Themenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Handlungsansätze des VEK bzw. des Aktionsplans werden dabei in konkrete Maßnahmenempfehlungen übersetzt.

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

- **Erhöhung der Beförderungskapazitäten**
 - dichtere Takte
 - längere Züge
 - Netzausbau
 - neue Tangenten

- **Erhöhung der Attraktivität**
 - verbesserte Zugänglichkeit
 - kürzere Reisezeiten
 - Ausweitung des ÖPNV-Netzes
 - intermodale Vernetzung
 - mehr Busse und Bahnen im Spätverkehr und am Wochenende
 - verbesserte Fahrgastinformation
 - Marketing / Mobilitätsberatung
 - tarifliche Maßnahmen

2.3.2 ÖPNV-Pakt 2025

Das öffentliche Verkehrsangebot in der Landeshauptstadt Stuttgart wird nicht nur von der Stadt selbst, sondern auch von anderen ÖPNV-Aufgabenträgern maßgeblich mitgestaltet. So sind die vom Land Baden-Württemberg verantworteten Regionalzugverkehre für die Erreichbarkeit Stuttgarts aus der Region und darüber hinaus von erheblicher Bedeutung. Auch der S-Bahn-Verkehr, für den der Verband Region Stuttgart (VRS) verantwortlich ist, ist für die Verknüpfung der Landeshauptstadt mit ihrem näheren Umland elementar; zusätzlich deckt die S-Bahn auch in beachtlichem Umfang innerstädtische Verkehrsbedürfnisse ab. Damit die Regionalzug- und S-Bahn-Verkehre ihre Aufgaben optimal erfüllen können, sind wiederum die Qualität der Zu- und Abbringerbuslinien zum bzw. vom SPNV in den Nachbarlandkreisen wichtig. Im Bewusstsein dieses notwendigen, kreisüberschreitenden Zusammenwirkens haben das Land Baden-Württemberg, der VRS sowie die Verbundlandkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart im Februar 2014 den ÖPNV-Pakt 2025 vereinbart. Diese enthält zum einen eine Klärung von Zuständigkeiten, zum anderen aber auch strategische Zielsetzungen zum öffentlichen Nahverkehr im VVS sowie die Anerkennung von bestimmten Angebotsstandards. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich hierbei insbesondere verpflichtet

- bei Zubringerverkehren zur S-Bahn bestimmte Mindest-Fahrplandichten sicherzustellen,
- ein regionales Verkehrsmanagement mit den Schwerpunkten Mobilitätsmanagement und intermodale Verknüpfungen zu unterstützen und
- sich für eine Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung in der Region einzusetzen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart engagiert sich bereits im Sinne dieser Verpflichtungen. So sind die Fahrplanstandards bei den S-Bahn-Zubringerlinien bereits im Nahverkehrsplan verankert. Beim P+R-Ausbau erfolgt eine Abstimmung mit dem VRS, beim Projekt RegioRad wird mit Nachbarkommunen eng

zusammengearbeitet. Für die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung organisiert der VVS einen Abstimmungsprozess, in den die Landeshauptstadt wahlweise direkt oder mittelbar über die SSB eingebunden ist.

2.3.3 Regionalverkehrsplan des Verbands Region Stuttgart

Der aktuelle Regionalverkehrsplan stammt aus dem Jahr 2001 und enthält auch verschiedene Projekte des Stadtbahnausbaus. Ein Teil davon ist bereits umgesetzt oder in Bau, andere Planungsvorschläge werden als Langfristmaßnahmen weiterhin als Option offengehalten. Einzelne Maßnahmen werden aufgrund erwiesener oder erwarteter Unwirtschaftlichkeit gegenwärtig jedoch nicht mehr weiterverfolgt. Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt deshalb die aktuelle Fortschreibung des Planwerks und hat hierzu im Anhörungsverfahren 2017 eine Stellungnahme abgegeben. Leider liegt der endgültige Fortschreibungsentwurf noch nicht vor. Ersatzweise war die Region bei der Prüfung der verkehrlichen Wirkungen von Ausbautorschlägen im städtischen Nahverkehrsnetz einbezogen.

Aufgrund des verbundweiten Zusammenwirkens der verschiedenen Nahverkehrsmittel erfordert die Weiterentwicklung des ÖPNV in Stuttgart eine Gesamtbetrachtung aller Verkehrssysteme auch über die städtische Zuständigkeit für Stadtbahn- und Buslinien hinaus. Soweit im Rahmen von Untersuchungen zum NVEP Erkenntnisse zu Regionalbahn- oder S-Bahn-Verkehren gewonnen werden, sind diese ebenfalls dargestellt. Ggf. werden daraus Empfehlungen an die zuständigen Aufgabenträger abgeleitet.

2.4 Datengrundlagen

Für die Erarbeitung des NVEP wurde auf verschiedene Datenbestände zurückgegriffen. Zentrales Element hierbei war das regionale Verkehrsmodell, das vom VRS freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde. Genutzt wurden hiervon sowohl das Analyseszenario 2010 wie auch das Prognoseszenario 2025. Zur Kalibrierung des Modells für Detail- und Kapazitätsbetrachtungen im städtischen Verkehrsnetz haben SSB und VVS zudem Erhebungsdaten für den Analysehorizont übergeben. Dem Prognoseszenario 2025 sind bereits erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklungen auch für Stuttgarter Stadtbezirke hinterlegt. Für die Verkehrsuntersuchungen wurden diese jedoch beim Gewerbegebiet Wallgraben und beim sog. „Eiermann-Areal“ mit den aktuellen Planungsständen beim Stadtplanungsamt abgeglichen.

Die für die einzelnen Stadtbezirke dargestellten Strukturdaten wurden aus dem „Datenkompass Stadtbezirke“ des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart mit dem Stand 31.12.2016 übernommen. Die auf Stadtbezirksebene enthaltenen Angaben zum Verkehrsaufkommen stammen aus dem originalen regionalen Verkehrsmodell.

3. Herausforderungen für den Nahverkehr

Demographische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen wirken sich immer auch auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und damit auf die Verkehrsplanung und -organisation aus. Für die ÖPNV-Planung ergeben sich die entsprechenden Anforderungen insbesondere aus den zu erwartenden strukturellen Entwicklungen in der Landeshauptstadt Stuttgart und ihrem Umland sowie aus den städtischen umwelt-, gesundheitspolitischen und städtebaulichen Zielsetzungen.

3.1 Strukturentwicklung

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist Zentrum der Region Stuttgart und damit Mittelpunkt eines wirtschaftsstarken Raums mit intensiven verkehrlichen Verflechtungen innerhalb der Region, aber auch darüber hinaus. Für die Region wird in den kommenden Jahren eine weiter stabile bis positive Entwicklung erwartet. So geht der Regionalverkehrsplan des Verbands Region Stuttgart (Entwurf vom 12.12.2016) von einem Fortbestand des hohen Arbeitsplatzangebots sowie in Anlehnung an die aktuellste **Bevölkerungsvorausrechnung** 2014 des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg von einem Bevölkerungswachstum von rund 4 % zwischen 2010 und 2025 aus, was einem Zuwachs von 110.000 Einwohnern entspricht. In 2025 werden in der Region Stuttgart dann 2,78 Mio. Einwohner leben.

Der größte Teil dieses Einwohnerzuwachses soll sich nach der gleichen Prognose des Statistischen Landesamts auf die Landeshauptstadt Stuttgart konzentrieren. Zwischen 2010 und 2016 hat Stuttgart bereits mehr als 40.000 Einwohner hinzugewonnen und beherbergt derzeit etwa 611.000 Menschen (Stand Februar 2018). Trotz der Dämpfung des Zuzugs durch den angespannten Wohnungsmarkt und das entsprechend hohe Miet- und Kaufpreisniveau scheint hier gegenwärtig keine Abschwächung des Siedlungsdrucks erkenn-

bar. Bis zum Jahr 2030 wird deshalb für Stuttgart mit einem Anstieg der Einwohnerzahl auf rund 635.000 gerechnet. Auch die Region Stuttgart unterstellt in ihrem aktualisierten Regionalverkehrsplan ein Wachstum.

Bei der Schaffung von neuem Wohnraum konzentriert sich die Landeshauptstadt Stuttgart auf die Umnutzung von Brachflächen und auf Nachverdichtungen im bestehenden Siedlungsgefüge. Für den ÖPNV hat diese Siedlungspolitik den Vorzug, dass die verkehrliche Erschließung zumeist über vorhandene Linien bereits gewährleistet ist und nur in geringem Umfang völlig neue Verkehrsangebote geschaffen werden müssen. Gleichwohl haben die steigenden Einwohnerzahlen auch ein Wachstum des Fahrgastaufkommens zur Folge, für das entsprechende Kapazitäten bereitgehalten werden müssen. Bei einem Modal Split von 40% des motorisierten Verkehrsaufkommens können 40.000 neue Einwohner gut 32.000 zusätzliche Fahrgastfahrten pro Tag auslösen, was – zum Vergleich – dem gesamten Fahrgastaufkommen der Linien U1 und U2 im Bereich der König-Karls-Brücke entspricht. Allein aufgrund der Einwohnerentwicklung wird das ÖPNV-Netz der Landeshauptstadt daher für signifikante Nachfragesteigerungen ertüchtigt werden müssen. Insbesondere größere zusammenhängende Entwicklungsflächen wie das Rosensteinquartier oder der ehemalige Güterbahnhof Bad Cannstatt, die an bereits gut ausgelastete ÖPNV-Netzabschnitte angrenzen, werden hier besonders zu berücksichtigen sein.

Der derzeit laufende **Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs** wird sich nach der Fertigstellung ebenfalls spürbar auf das ÖPNV-Netz der Landeshauptstadt Stuttgart auswirken. Der Neubau der Zulaufstrecken aus Richtung Ludwigsburg und Esslingen sowie die neue Direktverbindung zum Flughafen verschaffen dem Regionalzugverkehr Fahrzeitgewinne im Vergleich zur heutigen Situation und Fahrzeitvorteile gegenüber dem S-Bahn-System. Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für diese Verkehre wird die aus der Infrastruktur resultierenden Verbesserungen durch das vereinheitlichte Angebotskonzept eines MetropolExpress-Netzes noch verstärken. Die Bedeutung des

Stuttgarter Hauptbahnhofs für die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Stuttgart aus ihrem Umland wird dadurch deutlich gestärkt, was zu einer Zunahme der über den Hauptbahnhof laufenden Verkehrsströme führen wird. Immerhin kann mit der neu entstehenden Verknüpfung der Fern- und Regionalbahnsteige mit den Stadtbahn-Tallängs- und -diagonallinien an der Haltestelle „Staatsgalerie“ eine Entlastung der Nahverkehrsdrehscheibe „Arnulf-Klett-Platz“ erreicht werden. Dennoch wird darauf zu achten sein, dass die Zubringerverkehre zum Verknüpfungspunkt „Hauptbahnhof“ die zunehmenden Verkehrsströme bewältigen können.

3.2 Umwelt-/gesundheitspolitische Zielsetzungen

Der Kampf gegen die globale Erwärmung sowie die Minderung von Gesundheitsgefahren aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung erfordert auch Aktivitäten von Städten und Gemeinden. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist diesen Zielsetzungen ebenfalls verpflichtet und engagiert sich auf den entsprechenden Handlungsfeldern.

Der **Klimawandel**, also der Prozess der globalen Erwärmung, hat inzwischen eine bedrohliche Dynamik angenommen. Um dieser entgegenzuwirken, ist der Ausstoß von Kohlendioxid in die Atmosphäre deutlich zu reduzieren. Da dieser Ausstoß wesentlich mit der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen zusammenhängt, muss deren Nutzung zurückgedrängt werden. Dies kann längerfristig durch eine weitreichende Umstellung der Energieerzeugung auf regenerative Energiequellen, relativ kurzfristig jedoch durch eine Absenkung des Energieverbrauchs erfolgen. Laut Klimaschutzkonzept KLIKS¹ trägt der Verkehr in Stuttgart 22 % zum lokalen Energieverbrauch bei. Er stellt damit ein wichtiges Potenzial zur Erreichung der Minderungsziele, zu denen sich Stuttgart verpflichtet hat, dar. Im Energiekonzept „Urbanisierung der Energiewende“ ist die Zielvision der Klimaneutralität bis 2050 definiert, die Strategien

¹ Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz: KLIKS – Klimaschutzkonzept der Stadt Stuttgart

zur Zielerreichung werden derzeit im Rahmen des Masterplans "100 % Klimaschutz" erarbeitet.

Ein Ansatz zur Senkung der klimarelevanten Emissionen stellt die Verlagerung von Personenfahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Nahverkehr dar. Um diesen sog. Modal Shift zu unterstützen, benötigt die Landeshauptstadt Stuttgart ein attraktives ÖPNV-Angebot, das zumindest auf den stärker nachgefragten Verkehrsrelationen zum Individualverkehr konkurrenzfähige Reisezeiten ermöglicht. Ein verlässlicher und zügiger Fahrbetrieb, aber auch Direktverbindungen sind hier die entsprechenden Merkmale, die diese Attraktivität maßgeblich beeinflussen. Selbstverständlich muss der ÖPNV für umsteigewillige MIV-Nutzer auch ausreichende Kapazitäten bereithalten.

Die städtebaulich reizvolle, aber klimatisch nicht unproblematische Kessellage der inneren Stadtbezirke sowie das beachtliche Volumen der täglichen Aus- und Einpendler erschweren die Gewährleistung einer ganzjährig guten **Luftqualität** in der Landeshauptstadt. Die hierfür von der Europäischen Union vorgegebenen Grenzwerte bezüglich der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung werden derzeit leider zu oft überschritten. Zwar ist zu erwarten, dass die Modernisierung von Heizungsanlagen sowie weiterentwickelte Fahrzeugantriebe langfristig zu geringeren Emissionen und damit zu einer Reduzierung der Schadstoffbelastung führen werden, allerdings reicht das Abwarten des selbstständig ablaufenden technologischen Wandels für die Gewährleistung des Gesundheitsschutzes nicht aus. Auch die von der Automobilindustrie eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Emissionen speziell von Fahrzeugen mit Dieselantrieb werden den Schadstoffausstoß nicht kurzfristig in der notwendigen Quantität vermindern können. Dabei ist zu bedenken, dass auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebe durch Reifenabrieb Feinstäube erzeugen.

Damit die Schadstoffbelastung der Stuttgarter Luft in Zukunft nicht die EU-Grenzwerte überschreitet, ist deshalb eine aktive Reduzierung des Individual-

verkehrs unvermeidlich. Dies hat auch das Leipziger Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zu Diesel-Fahrverboten vom 27. Februar 2018 bestätigt. Das Land Baden-Württemberg wird aufgrund des Urteils den Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart erneut fortschreiben und darin unter anderem Verkehrsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr vorsehen müssen. Die Ausgestaltung dieser Verkehrsbeschränkungen hinsichtlich des betroffenen Teils der Fahrzeugflotte sowie der zeitlichen und räumlichen Abgrenzungen ist allerdings noch offen.

Da Verkehrsbeschränkungen nicht dazu führen sollen, die wirtschaftliche Attraktivität der Landeshauptstadt Stuttgart zu beeinträchtigen, ist den betroffenen MIV-Nutzern die alternative Beförderung im öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten. Dazu sind die Beförderungskapazitäten im ÖPNV auszuweiten und die bestehenden Linienverkehre ggf. durch neue Angebote zu ergänzen.

3.3 Städtebauliche Zielsetzungen

Die Attraktivität einer Stadt wird zunehmend auch an der Qualität von Stadträumen festgemacht. Eine wachsende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern erwartet in ihrer Stadt gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie gerade in zentralen Bereichen eine hohe Aufenthaltsqualität im Freien. Lokale mit Außengastronomie werden geschätzt, die Nutzung des öffentlichen Raums für Veranstaltungen liegt auf einem hohen Niveau. Bei städtebaulichen Planungen werden von der Bürgerschaft häufig zusätzliche Grünflächen oder Begrünungsmaßnahmen gefordert. Diese Wünsche und Erwartungen sind Ausdruck eines Lebensstils, der den öffentlichen Raum als Erweiterung der eigenen Wohnung bzw. der Arbeits- und Einkaufsstandorte begreift. Auch wenn in einem Stadtgefüge aufgrund der hohen Dichte die Bereitstellung von Freiflächen wegen der Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit sowie der Ver- und Entsorgungsfunktionen in den Stadtquartieren an enge Grenzen stößt, ist die verstärkte Aufmerksamkeit für den öffentlichen Raum grundsätzlich positiv zu se-

hen. Eine erhöhte Wertschätzung gelungener Stadträume mag einen sorgsameren Umgang damit befördern, zudem kommt diesen Flächen gerade im Hinblick auf Anpassungen an den Klimawandel eine Schlüsselstellung zu.

Verbesserte Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer stehen häufig in Konflikt mit der Leichtigkeit der Verkehrsabwicklung im motorisierten Individualverkehr und dessen Flächenbedarf. Angesichts der durchweg beengten Straßenräume ist hier häufig eine Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsarten einschließlich denen der Anwohner zu treffen. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat hier schon vor längerer Zeit damit begonnen, bei solchen Abwägungen die Belange der schwächeren Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr, aber auch die des ÖPNV, höher zu gewichten. Sichtbare Maßnahmen sind hier die ab 2006 eingerichteten ebenerdigen Fußgängerquerungen der innerstädtischen Hauptstraßen, die inzwischen kaum noch wegzudenken sind. Ebenso ist die Umwidmung von Straßenflächen in ÖPNV-Trassen oder Radwege an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet erfolgt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist 2011 beginnend in Stuttgart-West auch in das flächenhafte Parkraummanagement eingestiegen und weitet dieses seither sukzessive auf weitere Stadtbezirke aus. Beim Straßenumbau in zentralen Bereichen werden nach Möglichkeit die Stellplatzflächen zugunsten breiterer und gestalteter Bürgersteige (Lautenschlagerstraße, Dorotheenstraße) reduziert. Im Juli 2017 hat der Umwelt- und Technikausschuss des Stuttgarter Gemeinderats zudem den Beschluss gefasst, mittelfristig alle oberirdischen Stellplätze in der City aufzugeben.

Die Einschränkung des oberirdischen Stellplatzangebots wird von der Landeshauptstadt Stuttgart als unverzichtbarer Baustein für mehr Lebensqualität in der Stadt auch im Sinne des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ gesehen. Neben der Gewinnung von Flächen kann dadurch auch der Parksuchverkehr reduziert werden. Als Alternative stehen den Kfz-Nutzern zahlreiche Tiefgaragen und Parkhäuser zur Verfügung, die in der Regel über Sammelstraßen angesteuert werden können. Zudem wird erwartet, dass insbesondere

betroffene Pendler auch dauerhaft auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Deshalb muss der ÖPNV in der Lage sein, auch solchen Umsteigern ausreichende Beförderungskapazitäten bei guter Beförderungsqualität anbieten zu können. Maßnahmen des Parkraummanagements sind zudem durch aktive Werbemaßnahmen der Verkehrsunternehmen oder des VVS zu begleiten.

Die Erwartungen der Bürgerschaft an eine hochwertige Gestaltung des Stadträume verpflichtet allerdings auch den öffentlichen Nahverkehr zu einer entsprechenden Rücksichtnahme. So sind insbesondere neue Stadtbahnstrecken in ansprechender Gestaltung – nach Möglichkeit und soweit zum Umfeld passend begrünt – auszuführen und Haltestellen bestmöglich in das städtebauliche Umfeld einzupassen. Als flächensparende Lösung kommt in zentralen Lagen auch die Kombination von Bus- und Fahrradspuren in Betracht.

3.4 Beseitigung von Schwachstellen

3.4.1 Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Im Rahmen der jüngsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) der Landeshauptstadt Stuttgart wurde das Verkehrsangebot des Jahres 2015 hinsichtlich der **Vorgaben zur Bedienungsqualität** nach den Merkmalen

- Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche),
- Beförderungszeiten und
- Bedienungshäufigkeiten

analysiert und bewertet. Dabei wurden für die aktuelle Siedlungsstruktur lediglich kleinere Abweichungen von den Zielsetzungen festgestellt und daraus kein expliziter Handlungsbedarf abgeleitet.

Es ist jedoch unbestritten, dass im Stadtgebiet Siedlungsflächen existieren, die zwar ganz oder weitestgehend von den Einzugsbereichen der bestehenden Haltestellen abgedeckt werden, wo aus topographischen Gründen oder

wegen der Struktur des Wegenetzes der Zugang zum ÖPNV aber dennoch besonders beschwerlich ausfällt. Hauptsächlich gilt dies für

- Wolfbusch und den Bereich Mainzer Straße in Weilimdorf,
- die Bereiche Lemberg und Hohe Warte in Feuerbach,
- das Gebiet An der Burg in Feuerbach/Stuttgart-Nord,
- das Gebiet Im Geiger in Bad Cannstatt,
- das Gebiet Gehrenwald in Untertürkheim,
- das Gebiet Plettenberg in Stuttgart-Ost,
- der Bereich Reutlinger Straße in Degerloch,
- die Märchensiedlung in Möhringen und
- die Höhenlagen von Kaltental beiderseits der Böblinger Straße.

Angesichts der teilweise schwierigen Topographie im Stadtgebiet erscheint es gegenwärtig nicht vorstellbar, dass der öffentliche Nahverkehr auch für alle Rand- und Höhenlagen eine ideale Erschließungssituation mit kurzen, steigungsarmen Zugangswegen bereitstellen kann. Bei künftigen Angebotsverbesserungen sollte dennoch versucht werden, zumindest für einzelne dieser Gebiete Verbesserungen zu erreichen.

Auch künftige Siedlungsentwicklungen sind im NVP teilweise noch nicht berücksichtigt. Zwar findet die Schaffung zusätzlichen Wohnraums oder zusätzlicher Büro- und Gewerbeflächen angesichts der Flächenknappheit in der Landeshauptstadt Stuttgart überwiegend im Bestand oder in enger Nachbarschaft dazu statt, so dass die ÖPNV-Erschließung und -bedienung häufig bereits ohne Netzerweiterung gesichert ist. Mit der Umnutzung

- des ehemaligen Güterbahnhofs Bad Cannstatt und
- der früheren IBM-Zentrale (Eiermann-Campus)

treibt die Landeshauptstadt jedoch auch größere Siedlungsprojekte voran, deren ÖPNV-Anbindung nach dem Angebotsstand 2018 noch nicht befriedigen kann. Hinsichtlich der Erschließung des Güterbahnhofsgebietes in Bad Cannstatt ist mit der neuen Stadtbahnlinie U19 inzwischen zwar ein erster Baustein

realisiert; die zusätzlich geplante Busanbindung über die neue Benzstraße steht jedoch noch aus.

Bei einem Abgleich der Mindest-Bedienungshäufigkeiten gemäß NVP mit dem aktuellen Fahrplanangebot fällt zudem auf, dass die Vorgaben punktuell deutlich übererfüllt werden. Insbesondere bei Wohngebieten, die nur über die Bus-Bedienungskategorie 4 an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden, sind solche Diskrepanzen festzustellen. Dies lässt vermuten, dass die zugeordnete Mindestbedienung dem Gebietstypus im stadtweiten Vergleich kaum noch angemessen und deshalb eine Aufwertung der Bedienungskategorie zu prüfen ist. Hierbei erscheint vor allem in den Bereichen

- Botnang, Furtwängler Straße,
- Botnang, Vaihinger Landstraße,
- Feuerbach, Feuerbacher Tal-Straße und
- Plieningen, Chausseefeld

eine Hochstufung der Mindestbedienung denkbar, sofern nicht Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr eine Busbedienung überflüssig machen.

Die NVP-Fortschreibung wurde von einer **Bürgerbeteiligung** begleitet und zudem in den **Bezirksbeiräten** intensiv diskutiert. Die aus diesen Prozessen in das Anhörungsverfahren eingespeisten Hinweise und Anregungen machen ebenfalls vielfach auf Situationen aufmerksam, wo sich Engpässe im ÖPNV-Netz abzeichnen oder die Attraktivität des ÖPNV-Angebots gesteigert werden sollte. Aufgrund der eng eingegrenzten Funktion des NVP konnten viele dieser Hinweise dort nicht berücksichtigt werden. Sie werden deshalb für die Erarbeitung des NVEP nochmals gesichtet und bewertet. Im Einzelnen lassen sich hier folgende Themenfelder benennen:

- Hohe Auslastungen (U1, U2, U7, U13),
- Zeitliche Verfügbarkeit (U8, Zahnradbahn, Bus 40, 43, 44, 91, 92, Nachtverkehr Zazenhausen),
- Räumliche Verfügbarkeit (Panoramastrecke, Waldebene Ost),

- Verbindungsqualität (Stadtbahnanbindungen Asemwald/Birkach, Hausen und Vaihingen-West, Verbindungen Neckartal – Flughafen, Botnang – Killesberg, Münster – Bad Cannstatt-Ost und Rotenberg – Uhlbach),
- Zugänglichkeit (Bf. Münster, Hp. Ebitzweg, Hp. Österfeld).

Es ist zu prüfen, inwieweit sich diese Maßnahmenvorschläge in ein Gesamtkonzept einer ÖPNV-Weiterentwicklung integrieren lassen.

3.4.2 Räumliche Erschließung

Die **räumliche Verfügbarkeit** des ÖPNV wird durch die Netzdichte und insbesondere die Lage der Haltestellen zu den Siedlungsflächen bestimmt. Im Zuge der flächenhaften Analyse des Nahverkehrsplans mit den dort definierten Einzugsbereichen der Haltestellen sind hier kleinere Defizite an den Siedlungsrändern identifiziert worden. Noch deutlich stärker dürfte die Attraktivität des Nahverkehrs in solchen Situationen beeinträchtigt werden, wo zwar die Luftlinienentfernungen zu den Haltestellen eingehalten werden, starke Höhenunterschiede oder extrem umwegige Fußgängerführungen den Zugang zum ÖPNV erschweren. Mit den klassischen Mitteln des ÖPNV, nämlich der Einrichtung von Linienverkehren, kann in diesen Fällen aber kaum Abhilfe geschaffen werden, da die wegen der Kürze der Wege eigentlich notwendige hohe Bedienungshäufigkeit nicht mit vertretbarem Aufwand erzeugt werden kann. Auch im Falle der Einrichtung von bedarfsgesteuerten Verkehren stünden die Kosten für die Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal in keinem akzeptablen Verhältnis zur erwarteten Inanspruchnahme. Letztlich wäre der Bau von Schrägaufzügen oder Rolltreppen/Rollbändern hier die technisch angemessenere Lösung. Angesichts der in der Regel geringen baulichen Dichten an den Siedlungsrändern und in den Höhenlagen und der fehlenden Freiflächen erscheinen solche Lösungen aber ebenfalls kaum vertret- und realisierbar. Längerfristig könnten autonom verkehrende Kleinstbusse in solchen Siedlungsbereichen den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Zu prüfen ist, ob sich kurz- bis mittelfristig hier durch konventionellere Ansätze, insbesondere durch On demand-Angebote, bereits Verbesserungen erzielen lassen.

Eine aktuelle Möglichkeit zur Ausdehnung der Reichweite des ÖPNV ist die Kombination von Nahverkehr und Individualverkehr, bei letzterem vorzugsweise mit Leihfahrzeugen (Leihfahrräder, CarSharing). Diese intermodale Verknüpfung kann vor allem in städtischen Bereichen Lebensstile ohne Privat-Pkw befördern und unterstützt deshalb eine Positionierung des öffentlichen Nahverkehrs als Hauptverkehrsmittel in der Stadt. Die Ergänzung des ÖPNV-Angebots durch Leihsysteme im Individualverkehr soll deshalb ausgebaut werden.

Insbesondere zur Überbrückung der Distanz zwischen Wohnort und Einstiegs- haltestelle werden auch private Individualverkehrsmittel genutzt. Die an den Haltestellen verfügbaren Abstellmöglichkeiten decken punktuell den Bedarf noch nicht ab und sollten ausgebaut werden. Im Hinblick auf die bereits begonnene Elektrifizierung des Individualverkehrs (Pedelects, E-Autos) erscheinen auch qualitative Verbesserungen wie Lademöglichkeiten oder ein besserer Schutz abgestellter Fahrräder wünschenswert.

Eine individuelle Lösung zur Überbrückung der „letzten Meile“ zwischen Ausstiegshaltestelle und tatsächlichem Ziel ist auch die Fahrradmitnahme. Angesichts der künftig eher noch steigenden Auslastungen im Stadtbahn- und Busnetz werden aktuell jedoch keine Spielräume gesehen, die Mitnahmemöglichkeiten auszuweiten. Im VVS laufen derzeit Bemühungen, die Mitnahmeregelungen im Busverkehr der Verbundlandkreise zu vereinheitlichen. Die Landeshauptstadt wird diese Entwicklung aufmerksam verfolgen und – wenn nach Umsetzung einer Regelung Betriebserfahrungen vorliegen – eine Übernahme für das städtische Busnetz prüfen.

3.4.3 Beförderungskapazität

Die in den Kapiteln 3.1 und 3.2 skizzierten Randbedingungen lassen erwarten, dass die Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens die größte Herausforderung für den ÖPNV in Stuttgart im kommenden Jahrzehnt darstellen wird. Bereits seit etwa dem Jahr 2000 wächst das Verkehrsaufkommen im

ÖPNV schneller als im motorisierten Individualverkehr (MIV), wie die Gegenüberstellung der regelmäßigen MIV-Verkehrszählungen der Stadt mit den Fahrgasterhebungen des VVS deutlich macht. Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl gibt es räumlich allerdings signifikante Unterschiede: während der ÖV-Anteil am Kesselrand inzwischen den MIV-Anteil übersteigt (Abb. 3.1), passiert die Markungsgrenze nur ein Viertel des motorisierten Verkehrs mit dem ÖV (Abb. 3.2).

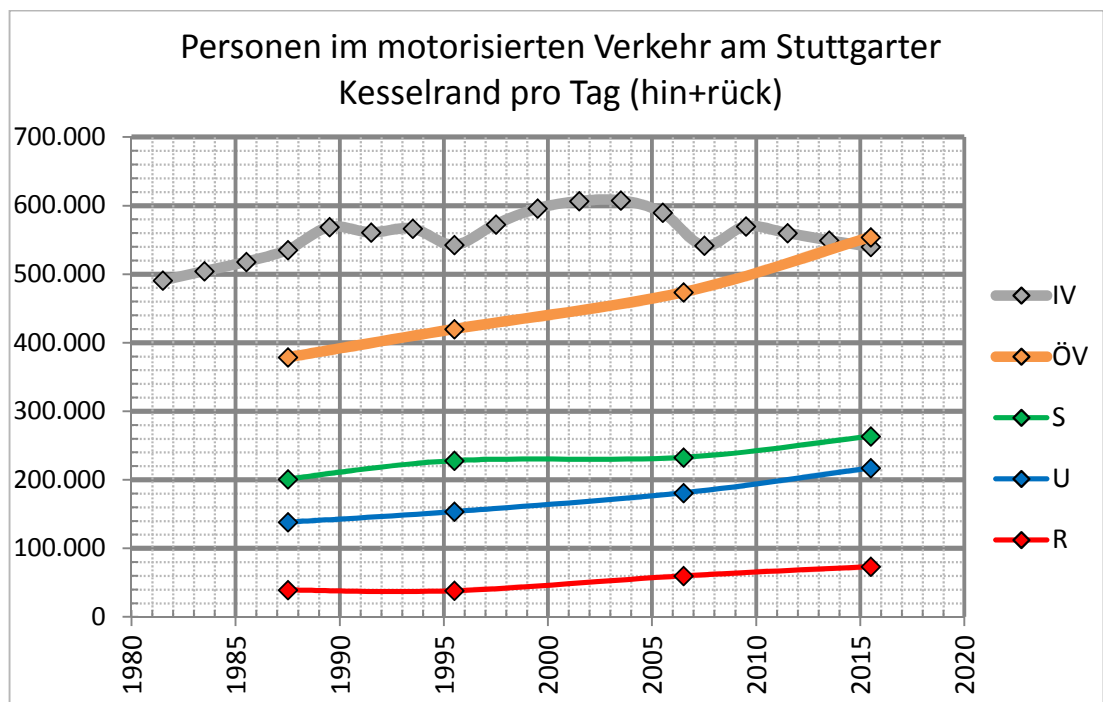


Abb. 3.1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens am Kesselrand
 Quellen: IV-Zählungen am Kesselrand der LHS und ÖV-Verkehrsstromerhebungen des VVS

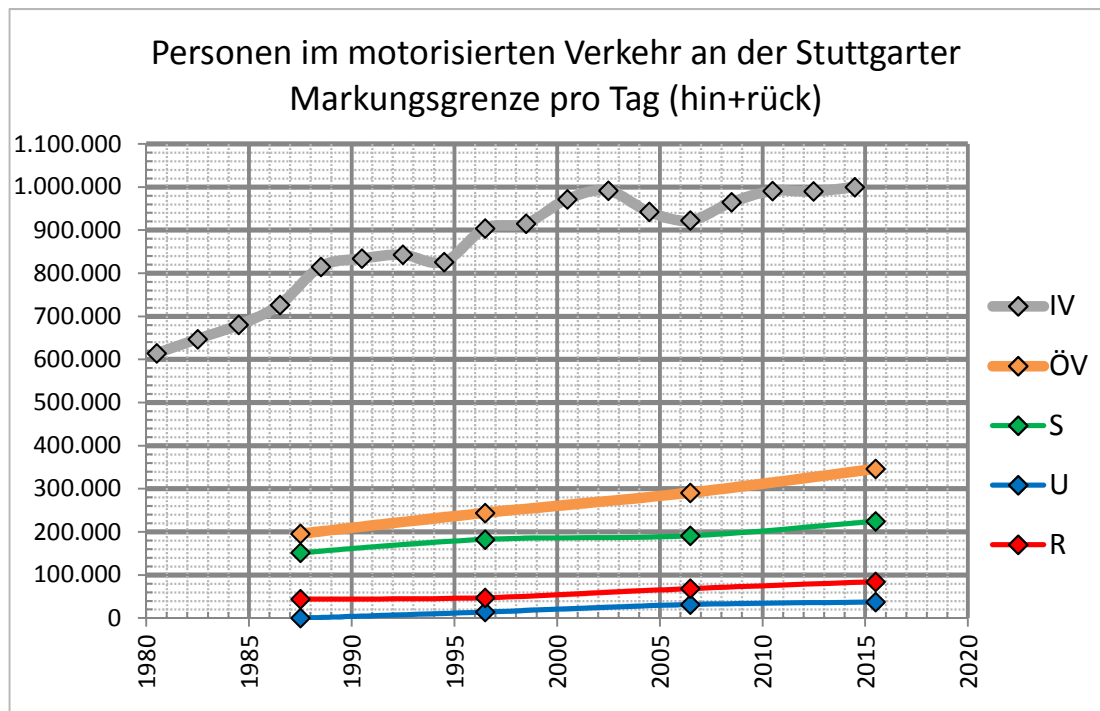


Abb. 3.2: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens an der Markungsgrenze
 Quellen: IV-Zählungen an der Markungsgrenze der LHS und ÖV-Verkehrsstromerhebungen des VVS

Das starke ÖPNV-Wachstum wird sich auch in der Zukunft fortsetzen. So prognostiziert das Verkehrsmodell der Region Stuttgart, das im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans (RVP) mit neueren Bevölkerungsprognosen aktualisiert worden ist, zwischen 2010 und 2025 einen Anstieg des Fahrgastaufkommens innerhalb Stuttgarts um gut 17 %. Der öffentliche Nahverkehr muss dabei über 130.000 zusätzliche Fahrgastfahrten pro Tag bewältigen – innerhalb der Stadtgrenze werden dann knapp 900.000 Fahrgäste an jedem Werktag unterwegs sein. Die aktuellen Nachfragedaten des VVS weisen für 2015 bereits 845.000 Fahrgastfahrten in Stuttgart aus – ein Teil des Zuwachses ist also bereits vom ÖPNV-Netz aufgenommen worden. Gleichwohl wird der restliche Zuwachs einen weiteren Angebotsausbau erfordern.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich zudem im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Stuttgarter Talkessel um 20 % ausgesprochen. Zwar bezieht sich diese Zielsetzung explizit auf Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb, die bisher eher schleppende Umstellung des privaten Fahrzeugbestands auf emissionsfreie

Antriebe lässt allerdings nicht erwarten, dass der technische Wandel allein dieses Ziel automatisch erfüllen wird. Das Verkehrsaufkommen im Talkessel wird deshalb aktiv und dauerhaft zu dämpfen sein. Dies wäre nicht nur zur Förderung der Gesundheit, Aufenthalts- und Lebensqualität in den inneren Stadtbezirken wichtig, sondern würde auch Freiräume für städtebauliche Gestaltungsmaßnahmen im Herzen der Stadt schaffen. Ohnehin sind dauerhafte Verkehrsregelungen für die Verkehrsorganisation, gerade auch bei den alternativen Verkehrsangeboten wie dem ÖPNV, besser und wirtschaftlicher zu bewältigen als anlassbezogene, tageweise wirksame Beschränkungen.

Im Sinne einer Maximalbetrachtung wurde deshalb von SSB und VVS eine Studie „Perspektiven des Stuttgarter ÖPNV“ beauftragt, in der eine generelle Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Talkessels um 20 % ausgehend von der Kesselrand-Zählung des Jahres 2015 simuliert wurde. Bezogen auf den Prognosehorizont 2025 wären dann knapp 135.000 tägliche Pkw-Fahrten aus diesem städtischen Kernbereich herauszuhalten. Während ein geringerer Teil dieses motorisierten Individualverkehrs auf umliegende Straßen bis hin zu den Autobahnen ausweicht, würde der größte Teil der bisherigen Pkw-Nutzer auf den öffentlichen Nahverkehr verlagert werden. Daraus entstünde ein zusätzliches Fahrgastaufkommen von rund 80.000 Fahrgastfahrten pro Normalwerktag (Abb. 3.3). Nachdem die Dämpfung des Individualverkehrs im Talkessel die Erreichbarkeit der inneren Stadtbezirke nicht beeinträchtigen soll, müsste der Nahverkehr diesen möglichen Zuwachs ebenfalls bewältigen. Der ÖPNV wird dann auch bezogen auf den motorisierten Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Talkessels (ohne Durchgangsverkehr, wie er in den Zählungen an Kesselrand und Markungsgrenze enthalten ist) das wichtigste Verkehrsmittel (Abb. 3.4).

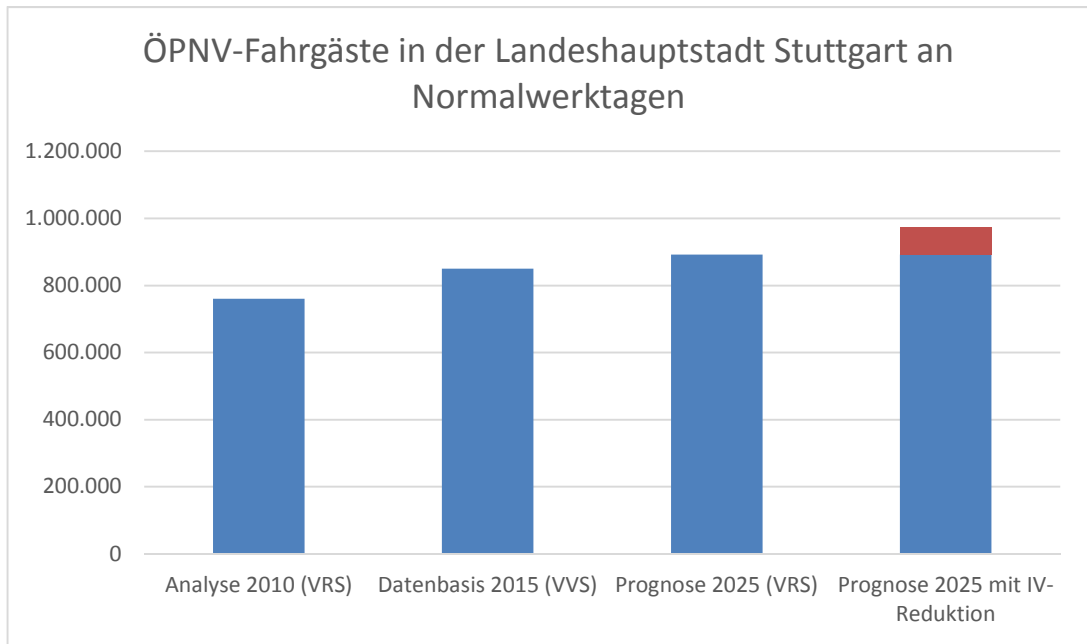


Abb. 3.3: Entwicklung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV mit induziertem Zuwachs bei Verkehrsbeschränkungen im Talkessel

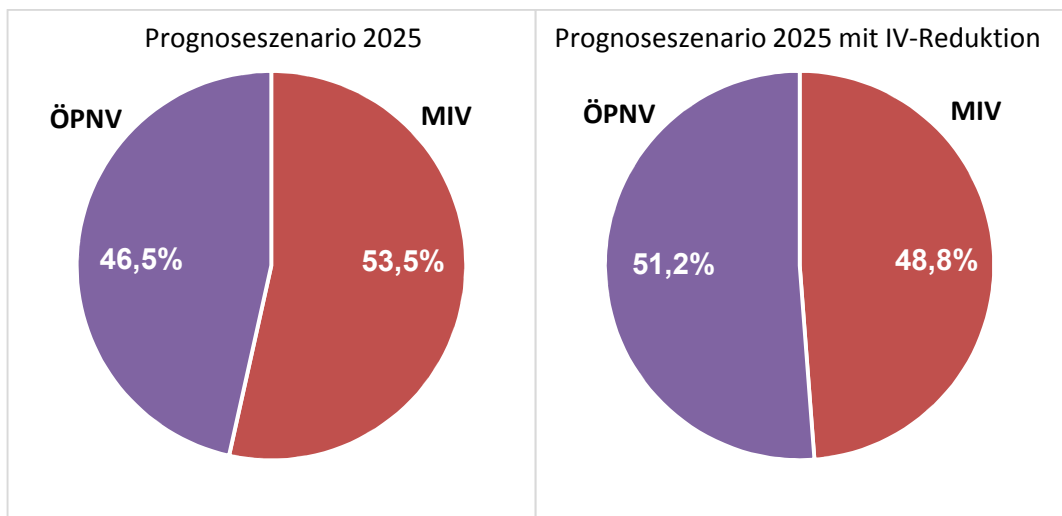


Abb. 3.4: Verkehrsanteile (Modal Split) im motorisierten Verkehr des Talkessels (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr an Normalwerktagen)

Die künftigen Nachfragesteigerungen machen sich bei alle Nahverkehrssystemen bemerkbar. Dabei resultieren die Zuwächse im Regionalzugverkehr aus der Strukturentwicklung und aus den Angebotsausweitungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ (insbes. der Umsetzung der finale Ausbaustufe des MetropolExpress-Netzes [MEX] mit attraktiven

Durchmesserlinien), im S-Bahn-, Stadtbahn- und Busverkehr auch signifikant aus der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Talkessel.

Der Anstieg des Fahrgastaufkommens wird sich allerdings nicht gleichmäßig im Liniennetz verteilen, sondern sich auf einzelne Linienabschnitte bzw. -korridore konzentrieren und dort ggf. die heutigen Beförderungskapazitäten übersteigen. Um solche potenziellen Engpassabschnitte identifizieren zu können, haben SSB und VVS in der o. g. Studie die künftige Verteilung eines erhöhten Fahrgastaufkommens im Stuttgarter ÖPNV-Netz gutachterlich untersuchen lassen, und zwar sowohl für den unveränderten Prognoseplanfall 2025 des RVP als auch für einen Planfall 2025 mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr. Aus beiden Planfällen ergeben sich keine substantiell unterschiedlichen Erkenntnisse, lediglich die zu bewältigenden Verkehrsmengen sind im modifizierten Prognoseplanfall verständlicherweise etwas höher. Im Hinblick auf die städtische Zuständigkeit wurden die Modelluntersuchungen primär für das städtische Stadtbahn- und Busnetz ausgewertet.

Das Stadtbahn-Talquersystem mit mehreren, in Doppeltraktion verkehrenden Linien (U6, U7, U12) zeigt sich dabei als recht aufnahmefähig. Kritische Beanspruchungen sind daher vor allem an in den Bereichen Pragstraße (U13), König-Karl-Straße (U2) und der Neckarstraße (U1, U2, U14) festzustellen. Aber auch im Bereich Zuffenhausen (U15) und an der Ruhbank (U7) werden voraussichtlich Kapazitätsgrenzen erreicht werden. Im Busverkehrsnetz steigen vor allem auf den Buslinien im Talkessel die Auslastungen deutlich an. In den Außenbezirken zeigen sich kritische Nachfragespitzen in Feuerbach (Bus 91), Neugereut (Bus 54), Untertürkheim (Bus 60) und Heumaden (Bus 65).

3.4.4 Verbindungsqualität

Das wichtigste Kriterium für die Verkehrsmittelwahl, also die Entscheidung, ob ein Individualverkehrsmittel oder der öffentliche Nahverkehr benutzt wird, ist in der Regel die Reisezeit. Im ÖPNV wird diese durch folgende Merkmale beeinflusst:

- Erreichbarkeit der Haltestelle
- Zugang zum Bahnsteig/Bussteig
- Wartezeit auf das Verkehrsmittel
- Beförderungsgeschwindigkeit
- Umsteigenotwendigkeit und Umsteigezeit

Ein öffentliches Nahverkehrsangebot, das gegenüber dem Pkw möglichst konkurrenzfähig ist, zeichnet sich demnach durch eine hohe Haltestellendichte, einen problemlosen Zugang zum Bahnsteig/Bussteig, dichte Takte, eine schnelle Beförderung und viele Direktverbindungen aus. Gleichzeitig machen diese Merkmale deutlich, dass eine besonders hohe Beförderungsgeschwindigkeit auch längere Zugangswege oder Umsteigevorgänge rechtfertigen kann. Daraus leitet sich eine Hierarchisierung der Verkehrsmittel vom Regionalzug- und S-Bahn-Verkehr über die Stadtbahn bis zum Busverkehr ab, die aus wirtschaftlichen Gründen auch nicht in Frage gestellt werden soll. Das Bemühen um die Bündelung der Verkehrsströme in den „hochwertigeren“ und kostenintensiveren Verkehrsangeboten hat allerdings insbesondere auf tangentialen Verkehrsrelationen deutlich ungünstigere ÖPNV-Reisezeiten als im Individualverkehr mit entsprechend geringem Modal Split zur Folge. Im regionalen Maßstab bemüht sich deshalb der Verband Region Stuttgart seit kurzem, das überwiegend radial ausgerichtete regionale Schnellbahnnetz durch Expressbusverbindungen zu ergänzen, um in Korridoren, in denen eine signifikante Verkehrsnachfrage vermutet wird, durch Reisezeitvorteile den Marktanteil des ÖPNV zu stärken. Auch innerhalb des Stuttgarter Stadtgebiets bestehen Relationen, wo der Individualverkehr den öffentlichen Nahverkehr hinsichtlich der Reisezeiten deutlich unterbietet. Von den Stadtbezirken werden solche Relationen immer wieder benannt). Hier gilt es zu prüfen, ob die potenzielle Verkehrsnachfrage die Ausweitung des Stadtbahnnetzes oder ein ganztägliches, eigenständiges Angebot im Busverkehr für eine begrenzte Zielgruppe rechtfertigt.

Die Verkehrsmittelwahl wird auch durch die Fahrplandichte beeinflusst. Aus Sicht der Kunden sollte dabei die Wartezeiten auf die nächste Abfahrt und die

Fahrdauer in einem erträglichen Verhältnis zueinanderstehen. Gerade bei kürzeren Fahrstrecken wären demnach möglichst häufige Bedienungen wünschenswert. Aus Sicht der Stadtverwaltung besteht hier mit den gestaffelten Mindestbedienungshäufigkeiten des Nahverkehrsplans zwischen 10-Minuten-Takten in der Innenstadt bis zu 30-Minuten-Takten in den Randbezirken zumindest tagsüber eine akzeptable und anerkannte Systematik. In den inneren Stadtbezirken sind die Fahrtweiten jedoch tendenziell geringer, so dass der im NVP hier im Spätverkehr geforderte 30-Minuten-Takt grenzwertig erscheint. Folgerichtig hat die SSB zum Jahresfahrplan 2018 bei den Linien 40, 43 und 44 eine Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt bis Betriebsschluss probeweise umgesetzt. Zu prüfen bleibt dennoch, ob diese unter Vorbehalt realisierte Angebotsverbesserung nicht dauerhaft durch eine Anpassung der Vorgaben im Nahverkehrsplan abgesichert werden sollte.

3.4.5 Haltestellen-Zugänglichkeit

Auch die Leichtigkeit der Zugänglichkeit des Nahverkehrs, in der Regel also die Erreichbarkeit der Haltestellen, entscheidet über dessen Nutzung. Aus Sicht des ÖPNV sind entsprechende Mängel hier besonders beklagenswert, da ggf. ein an sich gutes, mit hohem Aufwand täglich produziertes Verkehrsangebot wegen einer mangelhaften Anbindung an das Wegenetz nicht die bestmögliche Akzeptanz findet. Auch im Stuttgarter Stadtgebiet finden sich leider verschiedene ÖPNV-Haltestellen, die aus der unmittelbaren Umgebung nur mit vergleichsweise hohem (Wege-)Aufwand zu erreichen sind. Hier ist zu untersuchen, ob nicht durch überschaubare, punktuelle Investitionen in die Zugangswege und Haltestellenzugänge die Reichweite des ÖPNV dauerhaft verbessert werden kann.

Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben soll der öffentliche Nahverkehr auch für Menschen mit Behinderungen ohne besondere Erschwernis nutzbar sein. Im städtischen Verkehrsnetz ist dieses Ziel bisher noch nicht erreicht. Die Thematik ist allerdings bereits im Nahverkehrsplan dargestellt, so dass an dieser Stelle darauf verzichtet wird.

Die meisten Fahrgäste treten im Vor- und/oder Nachlauf zur ÖPNV-Fahrt als Fußgänger in Erscheinung. Die Qualität der Fußwege zur Haltestelle, aber auch im Wohnquartier oder im Gewerbegebiet selbst, können deshalb die Inanspruchnahme des ÖPNV beeinflussen. Wünschenswert sind hier eine möglichst große Durchlässigkeit der Siedlungsgebiete für Fußgänger, ausreichend breite, unverstellte und auch bei Schnee und Eis verkehrssicher begehbare Fußwege (analog zum für Kraftfahrzeuge auf Straßen selbstverständlichen Sicherheitsniveau) sowie zügige Querungsmöglichkeiten an trennenden Verkehrswegen. Hierbei ist es auch wichtig, dass der signalgeregelte Zugang von Fußgängern zu Haltestellen und die Einfahrt von Bussen bzw. Stadtbahnen in Haltestellen angemessen koordiniert wird, damit einerseits möglichst ein schneller Zugang zur Haltestelle, andererseits eine möglichst ungebremsste Einfahrt des ÖPNV-Verkehrsmittels in die Haltestelle zügig abgewickelt werden kann. An zahlreichen Stellen im Stadtgebiet besteht bezüglich der Querungsmöglichkeiten Verbesserungspotenzial. Eine entsprechende Analyse würde jedoch den Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans sprengen.

3.4.6 Betriebliche Erschwernisse

Eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit ist ein Qualitätsmerkmal eines attraktiven Nahverkehrsangebots. Selbstverständlich müssen die dem Kunden annoncierten Fahrzeiten aber auch ganztägig zuverlässig eingehalten werden, um das Vertrauen in den ÖPNV nicht zu beschädigen. Ein zuverlässiger, fahrplantrauer öffentlicher Nahverkehr kann sogar trotz theoretisch ungünstigerer Reisezeiten als im Individualverkehr durchaus eine attraktive Alternative zur Pkw-Fahrt sein, wenn diese aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Ballungsraum Stuttgart unkalkulierbaren Reisezeitverlängerungen unterliegt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind im ÖPNV hierfür allerdings nicht überall gegeben. Zwar verfügt das Stadtbahnnetz über einen hohen Anteil unabhängiger Bahnkörper, gleichwohl verkehren einzelne Stadtbahnlinien abschnittsweise noch im Straßenraum und unterliegen dort vielfältigen Störeinflüssen. Als besonders kritisch ist hier die Hackstraße in Stuttgart-Ost hervorzuheben.

Die Linienbusse verkehren noch viel häufiger in problematischen Straßenabschnitten. Vorrangig sind hier die Schwabstraße in Stuttgart-West, die Wagenburgstraße und die Gablenberger Hauptstraße in Stuttgart-Ost, die Schwieberdinger Straße in Zuffenhausen, die Rohrackerstraße und die Amstetter Straße in Hedelfingen sowie die Hauptstraße in Vaihingen zu nennen. Als unangemessen für einen attraktiven Busverkehr, insbesondere gerade im Hinblick auf die gewünschte Schnellverbindung vom Neckartal zum Flughafen, ist auch die Ortsdurchfahrt in Riedenberg einzustufen.

Wenn der öffentliche Nahverkehr die Rolle des Rückgrats der Mobilitätsversorgung im Ballungsraum ausfüllen soll, sind Bussen und Bahnen, soweit sie im Straßennetz verkehren, angemessene Verkehrsräume zur Verfügung zu stellen. Damit sind nicht zwingend aufwändige Infrastrukturmaßnahmen verbunden. Vielmehr sollte primär untersucht werden, ob nicht durch verkehrsregelnde Maßnahmen (z.B. Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen) oder verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. punktuelle Parkverbote) eine Stabilisierung und Priorisierung des Bahn- oder Busverkehrs erreicht werden kann.

4. Technische und organisatorische Handlungsfelder

Für die Beseitigung der beschriebenen Schwachstellen und zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung. Dabei erscheint einleuchtend, dass die Ausweitung der Beförderungskapazitäten nur innerhalb des Systems ÖPNV erfolgen kann. Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs lässt sich jedoch auch durch Maßnahmen außerhalb des originären Bahn- und Busbetriebs erhöhen (z.B. durch Verbesserungen bei Park+Ride und Bike+Ride).

4.1 Wertschätzung der Fahrgäste

Die Dichte des Haltestellennetzes, die Fahrplandichte, die Beförderungsgeschwindigkeiten und das Platzangebot in den Fahrzeugen sind die technischen Qualitätsmerkmale des ÖPNV. Seine Attraktivität bemisst sich aus Kundensicht allerdings nicht nur an technischen Parametern, sondern wird auch durch das subjektive Empfinden beeinflusst, in welchem Maße der Fahrgast sich im System ÖPNV willkommen fühlt und welche Betreuung er dort erfährt. Dieses Empfinden wird von der gesamten Reiseaktivität, also von der Information im Vorfeld, dem Zugang zur Haltestelle, dem Aufenthalt dort, der eigentlichen ÖPNV-Fahrt und dem Abgang in Richtung Ziel geprägt. Für eine hohe Akzeptanz des Nahverkehrsangebots werden für diese Teilaktivitäten möglichst kundenfreundliche und zeitgemäße Lösungen bzw. Angebote angestrebt. Zudem kann eine hohe bauliche Qualität von Haltestellen und ÖPNV-Trassen einschließlich der Bereitstellung entsprechender Flächen im öffentlichen Raum die große Bedeutung unterstreichen, die dem öffentlichen Nahverkehr bei der Bewältigung des städtischen Verkehrs zukommt.

Im Bereich des VVS ist bezüglich der **Fahrgastinformation** bereits ein hoher Standard realisiert. Das gesamte Verkehrsangebot und daraus abzuleitende Fahrtempfehlungen sind online von zu Hause oder über mobile Endgeräte unterwegs abrufbar, ebenso stehen auf diesen Kanälen inzwischen umfassende

Informationen zur Betriebslage oder zu Störungen zur Verfügung. Auch in den Fahrzeugen wird derzeit sukzessive über größere Displays ein ausgeweitetes Informationsangebot zum Fahrtverlauf und über bestehende Anschlüsse aufgebaut. Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Landeshauptstadt hier vor allem noch bezüglich dynamischer Anzeigen an Haltestellen, auf denen nicht nur über die nächsten Abfahrten, sondern auch über eine eventuelle Betriebsstörung informiert werden können muss.

Die **Zugänglichkeit** von Haltestellen ist unter dem Aspekt „Wertschätzung“ ebenfalls von hoher Bedeutung, wird allerdings im Kap. 4.3 vertieft dargestellt.

Das Warten an einer Haltestelle ist Bestandteil des Systems ÖPNV, für den Fahrgast aber grundsätzlich nicht erstrebenswert. Es gilt deshalb, den unvermeidlichen **Haltestellenaufenthalt** für den Kunden so angenehm wie möglich zu gestalten. Baulich stehen hier bei oberirdischen Haltestellen der Schutz vor Witterungseinflüssen sowie der Schutz vor Einflüssen des Straßenverkehrs im Vordergrund. Soweit nicht aussteigende Fahrgäste weit überwiegen, sollen Haltestellen deshalb mit einem ausreichend großen Wetterschutz ausgestattet werden. Der Schutz vor Einflüssen des Straßenverkehrs ist an Stadtbahnhaltestellen durchweg gegeben, an Bushaltestellen in der Regel jedoch von der Tiefe der Fahrgastaufstellfläche abhängig. An Bushaltestellen in zentralen Bereichen kommen ggf. noch Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und Passanten hinzu. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste muss hier zusätzliche Fläche für den Wartebereich gewonnen werden, der fallweise auch für das Manövrieren von Rollstühlen beim Ein- und Ausstieg benötigt wird. Hierfür kommt auch die Auflösung von Busbuchten oder die Verschmälerung des Straßenraums für den Individualverkehr in Betracht.

Die in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnen und Busse sind zeitgemäß ausgestattet und gewährleisten einen hohen **Beförderungskomfort**. Auch hier sind im NVP (Kap. 4.4.1) die wesentlichen Vorgaben, z. B. zur Niederflrigkeit und zur Gestaltung der Mehrzweckbereiche, bereits enthalten. Die Landeshaupt-

stadt geht davon aus, dass die Verkehrsunternehmen auch bei künftigen Neubeschaffungen hinsichtlich der Fahrzeugausstattung den jeweiligen Stand der Technik berücksichtigen.

Das Vertrauen der Fahrgäste in den öffentlichen Nahverkehr wird auch von **Sicherheitsempfinden** an den Haltestellen und in den Fahrzeugen beeinflusst. Im NVP (Kap. 4.4.1) wird deshalb die generelle Ausstattung aller Fahrzeuge mit Videoüberwachung und für die Stadtbahnen eine Sprechverbindung zum Fahrer gefordert. Ergänzend sind auch alle unterirdischen Haltestellen sowie wichtige Verknüpfungspunkte mit Kameras ausgestattet. Aus städtischer Sicht ist damit ein hohes Sicherheitsniveau bereits gegeben. Über eine verstärkte Bestreifung, insbesondere im Spätverkehr, ist im Bedarfsfall in Abhängigkeit von der Sicherheitslage zu entscheiden.

Die Zugänglichkeit des ÖPNV wird auch durch die **Technik des Fahrausweilvertriebs** bzw. die vertriebliche Integration ergänzender intermodaler Angebote beeinflusst. Hierzu wird auf Kapitel 5.2 verwiesen.

4.2 Busse und Bahnen

Gemäß der Kap. 3.1 bis 3.3 beschriebenen Herausforderungen ist auch in den kommenden Jahren mit einem weiter steigenden Fahrgastaufkommen im ÖPNV zu rechnen. Diese Fahrgastzuwächse aufgrund von Strukturentwicklungen wie auch steuernder Eingriffe in den Individualverkehr lassen einen ähnlichen Tagesverlauf wie die bereits vorhandene ÖPNV-Nachfrage erwarten. Die schon bestehende Problematik hoher Auslastungen der öffentlichen Verkehrsmittel in den Hauptverkehrszeiten wird sich dadurch verstärken. Zwar kann durch tarifliche Maßnahmen (Talzeittickets wie z. B. das 9-Uhr-Ticket) eine verträglichere Nachfrageverteilung unterstützt werden, die Wirksamkeit solcher Maßnahme ist allerdings begrenzt. Zudem besteht aus Sicht der Landeshauptstadt Stuttgart ein Zusammenhang zwischen der Attraktivität des ÖPNV und seiner Fähigkeit, einen Fahrgast zu dem von ihm gewünschten

Zeitpunkt unter vertretbaren Bedingungen befördern zu können. Auch der Aspekt der Daseinsvorsorge lässt hier letztlich keine Ausschlusszeiten zu. Insofern verfolgt die Landeshauptstadt auch im Hinblick auf die erwarteten Fahrgastzuwächse weiterhin das Ziel, dass in allen Nahverkehrsangeboten die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlene **Maximalauslastung** der Sitz- und Stehplätze von 65 % bezogen auf die jeweilige Spitzenstunde nicht überschritten wird. Dies schließt eine vollständige Auslastung einzelner Fahrzeuge nicht aus, schafft aber in der Gesamtheit ausreichende Reserven zur Pufferung täglicher oder situationsbezogener Nachfrageschwankungen. Soweit diese Obergrenze nicht eingehalten werden kann, sind Maßnahmen zur Abhilfe notwendig. Dabei ist zu prüfen, ob die zusätzlichen Kapazitäten sinnvoller durch zeitlich beschränkte Verstärkerfahrten oder mittels ganztägig verfügbarer neuer Angebote geschaffen werden sollen.

Das anhaltende Bevölkerungswachstum und die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Luftreinhaltung machen aktuell eine möglichst rasche **Aufstockung der Beförderungskapazitäten** notwendig. Im Bereich des Schienenverkehrs ist dies am ehesten durch die zusätzliche Behängung bestehender Zugläufe oder die Überlagerung bestehender Linien mit Verstärkerlinien möglich. Bei einer Aufstockung der Behängung ist allerdings die benötigte Bahnsteiglänge zu beachten, die ggf. eine Umsetzung der Maßnahme erschwert und verzögert. Im Busverkehr kommen als Standardlösungen der Einsatz größerer Gefäße (i.d.R. Gelenkbusse) und Fahrplanverdichtungen in Betracht.

Ein weiterer, vergleichsweise kurzfristig umsetzbarer Ansatz für Angebotsausweitungen stellt die Einführung von zusätzlichen, das vorhandene Verkehrsnetz überlagernden **Expressbuslinien** dar. Solche Angebote sind geeignet, hoch ausgelastete Linien des SPNV zu entlasten und gleichzeitig, sofern neue Verkehrsrelationen direkt bedient werden, dem ÖPNV neue Kunden zuzuführen. Damit solche Angebote eine hohe Akzeptanz finden, ist auf eine stabile, verlässliche Betriebsabwicklung zu achten. Partiiell können deshalb Signalbevorrechtigungen und Busspuren erforderlich werden.

Im Rahmen des unter 3.4.2 angesprochenen Gutachtens sind zahlreiche Angebotsverbesserungen und Netzerweiterungen dahingehend untersucht worden, inwieweit sie geeignet sind, kritische Netzabschnitte zu entlasten und/oder zusätzliches Fahrgastaufkommen zu generieren. Die zeitliche Realisierungsperspektive blieb dabei zunächst unbeachtet. Zudem waren in diese Wirkungsanalysen alle Verkehrsträger, unabhängig von der jeweiligen Aufgabenträgerschaft, mit verschiedenen Einzelmaßnahmen einbezogen:

- Regionalzüge (zusätzliche Halte in Feuerbach oder Zuffenhausen bzw. in Vaihingen, Panoramastrecke, Salamanderbahn),
- S-Bahn (Direktverbindung Schwabstraße – Leonberg),
- Stadtbahn (Verlängerungen nach Birkach, Vaihingen-West, Esslingen, Fellbach-Oeffingen, Hausen, Kemnat, Ludwigsburg, Plieningen, Verbindungen Botnang – Bergheim, Degerloch – Plieningen, Verbindungskurven Möhringen, Vaihinger Straße, zusätzliche Linien U16, U17, U19),
- Bus (Verbindungen Botnang – Killesberg, Vogelsang – Mineralbäder, Burgholzhof – Ruhbank, Münster – Bad Cannstatt-Ost, Verlängerung Linie 412, Verdichtung Linien 42, 43, verschiedene Expressbuslinien),
- Seilbahn (Verbindungen Möhringen Süd – Vaihingen-West, Pragsattel – Ostendplatz).

Damit steht eine breite Palette von Ansätzen zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots zur Verfügung, aus der unter Beachtung der jeweiligen verkehrlichen Effekte im Sinne gesamtstädtischer Zielsetzungen Maßnahmen zur Umsetzung oder zumindest zur weiteren Prüfung ausgewählt werden können. Der Zeitbedarf für eine Umsetzung beeinflusst dabei ggf. die Prioritätenreihung.

Ein wesentliches Merkmal der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ist die **Beförderungsgeschwindigkeit**, gerade auch im Vergleich zum Individualverkehr. Im städtischen Nahverkehrsnetz sind diese Geschwindigkeiten allerdings kaum noch zu steigern. Auf den Stadtbahntrassen werden die rechtlich

und technisch möglichen Streckengeschwindigkeiten weitgehend ausgeschöpft, so dass hier kaum Verbesserungsansätze gesehen werden. Zwar verkehren die Stadtbahnen auf einzelnen Streckenabschnitten im Straßenraum und wäre eine Untertunnelung dieser Strecken betrieblich und städtebaulich wünschenswert, die nahezu auszuschließende Förderung solcher Umbauten durch Bund und Land machen ihre Realisierung extrem schwierig und daher gegenwärtig nicht prioritär. Im Stadtbahnnetz liegt deshalb der Schwerpunkt der geschwindigkeitsrelevanten Aktivitäten auf der Optimierung von Beschleunigungsmaßnahmen an Knotenpunkten sowie – insbesondere auf Streckenabschnitten im Mischverkehr – dem Abbau von Störeinflüssen aus dem Individualverkehr auf den Stadtbahnbetrieb. Auch der Erhalt bestehender Geschwindigkeitsniveaus auf Stadtbahnstrecken ist in diesem Kontext wichtig. Die Zielsetzung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, den Individualverkehr im Stuttgarter Talkessel um 20 % zu vermindern, sollte hier entsprechende Spielräume eröffnen. Als Beispiel für eine gelungene gemischte Verkehrsorganisation sei auf die Landhausstraße in Gaisburg verwiesen.

Letzteres gilt auch für den Busverkehr. Generell geht die Landeshauptstadt Stuttgart davon aus, dass aus Umweltschutzgründen, aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität das Geschwindigkeitsniveau im innerstädtischen Oberflächenverkehr künftig eher weiter abgesenkt werden wird. Spätestens der Einsatz autonom verkehrender Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum könnte hier für neue Initiativen Anlass geben. Höhere Geschwindigkeiten im Busverkehr werden sich deshalb nicht realisieren lassen. Jedoch berücksichtigt die Landeshauptstadt Stuttgart traditionell die Belange des Busverkehrs bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, so dass Fahrzeitverlängerungen nur in einem engen Rahmen auftreten. Mit dem Ausbau der Priorisierungsmöglichkeiten an Lichtsignalanlagen und der Anlage weiterer Busspuren soll zudem die **Zuverlässigkeit des Busverkehrs** weiter gesteigert werden. Dabei können auch einspurige Lösungen bereits eine Verbesserung der Situation bewirken. Für die bereits beschlossene Expressbuslinie X1, die im Herbst 2018 in Betrieb gehen wird, wird ein solches Konzept in der Realität erprobt werden.

Geprüft werden soll auch, ob in zentralen Bereichen der Stadtbezirke, wo die Anlage von Busspuren nicht möglich oder städtebaulich auch nicht erwünscht ist, durch die Herausnahme von Durchgangsverkehr und die Einschränkung von Parkmöglichkeiten im Straßenraum die Abwicklung des Busverkehrs erleichtert und das Umfeld wichtiger Haltestellen deutlich aufgewertet werden kann. Besteht lokal Stellplatzknappheit, wäre sogar die Schaffung von Ersatzstellplätzen an Nebenstraßen oder in Blockmitte als ÖPNV-Förderung anzusehen. In zentralen Geschäftsbereichen kommt auch ein abschnittsweiser Umbau kurzer Straßenabschnitte in einen Shared Space oder eine Kommunaltrasse für ÖPNV und Anliegerverkehr in Betracht. In der Regel dürften sich auch damit die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und die Bedingungen für wartende Fahrgäste verbessern lassen.

Für die **zeitliche Verfügbarkeit** des ÖPNV sind zwei Aspekte zu betrachten: zum einen die Existenz eines Fahrtenangebots in einem bestimmten Zeitbereich, zum anderen das Verhältnis der Bedienungshäufigkeit zur Länge der Fahrstrecke des Kunden. Beide Gesichtspunkte sind im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan mehrfach kritisiert worden. Im Sinne einer Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum motorisierten Individualverkehr beabsichtigt die Landeshauptstadt Stuttgart deshalb, die Mindestbedienungsstandards für die Siedlungsbereiche zu vereinheitlichen und damit punktuell anzuheben. Wohngebiete mit mittlerer und hoher Siedlungsdichte sollen künftig generell die Bus-Bedienungskategorie 3 gemäß NVP erhalten. In den inneren Stadtbezirken, wo in der Regel nur vergleichsweise kurze Fahrstrecken mit dem Bus zurückgelegt werden, erhält die Bus-Bedienungskategorie 1 auch im Spätverkehr einen 15-Minuten-Takt [zweijähriger Probetrieb seit Dezember 2017].

Angesichts des veränderten Freizeitverhaltens erscheint auch eine nächtliche Betriebsruhe des ÖPNV kaum noch vermittelbar. Mittelfristig wird deshalb die Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage angestrebt. Beim Stadtbahnsystem sind für die Instandhaltung der Infrastruktur nächtliche Betriebspausen unverzichtbar.

4.3 Fußverkehr

Generell sind für den Zu- und Abgang an Haltestellen möglichst direkte Fußwegführungen anzustreben. Bahnsteige der Stadtbahn sollten von beiden Enden zugänglich sein, was auch eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste auf dem Bahnsteig unterstützt und riskanten Kletterpartien und verbotenen Gleisquerungen vorbeugt. Sofern aus der umliegenden Bebauung ein Bedürfnis nach einem allseitigen Haltestellenzugang erkennbar ist, sollten hier entsprechende Zugänge sukzessive nachgerüstet werden. Bahnsteige, die bereits auf den Einsatz von Doppelzügen ausgelegt sind, genießen hierbei verständlicherweise Vorrang.

Der Zugang zu Haltestellen ist, zumindest an einer Stelle je Halteposition, barrierefrei zu gestalten. Aufgrund des entsprechenden gesetzlichen Auftrags zur Herstellung der **Barrierefreiheit** sind die städtischen Zielsetzungen hierzu bereits im NVP dargestellt. Auf das dortige Kap. 4.5 wird verwiesen.

Die Anbindung von Haltestellen an das Wegenetz ist idealerweise in alle Richtungen möglich, Trennungswirkungen durch anbaufreie Straßen, Bahntrassen oder Wasserläufe lassen sich durch gesicherte Querungsstellen, Brücken oder Unterführungen überwinden. Auf eine ausreichende, frei nutzbare Breite der Zugangswege ist zu achten. Soweit hier Defizite bestehen, können Baumaßnahmen zur nachträglichen Optimierung der Erschließungswirkung des bestehenden ÖPNV sinnvoll sein. Nahverkehrsfreundliche Planungen setzen sich zudem in den anschließenden Quartieren fort: für den Fußverkehr gut durchlässige Bebauungsstrukturen tragen auch abseits der unmittelbaren Haltestellenumgebungen zu einer höheren Akzeptanz des Nahverkehrsangebots bei.

An Verkehrsknoten ist die Länge der Umsteigewege möglichst kurz zu halten. Falls die zu verknüpfenden Verkehrsmittel in unterschiedlichen Ebenen liegen, kommt die Anlage von Verteilergeschossen in Betracht. Lösungen, die den umsteigenden Fahrgästen „verlorene Höhen“ ersparen, sind grundsätzlich zu

bevorzugen. An vorhandenen Anlagen (Charlottenplatz) sollte im Zusammenhang mit Sanierungsmaßnahmen geprüft werden, ob Verbesserungen möglich sind.

4.4 **Bike + Ride / Park + Ride**

Vielfach lässt sich durch die Kombination eines Individualverkehrsmittels mit dem öffentlichen Nahverkehr eine deutlich kürzere Reisezeit erzielen, als wenn ausschließlich der Nahverkehr genutzt würde. Fallweise kann dadurch vom Fahrgast auch ein Umsteigevorgang innerhalb des ÖPNV eingespart werden. Verbesserte Optionen, Fahrrad oder Pkw im Vor- oder Nachlauf insbesondere zum Schienenverkehr nutzen zu können, wirken sich deshalb grundsätzlich positiv auf die Attraktivität des Nahverkehrs aus.

Die Möglichkeiten, **P+R**-Stellplätze an den Haltestellen anbieten zu können, sind innerhalb des Stadtgebiets allerdings eng begrenzt. Dieses Angebot soll sich daher primär an auswärtige Einpendler oder Besucher richten, damit diese das Stadtzentrum nicht mit dem eigenen Pkw ansteuern müssen. Die größeren P+R-Anlagen befinden sich deshalb vor allem an den Einfallstraßen außerhalb des Talkessels. In Abstimmung mit dem Verband Region Stuttgart, der für das Thema P+R konzeptionell zuständig ist, kommt hier ein weiterer Ausbau vorhandener Standorte in Betracht. So wird in Weilimdorf in Verbindung mit den Planungen für einen vierten Stadtbahnbetriebshof auch eine Verknüpfung von S-Bahn und Stadtbahn an der Station „Weilimdorf“ konzipiert. Damit würde dieser P+R-Standort aufgewertet, was dort eine Erweiterung des bestehenden Stellplatzangebots erfordern wird. Geprüft wird zudem der Bau eines neuen P+R-Parkhauses an der Nord-Süd-Straße.

Angesichts des engmaschigen Liniennetzes und der dichten Fahrplankarte wird im Binnenverkehr der Landeshauptstadt keine Notwendigkeit für eine Stärkung von P+R gesehen. Kleinere Stellplatzangebote an Stadtbahnstationen in den Außenbezirken, die sich weniger an den täglichen Pendlerverkehr

als vielmehr an den Gelegenheitsnutzer richten, sollten hier ausreichen. Lediglich punktuell könnte noch eine Ausweitung des Angebots sinnvoll sein.

Für die Kombination von ÖPNV und privaten Verkehrsmitteln erscheint im innerstädtischen Verkehr die Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem Fahrrad als bedeutsamer. Nach Möglichkeit sollte deshalb an allen Bahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen eine Grundausstattung an Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen werden, die bei Bedarf aufzustocken ist. Soweit aus städtebaulichen oder Platzgründen an einem Standort keine Fahrradabstellanlage angeboten werden kann, sollte diese Funktion von benachbarten Stationen übernommen werden. Potenzial für **B+R** an Bushaltestellen wird lediglich in den Stadtbezirken gesehen, die (noch) nicht an das Schienenverkehrsnetz angebunden sind.

Die Regelausführung von Fahrradständern besteht aus Anlehnbügel, die jedoch für hochwertige Räder (z. B. Pedelecs) keinen umfassenden Schutz bieten. Die darum teilweise geforderten Fahrradboxen bedürfen einer Bewirtschaftung und sind stadtgestalterisch problematisch. Sie sind deshalb auf Stationen des regionalen Schienenverkehrs und auf einzelne Stadtbahnstationen in den Außenbezirken außerhalb zentraler Bereiche zu beschränken. Die Einrichtung von weiteren Fahrrad-Servicestationen wie z. B. in Stuttgart-Vaihingen stellt aus Kostengründen ebenfalls keine universelle Lösung dar. Ein praktikabler und wirtschaftlicher Ansatz könnten hier jedoch kleine bis mittlere, abgeschlossene Radparkanlagen mit automatischen Zugangssystem (z.B. über die polygoCard) sein, wie sie z. B. in Nordrhein-Westfalen schon weit verbreitet sind. Auch Lademöglichkeiten für Pedelecs wären dort integrierbar. Ein Pilotversuch wird angestrebt.

Eine Variante der Kombination von Fahrrad und ÖPNV ist die Fahrradmitnahme, die zumindest theoretisch den Bedarf an Abstellkapazitäten an den Haltestellen reduzieren kann. Aufgrund der beengten Verhältnisse in den Fahrzeugen kann dies jedoch keine generelle Lösung für B+R-Nutzer sein. Die

hohe Auslastung des ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten lässt zudem eine zeitlich unbeschränkte Freigabe der Fahrradmitnahme leider nicht zu. Angesichts der absehbar weiter steigenden Nachfrage im städtischen Nahverkehrsnetz ist hier auch längerfristig nicht mit einer Entspannung zu rechnen. Die Fahrradmitnahme wird deshalb eine Option für relativ wenige, zeitlich flexible Nutzer bleiben. Im Sinne einer einfacheren Kundenkommunikation sollten die Regelungen zur Fahrradmitnahme aber verbundweit vereinheitlicht werden.

4.5 Fahrradverleih / Carsharing

Das unkomplizierte Ausleihen von Fahrzeugen des Individualverkehrs hat in den vergangenen Jahren einen beachtlichen Aufschwung erlebt. Häufig werden diese Systeme auch als Bestandteil einer neuen Mobilitätskultur gesehen. Ihr Zusammenwirken mit dem traditionellen öffentlichen Nahverkehr ist in zweierlei Hinsicht möglich:

- Die Verleihsysteme werden in Kombination mit dem ÖPNV genutzt und gleichen dabei dessen empfundene oder tatsächliche Schwächen in räumlicher oder zeitlicher Hinsicht aus, in dem der Vor- oder Nachlauf der ÖPNV-Fahrt flexibler überwunden werden kann. Im städtischen Kontext dürfte diese Funktion vor allem dem Leihfahrrad zukommen.
- Die Verleihsysteme werden fallweise anstelle des ÖPNV genutzt, da dieser für eine bestimmte Beförderungsaufgabe keine als zufriedenstellend empfundene Lösung anbieten kann. Diese Funktion dürfte am ehesten durch Carsharing abgedeckt werden.

Beide Nutzungsarten der Verleihsysteme tragen dazu bei, der Notwendigkeit des Besitzes eines eigenen Fahrzeugs entgegenzuwirken, was grundsätzlich auch eine intensivere Nutzung des ÖPNV erwarten lässt. Der Ausbau dieser Systeme vermag deshalb auch den ÖPNV zu stärken. Soweit die Verleihsysteme auf festen Standorten zum Entleihen bzw. zur Rückgabe der Fahrzeuge basieren, sollten diese Angebote an allen größeren Verknüpfungspunkten im

Nahverkehrsnetz zur Verfügung stehen. Die Schnittstellen der ÖPNV-Systeme können damit zu echten Mobilitätsdrehscheiben aufgewertet werden. Um Bewohnern und Beschäftigten aber auch die alleinige Nutzung eines Leihfahrzeugs attraktiv zu gestalten, darf die Anordnung von Leihstationen in Siedlungsschwerpunkten nicht vernachlässigt werden.

In der Landeshauptstadt Stuttgart steht seit 2007 unter dem Namen call-a-bike ein, stationsbasiertes Fahrradverleihsystem (FVS) allen daran Interessierten zur Verfügung. 2011 wurde das Verleihsystem um Leihpedelecs ergänzt. Dieses Angebot ist stark auf die inneren Stadtbezirke konzentriert. Mit der Einführung des neuen RegioRadStuttgart zum 01.05.2018 erfährt das FVS mit der 50 %-igen Mehrung der bereitgestellten Leihfahräder und Leihpedelecs eine Ausweitung der Verleihstationen auf alle Stuttgarter Stadtbezirke.

Auch wenn zum Systemstart alle Stuttgarter Stadtbezirke über mindestens eine Station des RegioRadStuttgart verfügen, gilt es in der Zukunft, diese eher großmaschige Verleihinfrastruktur nach und nach weiter zu verdichten, um neben der Ergänzung zum ÖPNV den sogenannten Binnenradverkehr mit Leihrädern zu attraktiveren.

Durch die Ausdehnung des RegioRadStuttgart auf die gesamte Region Stuttgart kommt den äußeren Stadtbezirken zukünftig eine besondere Bedeutung zu. So werden in den Nachbarkommunen Ditzingen, Esslingen am Neckar, Fellbach, Gerlingen, Kernen im Remstal, Leinfelden-Echterdingen, Leonberg, Ostfildern, Remseck am Neckar und Sindelfingen ebenfalls Stationen des RegioRadStuttgart eingerichtet, die ohne Systemgrenzen einen Einrichtungsverkehr mit Leihrädern von und nach Stuttgart zulassen. Auch diesen gemarkungsübergreifenden Leihradverkehr gilt es zukünftig weiter auszubauen und an die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen.

Neben den klassischen Autovermietungen sind in der Landeshauptstadt Stuttgart die Deutsche Bahn („Flinkster“) und die Fa. Stadtmobil mit einem stationsbasierten Carsharing-Angebot und die Fa. car2go mit einem Freefloating

Carsharing-System aktiv. Die größte Flächendeckung innerhalb der Stadtgrenze sowie in den angrenzenden Kommunen erreicht dabei Stadtmobil, das auch am engsten mit dem VVS kooperiert. Dennoch bestehen im Stadtgebiet noch unterversorgte Siedlungsbereiche. Die Landeshauptstadt ist gerne bereit, insbesondere in diesen Gebieten bei der Suche nach neuen Standorten für Leihfahrzeuge zu unterstützen.

4.6 Besondere Verkehrsmittel

4.6.1 Orts- und Bürgerbusse

Siedlungsflächen mit umwegigem oder beschwerlichem Zugang zum bestehenden Nahverkehrsnetz werden teilweise in privater Initiative durch Orts- oder Bürgerbusse bedient. Auch wenn diese Angebote häufig nur an einzelnen Wochentagen für begrenzte Zeitbereiche verkehren, erleichtern sie damit die Mobilität insbesondere für ältere Bürger. Eine generelle Ausgestaltung solcher Verkehre zu klassischen Linienverkehren kommt vor dem Hintergrund der geringen Nachfrage und der sich längerfristig abzeichnenden Alternativlösungen nicht in Betracht. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich allerdings dafür einsetzen, dass für die Anerkennung des Verbundtarifs in diesen Verkehren eine Lösung gefunden wird, sofern dies vor Ort gewünscht ist.

4.6.2 On-demand-Verkehre

Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote sind in Form von Ruftaxen oder Anruf-Sammel-Taxen (AST) schon seit vielen Jahren ein bewährter Bestandteil des ÖPNV und im VVS-Gebiet insbesondere im Spätverkehr in den Achsenzwischenräumen der Verbundlandkreise im Einsatz. Mit der zunehmenden Verbreitung von Smartphones und der dadurch vereinfachten und kostengünstigen Bestellmöglichkeiten gewinnen solche Verkehrsangebote weiter an Bedeutung, wegen der möglichen höheren Auslastungen gerade auch in verdichteten Bereichen. Die neueren Angebote lösen sich dabei teilweise auch von

den bisherigen Linien- und Fahrplanbindungen und bieten eine mietwagenähnliche Bedienung zu beliebigen Zeitpunkten mit einer Bündelung von Fahrtwünschen mehrerer Kunden an. Solche Angebote stehen dabei durchaus auch in Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr.

In der Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt die Fa. CleverShuttle die Einrichtung ein derartigen Verkehrsangebots ab spätestens Ende April 2018. Das ins Auge gefasste Bedienungsgebiet konzentriert sich auf den Stuttgarter Talkessel mit kleineren Erweiterungen in die angrenzenden Stadtbezirke. Die Genehmigung aufgrund der Experimentierklausel gemäß § 2 (7) Personenbeförderungsgesetz wurde zunächst einmal für 30 Monate erteilt. In diesem Versuchszeitraum sollen auch die Auswirkungen auf den ÖPNV beobachtet werden.

Primär als Ergänzung des ÖPNV ist das Angebot „SSB Flex“ angelegt, mit dem die SSB noch im ersten Halbjahr 2018 einen Pilotbetrieb in Bad Cannstatt, Degerloch und den inneren Stadtbezirken starten möchte. Im Fokus steht hier die möglichst schnelle und komfortable Überwindung der „letzten Meile“ ab einer Haltestelle des Schienenverkehrs mithilfe kleiner Transportgefäße. Auch hier werden Fahrtwünsche gebündelt bedient werden.

Dieses Konzept ist aus Sicht der Landeshauptstadt hervorragend geeignet, die Erschließung von Siedlungsrandlagen oder topographischen Sondersituationen, wo heute lange oder auch steile Zugangswege zu den Haltestellen zurückzulegen sind, zu verbessern. Falls die Testläufe in Bad Cannstatt und Degerloch erfolgreich sind, wird eine Ausdehnung des Angebots auf andere Stadtgebiete mit Schwächen in der räumlichen Erschließung angestrebt.

Sobald autonom verkehrende, stadtverkehrstaugliche Shuttlefahrzeuge zur Verfügung stehen, werden Verkehrsangebote dieser Art einen erheblichen Aufschwung nehmen. Die Landeshauptstadt begleitet den Test solcher Ver-

kehrsangebote in Stuttgart daher konstruktiv, wird dabei aber bei einem dauerhaften Engagement von privaten Unternehmen auf eine Kooperation mit dem klassischen ÖPNV zu drängen.

4.6.3 Autonomes Fahren

Im vom Land Baden-Württemberg initiierten Testfeld Autonomes Fahren im Raum Karlsruhe sollen auch fahrerlos verkehrende Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr erprobt werden. Die Landeshauptstadt sieht in dieser Technologie insbesondere im Zusammenhang mit neuen bedarfsorientierten flexiblen Bedienungsformen einen geeigneten Ansatz und wird deshalb die Testphase in Karlsruhe aufmerksam verfolgen. Sobald die rechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz solcher Fahrzeuge auch außerhalb des aktuellen Testfelds gegeben sind und die Einsatzreife der Technologie belegt ist, sollen auch in Stuttgart solche Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Dabei legt die Landeshauptstadt Wert darauf, dass die Einführung und der Betrieb solcher Angebote als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs auch über entsprechende gesetzliche Grundlagen vom ÖPNV-Aufgabenträger gesteuert werden können.

Hier gilt es zum einen, die Investitionen in den ÖPNV als Rückgrat des städtischen Verkehrs zu schützen und dessen Akzeptanz weiterhin zu fördern. Bedarfsgesteuerte Beförderungsangebote privater Unternehmen mit autonom verkehrenden Fahrzeugen sind deshalb in geeigneter Weise mit dem ÖPNV zu verzahnen oder einer möglichen Konkurrenzierung ist durch Vorgaben zur Tarifierung entgegenzuwirken. Modellrechnungen zeigen zudem, dass solche Systeme den Verkehr umso effektiver bewältigen, je mehr Personenfahrten gebündelt werden können. Im Sinne einer Konzessionierung sollte deshalb die Zahl möglicher Betreiber durch die Kommune gesteuert werden können, wobei wahlweise auch eine Eigenproduktion durch einen städtischen Betrieb erlaubt sein sollte.

Von der Automobilindustrie wird gelegentlich das Bild einer generellen Umstellung des privaten Fahrzeugbestands auf autonome Fahrzeuge gezeichnet.

Eine solche Entwicklung wäre kaum stadtverträglich. Parkraumbewirtschaftung als Instrument des Verkehrsmanagements wäre dann weitgehend wirkungslos, die dann möglichen Leerfahrten von Straßenfahrzeugen hätten eine deutliche Erhöhung des Straßenverkehrsaufkommens zur Folge. Simulationsrechnungen der Universität Stuttgart im Rahmen des Projekts MEGAFON (**Modellergebnisse geteilter autonomer Fahrzeugflotten des öffentlichen Nahverkehrs**) machen dies deutlich. Adressscharfe Ein- und Ausstiege auf allen Straßen würden zudem zeitweise den Straßenverkehr kollabieren lassen. Autonomes Fahren macht insofern Maßnahmen zur Steuerung und Dämpfung des Individualverkehrs keinesfalls überflüssig.

4.6.4 Luftseilbahnen

Der Einsatz von Luftseilbahnen im öffentlichen Nahverkehr wird derzeit auch in Deutschland intensiver diskutiert, da sie eine hohe Leistungsfähigkeit mit vergleichsweise geringem baulichen Aufwand verbinden können. Der Nachteil solcher Systeme besteht in der sehr eingeschränkten Unterwegsbedienung, so dass sie klassische Linienverkehre nicht ersetzen können und eigentlich nur für die Verbindung von starken Aufkommensschwerpunkten geeignet sind. Zudem ist die Akzeptanz durch die Nutzer möglicherweise geringer als bei Bussen und Bahnen, da Menschen mit Höhen- oder Platzangst als Nutzer ausfallen. Auch ein eingeschränktes Sicherheitsempfinden in Schwachverkehrszeiten ist nicht auszuschließen.

Die Einpassung solcher Systeme in das Stadtgefüge wirft ebenfalls rechtliche und gestalterische Fragestellungen auf. Die Landeshauptstadt möchte deshalb gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg grundsätzliche Fragestellungen zu diesen Systemen klären lassen. Dazu ist die Beauftragung einer Studie vorgesehen, die exemplarisch mehrere konkrete Anwendungsfälle in Stuttgart hinsichtlich ihrer Machbarkeit und ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht.

4.6.5 Schrägaufzüge / Rolltreppen

In anderen Städten, insbesondere im Ausland, werden Hanglagen gelegentlich mittels Aufzügen oder Rolltreppen erschlossen. Die bauliche Dichte im Umfeld solcher Anlagen geht dabei aber weit über Stuttgarter Maßstäbe hinaus und sorgt damit für eine angemessene Inanspruchnahme. Eine solche wird unter den Stuttgarter Rahmenbedingungen nicht erwartet. Angesichts der Schwierigkeiten, für solche Anlagen auch geeignete Trassen zu finden, und des hohen Unterhaltungsaufwands sieht die Landeshauptstadt Stuttgart in solchen Einrichtungen gegenwärtig keinen sinnvollen Lösungsansatz zur Ergänzung des ÖPNV-Angebots.

4.7 Digitalisierung

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme, flächendeckende Ortungsmöglichkeit durch GPS und die Datenübertragung in Echtzeit aufgrund der nahezu flächendeckenden Mobilfunkversorgung generieren eine Fülle von Daten zur Betriebslage im öffentlichen Nahverkehr. Internetportale, dynamische Anzeigen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie die mobilen Endgeräte der Fahrgäste stellen gleichzeitig die Kanäle dar, über die diese Informationen, natürlich gefiltert und aufbereitet, an die Fahrgäste weitergegeben werden können. Zusätzlich halten die Verkehrsunternehmen und der VVS zahlreiche statische Informationen in elektronischer Form bereit, die ebenfalls via Internet oder Smartphone überall und beliebig oft abgerufen werden können. Die Nutzung des ÖPNV ohne gedruckte Information ist daher inzwischen problemlos möglich. Die universelle Verfügbarkeit aktueller Informationen wird allerdings von einem immer größeren Teil der ÖV-Nutzer auch schlicht erwartet.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hält es deshalb für notwendig, die digitalen Services im ÖPNV weiter auszubauen. An vorderster Stelle ist hier die elektronische Fahrplanauskunft mit den Zusatzleistungen wie Echtzeitanzeige, Störungsinformation und Buchungsmöglichkeit für Bedarfsverkehre zu nennen.

Ebenso werden digitale Kanäle beim Ticketing eine immer gewichtigere Rolle spielen. Die Landeshauptstadt erwartet hier von SSB und VVS, den Ausbau der digitalen Dienstleistungen auch weiterhin engagiert voranzutreiben.

Sichtbare Zeichen der Digitalisierung des ÖPNV sind die dynamischen Informationsanzeigen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen. Die Landeshauptstadt Stuttgart hält trotz der weiten Verbreitung von mobilen Endgeräten den weiteren Ausbau dieser Infrastruktur für notwendig und nützlich, da nicht alle Fahrgäste beständig ein Smartphone griffbereit haben und zudem seitens der ÖV-Kunden die Erwartung besteht, dass die Verkehrsunternehmen aktiv über ihr Angebot und eventuelle Störungen informieren. Die sichtbare Ankündigung baldiger oder häufiger Abfahrten dürfte zudem auch einen werblichen Effekt für den ÖPNV haben.

Aber nicht nur für die Kunden, sondern auch für die Betreiber wird die Digitalisierung noch zu weiteren Veränderungen führen. Rückmeldungen von Kunden über Verschmutzungen, Betriebsstörungen oder hohe Auslastungen stellen dabei erst einen Anfang dar. Insbesondere das Fahrgastaufkommen wird künftig verstärkt über automatische Fahrgastzählsysteme erfasst werden. Durch die Auswertung anonymisierter Mobilfunkdaten lassen sich schon heute Verkehrsströme, wenn auch mit eingeschränkter Genauigkeit, abbilden. Mit einem vollumfänglichen E-Ticketing könnten solche Daten noch erheblich genauer generiert werden und manuelle Erhebungen endgültig überflüssig machen. Für den öffentlichen Nahverkehr wird die Digitalisierung daher noch viele Chancen bieten.

4.8 Mobilitätsmanagement

Die Verkehrsunternehmen im VVS und die Verbundgesellschaft selbst betreiben eine engagierte Öffentlichkeitsarbeit und ein gezieltes Marketing für das Verkehrs- und Tarifangebot im ÖPNV. Auch die Betreiber von Leihsystemen

für Fahrzeuge sowie das Taxigewerbe werben für ihre Angebote bzw. Dienstleistungen. Aufgrund der Erkenntnis, dass der eigene Pkw am ehesten durch eine Palette von Beförderungsangeboten ersetzt werden kann, bestehen auch bereits Kooperationen zwischen einzelnen Anbietern. Die Einführung der polygoCard hat hier zudem eine technische Möglichkeit der tariflich-organisatorischen Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel geschaffen.

Beim Werben für ein verändertes, nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, das mit weniger Privat-Pkws auskommt, stoßen klassische Methoden des Marketing jedoch an Grenzen. Es zeigt sich, dass Verhaltensänderungen noch erfolgreicher angestoßen werden können, wenn die Möglichkeiten und Chancen alternativer Verkehrsangebote für lokale oder persönliche Situationen explizit aufgezeigt werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist deshalb schon seit Jahren über das Amt für Umweltschutz bei der Mobilitätsberatung aktiv und hält hier u. a. im i-Punkt eine Anlaufstelle für Bürger und Besucher der Landeshauptstadt vor.

Gemäß dem Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ sollen diese Aktivitäten weiter ausgebaut werden. Ein Baustein hierfür ist die Neubürgerberatung, die aktuell mit Unterstützung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg neu aufgesetzt und die einschließlich eines kostenlosen Schnuppertickets für den ÖPNV allen Zuzüglern automatisch angeboten wird. Ein weiteres Tätigkeitsfeld ist das betriebliche Mobilitätsmanagement, bei dem die Landeshauptstadt Stuttgart gemeinsam mit SSB und VVS Unternehmen standortbezogen hinsichtlich einer stärkeren Nutzung des Nahverkehrs oder von Sharing-Fahrzeugen bei den Arbeitswegen oder den betrieblichen Wegen der Mitarbeiter berät. Bei Neuansiedlungen kommt auch eine vertragliche Vereinbarung von Mobilitätskonzepten mit den Investoren in Betracht.

Mobilitätskonzepte für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr sollen künftig auch im Wohnungsbau eine größere Rolle spielen. Zwar ist eine attraktive Anbindung an den ÖPNV hier schon seit längerem ein wichtiges Ziel. Durch die Bereitstellung von Flächen für Leihfahrzeuge in günstiger Lage zur Wohnbebauung

wie auch die Anordnung von Sammelgaragen im Randbereichen kann jedoch die Zugänglichkeit aller Mobilitätsangebote etwas angeglichen und damit ein möglicher Automatismus bei der Nutzung des Privat-Pkw durchbrochen werden. Geprüft wird derzeit zudem, ob sich in der Landeshauptstadt Stuttgart auch Modelle umsetzen lassen, bei denen die Bezuschussung von ÖPNV-Tickets durch Bauträger eine Reduzierung der Stellplatzvorgaben erlaubt.

5. Handlungsfelder Tarif und Vertrieb

5.1 Tarif

Seit 1978 gibt es einen Verbundtarif, der nicht nur in der Landeshauptstadt sondern auch in den Verbundlandkreisen Ludwigsburg, Esslingen, Böblingen und Rems-Murr-Kreis gilt. Der Landkreis Göppingen ist nur teilweise in den VVS-Tarif integriert, eine tarifliche Vollintegration wird angestrebt.

Aufgrund der Einbindung in den VVS hat die Landeshauptstadt Stuttgart nach dem Gesellschaftsvertrag des VVS in tariflichen Fragen keine unmittelbare Entscheidungskompetenz, da abschließende Entscheidungen in den Verbundgremien, d.h. dem VVS-Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung, getroffen werden. Der VVS ist als Mischverbund organisiert, in dem jeweils die Hälfte der Gesellschaftsanteile auf die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen entfallen. Die Landeshauptstadt als Aufgabenträger ist hier unmittelbar mit 7,5 Prozent, zusätzlich mittelbar über ihr Verkehrsunternehmen SSB mit 26 Prozent beteiligt. Zudem stellt die Landeshauptstadt Stuttgart im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung den Vorsitzenden. Ziele in Bezug auf die Tarifstruktur kann die Landeshauptstadt direkt in die VVS-Gremien einbringen, Beschlüsse zur Tarifhöhe mittelbar durch ihr eigenes Verkehrsunternehmen SSB beeinflussen. Entscheidungen im Sinne der städtischen Zielsetzungen benötigen allerdings Mehrheitsbeschlüsse der VVS-Gremien.

5.1.1 Ziele der tariflichen Entwicklung

Mit den Tarifen im ÖPNV werden unterschiedliche Ziele verfolgt. Der Tarif soll einerseits **ergiebig** sein und einen Beitrag zur Gesamtfinanzierung des ÖPNV erwirtschaften. Der ÖPNV ist aber auch Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Tarif darf daher nicht prohibitiv wirken, sondern muss die Teilhabe an nachhaltiger Mobilität von breiten Schichten der Bevölkerung ermöglichen. Die besonderen Belange von Kindern und Jugendlichen, Familien, Senioren und

sozial Schwächeren sind dabei zu berücksichtigen. Der Tarif soll zudem **einfach und verständlich** sein. Er soll keine unnötigen Zugangshürden oder Hemmschwellen für neue Kunden aufbauen und Bestandskunden langfristig binden. Außerdem soll der Tarif **leistungsgerecht** sein: Eine längere Entfernung oder eine intensive Nutzung soll sich im Preis widerspiegeln. Ein weiteres Ziel kommt hinzu: Tarife müssen auch danach beurteilt werden, ob sie eine **verkehrliche Lenkungswirkung** entfalten, das heißt den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV fördern. Tarifsystem und Preis sollen einen Beitrag zur Erreichung der formulierten verkehrspolitischen Ziele leisten. Die Anforderungen an das Tarifsystem sind somit vielfältig und führen mitunter zu Zielkonflikten. In der ÖPNV-Branche spricht man von einem „Tarifviereck“, das die Oberziele Ergiebigkeit, Gerechtigkeit, Übersichtlichkeit und verkehrliche Wirkung benennt. Diese sind in Einklang zu bringen, um den Interessen der Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Hand gerecht zu werden.

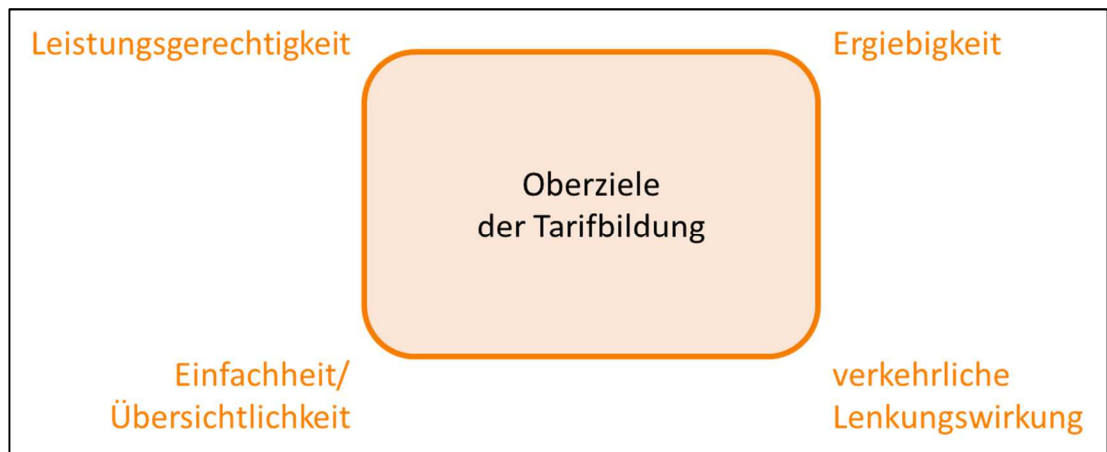


Abb. 5.1: Oberziele der Tarifbildung (Tarifviereck)

5.1.1.1 Ergiebigkeit und Daseinsvorsorge

Mit Tarifeinnahmen im VVS in Höhe von über 533 Millionen Euro (Stand 2017) leisten die Fahrgäste als unmittelbare Nutzer des ÖPNV einen unverzichtbaren Beitrag zur Finanzierung des Gesamtsystems. Nach der Kostendeckungsrechnung des VVS beträgt der Anteil der Nutzerfinanzierung knapp über 60

Prozent der laufenden Kosten des Betriebs. Allerdings können in dieser Rechnung nicht alle tatsächlichen Kosten exakt erfasst werden. Zudem ist nicht berücksichtigt, dass die öffentliche Hand bei Investitionen erhebliche Finanzierungsanteile übernimmt. (z. B. GVFG-Zuschüsse von Bund und Land). Die Landeshauptstadt Stuttgart hat Ende 2017 beschlossen, einen Betrag von 72,5 Mio. Euro für mittelfristige Maßnahmen wie die Beschaffung von neuen Fahrzeugen und den Ausbau der Infrastruktur zu übernehmen. Sie leistet darüber hinaus einen großen Beitrag zur Finanzierung des FirmenTickets für ihre Mitarbeiter, des SozialTickets für einkommensschwache Einwohner in der Stadt und des Scool-Abos für die Schülerbeförderung. Würde man sämtliche Finanzierungsbestandteile berücksichtigen, die nicht vom Fahrgast geleistet werden, würde der Anteil der Nutzerfinanzierung unter 50 Prozent der Gesamtkosten fallen. Dennoch ist unbestritten, dass im VVS – wie in ganz Deutschland – der Anteil der Nutzerfinanzierung in den letzten zehn Jahren gestiegen ist. Die Gründe lagen vor allem in der Kürzung bzw. der nicht vollumfänglichen Dynamisierung von Zuschüssen bzw. Einnamesurrogaten, die von Bund und Land geleistet werden (z. B. Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr). Die prozentuale Preissteigerung wird im VVS seit 2011 nach einem transparenten Verfahren berechnet, das auf der nachgewiesenen durchschnittlichen Kostensteigerung aller Verkehrsunternehmen im VVS basiert.

Durch den stetigen Ausbau der Infrastruktur, insbesondere des Stadtbahnnetzes, sowie die Verbesserungen im betrieblichen Leistungsangebot, aber auch im Tarif konnte eine regelmäßige Steigerung des Beförderungsaufkommens festgestellt werden. Aufgrund dieser positiven Mengenentwicklung und der periodisch vorgenommenen Tarifierhöhungen konnten auch die Tarifeinnahmen im Laufe der letzten zehn Jahre um 46 Prozent gesteigert werden. Damit ließ sich das Leistungsangebot in einem beträchtlichem Umfang erweitern und der Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand begrenzen. Ein Problem ist, dass nicht alle Verkehrsunternehmen im VVS die Mehreinnahmen zum Ausbau der Infrastruktur und des betrieblichen Leistungsangebotes verwenden, wie dies beispielsweise bei der SSB der Fall ist.

Die Tariferhöhungen der letzten Jahre haben im VVS nicht zu Fahrgastverlusten geführt. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass im VVS regelmäßig Verbesserungen im Tarifangebot vorgenommen wurden. Bei den Tarifprodukten, die zu einer Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses geführt haben, ist das höchste Mengenwachstum zu verzeichnen. Dennoch ist in der Öffentlichkeit zunehmend eine kritische Haltung zu regelmäßigen Tarifierhöhungen festzustellen. Häufig wird sogar gefordert, die Tarife zu senken. Angesichts der weiter steigender Kosten der Verkehrsbedienung, zum Beispiel durch eine Erhöhung der Löhne und Gehälter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV, und der enormen Summen, die in den Ausbau des ÖPNV investiert werden müssen, werden trotz der erhöhten Anstrengungen der öffentlichen Hand auch in Zukunft Einnahmensteigerungen erforderlich sein. Gerade bei der SSB stehen in den kommenden Jahren erhebliche Mehraufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, wie er in den Kapiteln 3 und 4 dieses NVEP beschrieben wird, an.

Der Anteil der Nutzerfinanzierung hat jedoch seine Grenzen und kann nicht immer weiter gesteigert werden. Über den konkreten Umfang von Tarifierhöhungen muss nach dem Gesellschaftsvertrag des VVS jeweils unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen, der Marktlage und der Fahrgastinteressen, entschieden werden. Bei Tarifmaßnahmen ist zu beachten, dass einerseits die notwendigen Finanzierungsbeiträge aus Fahrgeldeinnahmen erzielt und andererseits Marktpotentiale und Zahlungsbereitschaften ausgeschöpft werden, die zu einem Mengenwachstum bei Fahrgästen und Erlösen führen. Es bedarf für die Zukunft eines grundsätzlichen politischen Konsenses über den Finanzierungsanteil, den die Nutzer entrichten sollen.

Der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge stiftet einen hohen Nutzen auch für Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Mobilität auf das Auto angewiesen sind. Auch für den Wirtschaftsverkehr, ist ein leistungsfähiger ÖPNV unverzichtbar. Ohne ihn stünde die Region Stuttgart regelmäßig vor dem Verkehrskollaps.

Daher müssen im politischen Raum Instrumente geschaffen werden, mit denen die (externen) Nutznießer des ÖPNV in stärkerem Maße zu seiner Finanzierung herangezogen werden können („Drittnutzerfinanzierung“). Hier sind in erster Linie die Gesetzgeber von Bund und Land gefragt, die die Kommunen rechtlich in die Lage versetzen müssen, entsprechende Abgaben erheben zu dürfen. Das Land Baden-Württemberg hat angekündigt, „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ gemeinsam mit interessierten Modellkommunen untersuchen und bewerten zu lassen. Ohne gesetzliche Änderungen können jedoch bereits jetzt als „Nutznießer“ des ÖPNV zum Beispiel Arbeitgeber oder Veranstalter auf freiwilliger Basis zur Mitfinanzierung des ÖPNV ermuntert werden. Mit dem FirmenTicket oder dem KombiTicket hat der VVS hier Angebote geschaffen, die von den Firmen und Veranstaltern sehr gut angenommen werden.

5.1.1.2 Leistungsgerechtigkeit und Übersichtlichkeit

Der Tarif soll leistungsgerecht sein. Wer längere Wege zurücklegt, soll grundsätzlich mehr bezahlen als derjenige, der nur eine kurze Strecke fährt. Daher wurde das Verbundgebiet in Zonen aufgeteilt und der Fahrpreis in mehrere Preisstufen gegliedert. Grundsätzlich ist eine entfernungsabhängige Tarifierung im Verbundgebiet auch weiterhin sinnvoll. Dies schließt jedoch Veränderungen in der Größe der Zonen und der Einteilung der Tarifzonen nicht aus (siehe Punkt 4.1.3 Tarifstruktur).

Um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und Zahlungsbereitschaften der Nutzergruppen gerecht zu werden, ist eine Differenzierung der Tarifangebote nach Zielgruppen sinnvoll. Zielgruppenorientierte Angebote lassen sich einfach und effektiv vermarkten. Allerdings darf die Übersichtlichkeit des Tarifangebotes nicht darunter leiden. Von manchen Bürgerinnen und Bürgern wird das Tarifangebot als zu umfangreich und unübersichtlich wahrgenommen. Neue Tarifangebote dürfen daher die Komplexität nicht vergrößern. Sie sollten daher nur noch dann eingeführt werden, wenn sie den Zugang zum ÖPNV erleichtern oder ggf. ein bestehendes Angebot ersetzen.

5.1.1.3 Kundenbindung

Der VVS hat in den vergangenen Jahren einen klaren Fokus auf die Gewinnung von Stammkunden gelegt. Gelegentliche Nutzer sollten zum Kauf eines MonatsTickets und Käufer eines MonatsTickets zum Abschluss eines Abo-Vertrages bewegt werden. Daher wurden zahlreiche Anstrengungen unternommen, die Aboquote (d. h. den Anteil der Abonnenten an allen Kunden mit Zeittickets) zu erhöhen. Mit dieser konsequenten Tarifstrategie konnte die Zahl der Zeitticket-Kunden deutlich erhöht, die Zahl der Abonnenten sogar vervielfacht werden. Über dreiviertel aller Fahrten im VVS werden inzwischen mit einem Zeitticket zurückgelegt. Mit zusätzlichen Kundenbindungsmaßnahmen wird versucht, die Fahrgäste langfristig an den ÖPNV zu binden.

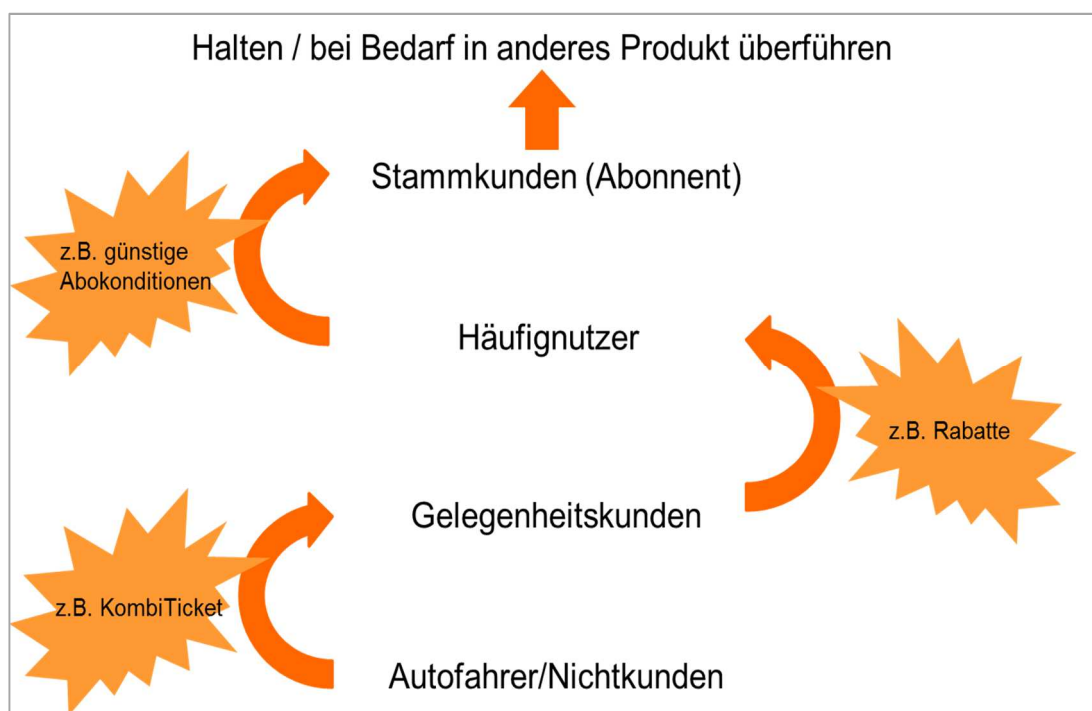


Abb. 5.2: Upgrade vom Nichtkunden zum Abonnenten

Die großen Fahrgastzuwächse der letzten zehn Jahre sind überwiegend auf das Segment der Zeittickets zurückzuführen, während im Gelegenheitsverkehr deutlich geringere Zuwächse erzielt werden konnten. Dies ist in gewissem Umfang sogar gewollt, weil neue Stammkunden weit überwiegend aus dem Segment des Gelegenheitsverkehrs gewonnen werden können. Kunden, die nicht

regelmäßig mit dem ÖPNV fahren, dürfen jedoch nicht vernachlässigt werden, vor allem weil sie die Mehrheit der Bevölkerung bilden (rund drei Viertel der Gesamtbevölkerung im Verbundgebiet hat noch kein Zeitticket) und daher ein großes Potenzial für ein Mengenwachstum im ÖPNV darstellen. Es ist eine permanente Aufgabe, Neukunden zu gewinnen und Seltennutzer zu mehr Fahrten zu bewegen.

5.1.1.4 Verkehrliche Lenkungswirkungen

Der ÖPNV stiftet für die Umwelt, insbesondere für die Luftreinhaltung in dem von hohen Feinstaub- und Stickoxidwerten belasteten Talkessel, einen hohen Nutzen. Aus Sicht der Landeshauptstadt ist daher von großer Bedeutung, ob das Tarifsystem und die Preisgestaltung geeignet sind, Anreize zum Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu setzen und damit die in verschiedenen Plänen (z. B. Luftreinhaltplan, Flächennutzungsplan, Verkehrsentwicklungskonzept 2030, Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“) formulierten verkehrspolitischen Ziele, insbesondere die Reduktion des konventionellen Autoverkehrs um 20 Prozent, zu erreichen. Dabei kommt es nicht nur auf die Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt selbst an, sondern auch und gerade auf die Pendler und Besucher der Stadt von außen. Innerhalb der Landeshauptstadt ist der Verkehrsanteil des ÖPNV bereits hoch. Beim klassischen modal-split (nur Anteile motorisierter Verkehr) beträgt der Anteil des ÖPNV am Kesselrand 52 Prozent, an der Stadtgrenze jedoch nur 25 Prozent. Daher müssen alle Anstrengungen darauf gerichtet sein, die zahlreichen Einpendler aus der Region Stuttgart und darüber hinaus aus der Metropolregion zur verstärkten Nutzung des ÖPNV zu bewegen.

5.1.2 Tarifmaßnahmen in den letzten Jahren

Die Tarifmaßnahmen der letzten Jahre waren durch eine aktive Marktbearbeitung gekennzeichnet und darauf ausgerichtet, zielgruppenspezifische Tarifprodukte zu schaffen, bei denen das Preis-Leistungs-Verhältnis deutlich verbessert wurde. Alle diese Tarifmaßnahmen haben zu einer erheblichen Absatzsteigerung geführt. In der folgenden Übersicht werden die Ergebnisse der wichtigsten Tarifmaßnahmen der letzten Jahre dargestellt:

| Maßnahme | Einführung | Ergebnis |
|---|------------------------------------|---|
| <i>Abonnement</i> Neue Konditionen mit Preisbildung „12 Monate fahren, 10 Monate zahlen“ | Januar 2011 | Erhöhung der Aboquote von 16 % auf 65 % |
| <i>SeniorenTicket</i> Wegfall Sperrzeit und verbundweite Gültigkeit der JahresTickets | Januar 2011 bzw. Januar 2014 | Trendwende erreicht, Steigerung der Nachfrage seit 2011 um 33 % |
| <i>FirmenTicket</i> Anreiz für Arbeitgeber (10 % Rabatt bei mindestens 10 € Fahrtkostenzuschuss) | April 2014 | Steigerung der Verkaufszahlen um 54 % |
| <i>SozialTicket</i> Erhöhung des Zuschusses und Erweiterung des Ticketangebotes | Januar 2015 | Steigerung der Verkaufszahlen um 72 % |
| <i>Ausbildungs-Abo</i> Netzweit gültiges Jahresabo für Auszubildende | September 2016 | Steigerung der Nachfrage um 56 % |

Tab. 5.1: Ausgewählte Tarifmaßnahmen der letzten Jahre

5.1.3 Tarifstruktur

Der Berechnung des Fahrpreises liegt beim VVS seit Einführung des Verbundtarifes im Jahr 1978 ein „Flächenzonentarif“ zu Grunde. Das Verbundgebiet des VVS umfasst derzeit 52 Tarifzonen. Die Landeshauptstadt Stuttgart selbst ist in zwei Tarifzonen eingeteilt.

Der Flächenzonentarif hat sich in allen europäischen Verbundräumen als zeitgemäßes Modell der Tarifgestaltung erwiesen. Mit einem elektronischen Medium, insbesondere dem Smartphone, lassen sich mittlerweile auch entfernungsabhängige Tarife bilden. Ein ausschließlich entfernungsabhängiger Tarif ist aber aus vertriebs- und prüfungstechnischer Sicht über alle Vertriebskanäle (noch) nicht umsetzbar. Aktuell testen einige Verkehrsverbünde in Pilotprojekten Smartphone-basierte entfernungsabhängige Tarife im Bereich des Einzelfahrscheins. Der Einstieg und der Ausstieg werden mit dem Handy erfasst und anschließend der entsprechende Preis berechnet. Dabei wird der Fahrpreis an Hand der Luftlinienentfernung bzw. der tatsächlich im ÖPNV gefahren Entfernung berechnet. Der normale, zonenabhängige Tarif besteht allerdings parallel fort. Der VVS beobachtet diese Pilotprojekte und prüft auf Basis der gewonnenen Erfahrungen, ob eine Übertragung auf die Region Stuttgart möglich ist. Ein solcher Tarif würde allerdings nur für den Gelegenheitsverkehr Sinn machen. Fahrgäste, die ein Zeitticket haben, möchten gerne in einem bestimmten Raum fahren und sich nicht auf eine einzelne Verbindung festlegen müssen. In absehbarer Zeit kann daher auf klassische Tarifzonen noch nicht verzichtet werden.

Die Einteilung der Landeshauptstadt Stuttgart in zwei und des gesamten Verbundgebietes in 52 Tarifzonen stößt jedoch immer wieder auf Kritik. Daher ist es sinnvoll, sich mit einer umfassenden Tarifzonenreform zu beschäftigen.

5.1.3.1 Einheitszone in der Landeshauptstadt Stuttgart

In den meisten deutschen Großstädten gibt es einen Einheitstarif für alle Fahrten innerhalb der Stadt. Die Landeshauptstadt ist dagegen noch in zwei Tarifzonen (Zonen 10 und 20) aufgeteilt. Es gab immer wieder Initiativen, die beiden Zonen zu „verschmelzen“. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat im Dezember 2017 im Rahmen des Doppelhaushalts 2018/19 beschlossen, für die Bildung einer Einheitszone ab dem Jahr 2019 einen Betrag von neun Millionen Euro zur Verfügung zu stellen. Diese Maßnahme soll im Laufe des Jahres 2019 umgesetzt werden. Damit würde für alle Fahrten innerhalb der Landeshauptstadt ein einheitlicher Preis über alle Tickets hinweg gelten. In diesem Zusammenhang muss entschieden werden, ob ein Mischpreis zwischen den Preisstufen 1 und 2 gebildet wird oder der Preis für die Einheitszone sich an der heutigen Preisstufe 1 orientiert.

Die Schaffung einer Einheitszone für Stuttgart kann allerdings nicht losgelöst von dem Tarifzonensystem im Gesamttraum des VVS betrachtet und entschieden werden. Es ist schwer vermittelbar, eine Einheitszone für die Landeshauptstadt Stuttgart mit über 600.000 Einwohner zu schaffen, während zum Beispiel im Landkreis Esslingen mit weniger Einwohnern (wenn auch größerer Fläche) die Einteilung in 15 Tarifzonen fortbestünde. Daher muss im Zusammenhang mit der Einheitszone für Stuttgart die seit 40 Jahren bestehende Tarifzoneneinteilung des VVS überprüft werden.

5.1.3.2 Tarifzonenreform im VVS

Schon länger wird im VVS der Wegfall der so genannten Sektorengrenzen diskutiert. Insbesondere der Verband Region Stuttgart hat sich wiederholt für die Abschaffung der Sektorengrenzen ausgesprochen. Bei diesem Modell gibt es keine Grenzen mehr zwischen den Zonen innerhalb der Ringe (Ringzonen-Modell). In der Landeshauptstadt Stuttgart wurden die Grenzen innerhalb des „20er Rings“ bereits im Jahr 2001 abgeschafft. Mit dieser Maßnahme würde das Tarifsystem wesentlich vereinfacht: Statt 52 Tarifzonen gäbe es nur noch

sechs bis acht Ringzonen. Allerdings würden von dieser Maßnahme überwiegend die tangentialen Verbindungen im Umland profitieren. Die verkehrliche Wirkung dieser Maßnahme ist daher zu gering, der Wegfall der Sektorengrenzen ist aber ein unverzichtbares Modul zur Vereinfachung des Tarifzonensystems im VVS.

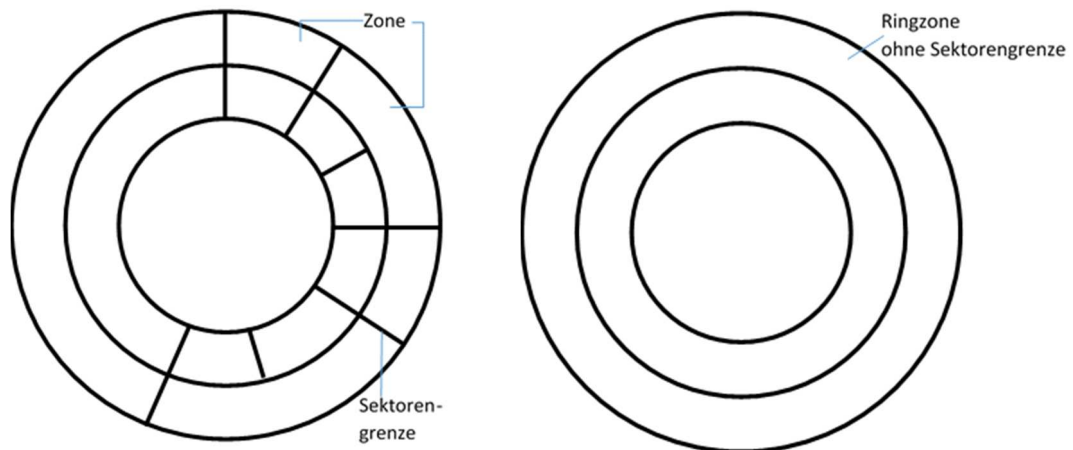


Abb. 5.3: Begrifflichkeiten der VVS-Tarifzonenreform

Für die Landeshauptstadt Stuttgart ist von großer Bedeutung, dass für die umfangreichen Pendlerströme zwischen dem Umland und dem schadstoffbelasteten Talkessel (Ein- und Auspendler) tarifliche Anreize gesetzt werden, um mehr Autofahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Mit dem Wegfall einer Tarifzone auch für Fahrten aus der Region in den Talkessel könnte der Preis um bis 25 Prozent gesenkt werden. Jeder Fahrgast, der aus Stuttgart (Zone 20) oder aus der Region in die heutige Zone 10 fährt, würde eine Tarifzone sparen. Dies wäre ein starker Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV. Allerdings würde diese Maßnahme (nur noch eine Tarifzone in Stuttgart auch für Ein- und Auspendler) Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen in der Größenordnung von 40 Mio. Euro pro Jahr verursachen, die von den Aufgabenträgern des ÖPNV finanziert werden müssten. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich mit ihren Partnern in der Region und dem Land Baden-Württemberg verständigen, ob eine (nachhaltige) Finanzierung dieser Maßnahme

möglich ist. Wenn die öffentliche Hand Geld für eine Tarifzonenreform zur Verfügung stellt, muss – neben der Vereinfachung des Tarifsystems - ein hoher verkehrlicher Nutzen erzeugt werden.

Eine „große“ Tarifzonenreform könnte damit zu einem wichtigen Baustein im Rahmen der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt werden. Allerdings macht ein finanzielles Engagement der öffentlichen Hand für Tarifmaßnahmen nur Sinn, wenn gleichzeitig Investitionen in den Ausbau des ÖPNV vorgenommen werden, um die Kapazitäten zu erhöhen, wie dies in der Landeshauptstadt vorgesehen ist.

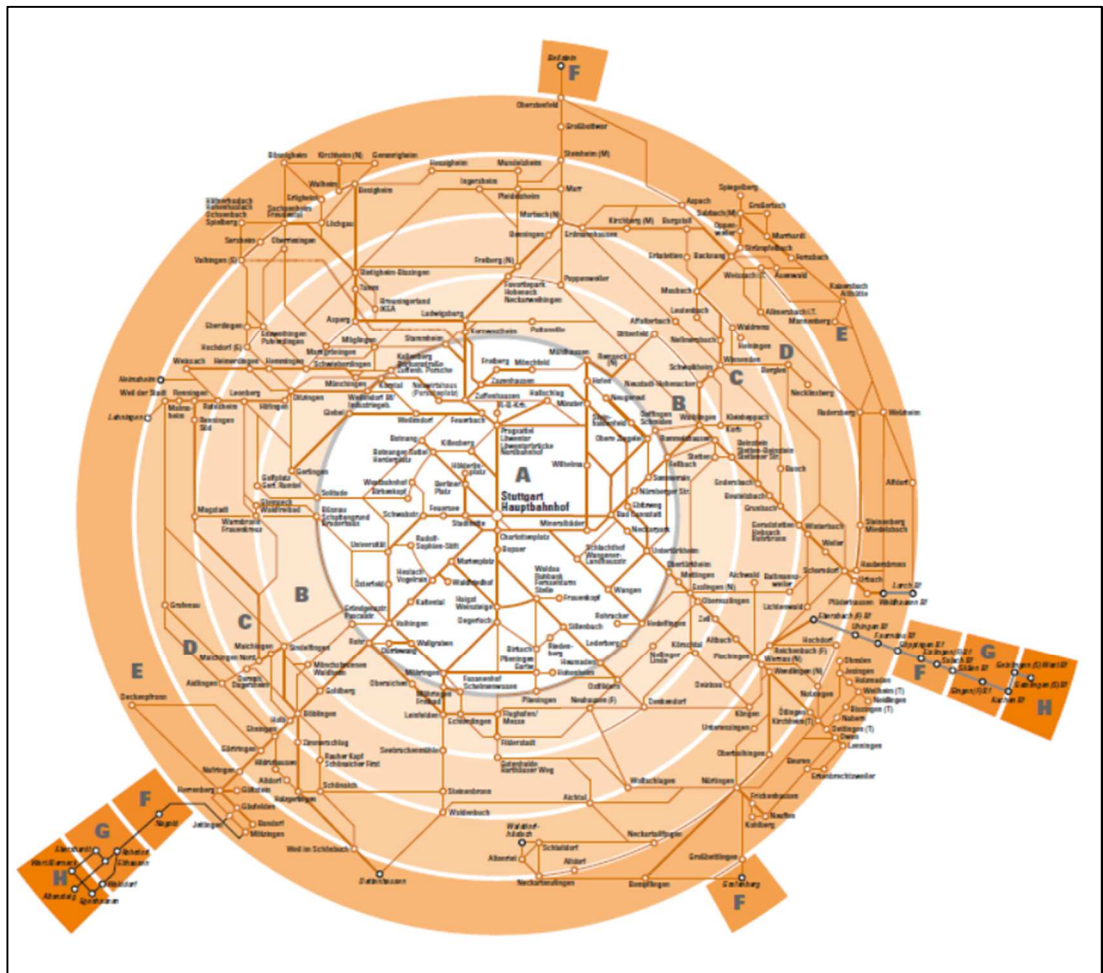


Abb. 5.4: Denkbares Tarifzonenmodell für den VVS

5.1.3.3 Ausweitungen des Verbundtarifes und Landestarif

Der VVS hat sich zum Ziel gesetzt, die Tariflücken zu den Nachbarverbänden sukzessive zu schließen. Um die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte und die Ausweitung des VVS-Tarifs zu ermöglichen, wurde 2008 ein Tarifzuschlag eingeführt. Mit diesen Mitteln konnten seither mehrere Maßnahmen realisiert werden, z. B. die Erweiterung des VVS-Tarifs ins Heckengäu (2013), nach Lorch (2014) sowie nach Nagold/Altensteig (2016).

Der Landkreis Göppingen ist Teil der Region Stuttgart, aber nicht voll in den VVS integriert. Der Schienenverkehr im Landkreis Göppingen wurde 2014 in den VVS-Tarif einbezogen („Teilintegration“). Bereits diese Maßnahme war sehr erfolgreich und hat zu erfreulichen Fahrgaststeigerungen auf der Filstalbahn geführt (+17 Prozent). Für die Zukunft wird eine Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS angestrebt. Die Landeshauptstadt Stuttgart, die Verbundlandkreise und der VRS haben einen Vorschlag unterbreitet, unter welchen finanziellen Bedingungen eine tarifliche Vollintegration des Landkreises Göppingen möglich ist. Über diesen Vorschlag muss der Kreistag des Landkreises Göppingen befinden. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtung der Landeshauptstadt mit dem Landkreis Göppingen wäre diese Maßnahme zu begrüßen. Im Zuge der Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn wäre auch eine Ausdehnung des VVS-Tarifs in Richtung des Landkreises Calw (bis zur Nagold) sinnvoll, um für Pendler aus diesem Raum das neue Angebot noch attraktiver zu machen.

Das Land Baden-Württemberg beabsichtigt, einen Landestarif („Baden-Württemberg-Tarif“) einzuführen, der im Endausbau ermöglichen soll, von jeder beliebigen Haltestelle in Baden-Württemberg zu jeder anderen Haltestelle mit einer einzigen Fahrkarte zu fahren. Der Landestarif soll nicht die Verbundtarife ersetzen, sondern als „Dachtarif“ für verbundüberschreitende Verkehre fungieren. Er soll im Land in erster Linie den heutigen Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn (C-Preis) ersetzen und im Schienenpersonenverkehr in Baden-

Württemberg einen unternehmensneutralen Tarif bilden, der von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet wird. Dazu wurde eine Gesellschaft gegründet („Baden-Württemberg-Tarif GmbH“), an der die SPNV-Aufgabenträger und die Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt sind.

Der Landestarif soll stufenweise umgesetzt werden. Die erste Stufe, die Ende 2018 eingeführt werden soll, umfasst zunächst nur den Gelegenheitsverkehr. Relevant für die Landeshauptstadt ist jedoch schon in der ersten Stufe die integrierte obligatorische Anschlussmobilität am Zielort. Das bedeutet, dass z. B. Fahrgäste aus Pforzheim oder Tübingen mit dem Baden-Württemberg-Tarif in Stuttgart ohne weiteres Ticket die Stadtbahnen und Busse benutzen können. In weiteren Ausbaustufen sollen die Anschlussmobilität am Startort sowie die Einbeziehung weiterer Ticketangebote realisiert werden.

Die verkehrlichen Verflechtungen in der Metropolregion werden immer enger. Im ÖPNV-Pakt der Aufgabenträger in der Region Stuttgart hat sich das Land Baden-Württemberg verpflichtet, mit dem Metropol-Express ab 2019 ein attraktives Produkt im SPNV einzuführen, mit dem Fahrgäste aus den Ober- und Mittelzentren der Metropolregion im 30-Minuten-Takt schnell in die Landeshauptstadt fahren können. Heute nimmt die Attraktivität des Tarifangebotes an der Verbundgrenze des VVS stark ab. Der Baden-Württemberg-Tarif muss in Bezug auf die Tarifangebote und den Preis deutlich attraktiver werden als der heutige C-Preis der Deutschen Bahn, um auch tarifliche Anreize zur Nutzung des Metropol-Expresses zu bieten. Wenn die Attraktivitätssteigerung des Baden-Württemberg-Tarifs nicht gelingt, wäre alternativ – in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften in der Metropolregion und dem Land – eine Ausweitung des VVS-Tarifs zu prüfen.

Maßnahmen im Bereich der TARIFSTRUKTUR

- > Schaffung einer einheitlichen Tarifzone in der Landeshauptstadt Stuttgart durch Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20
- > Wegfall der Sektorengrenzen in den Außenringen und dadurch erhebliche Reduzierung der Tarifzonen und Vereinfachung des Tarifzonensystems
- > Durchführung einer „großen“ Tarifzonenreform mit einer einheitlichen Tarifzone für Stuttgart auch für Ein- und Auspendler
- > Tarifliche Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS
- > Erweiterung des VVS-Verbundgebiets in Abstimmung mit den Partnern in der Metropolregion, sofern diese aus verkehrlicher Sicht und der Nachfrage sinnvoll sind
- > Einführung und Weiterentwicklung des Baden-Württemberg-Tarifs als „Dachtarif“ für verbundüberschreitende Verkehre

5.1.4 Marktsegmente im VVS-Tarifangebot

5.1.4.1 Gelegenheitsverkehr

Unter Gelegenheitsverkehr versteht man im Tarifgefüge die Tickets, welche für gelegentliche Fahrten genutzt werden, insbesondere das EinzelTicket inklusive des Kurzstreckentickets, das 4-er Ticket sowie das TagesTicket. Der Gelegenheitsverkehr hat sich im VVS in den vergangenen zehn Jahren zwar positiv, aber im Vergleich zu anderen Marktsegmenten jedoch unterdurchschnittlich entwickelt (+ 9 Prozent innerhalb der letzten zehn Jahre). Die Entwicklung im Gelegenheitsverkehr ist im Vergleich zu den Zeittickets stärkeren Schwankungen, zum Beispiel durch externe Faktoren wie dem Kraftstoffpreis, unterworfen. Die Bedeutung des Gelegenheitsverkehrs darf nicht unterschätzt werden. Es werden zwar nur rund 17 Prozent aller Fahrten im VVS mit Tickets des Gelegenheitsverkehrs zurückgelegt, diese sorgen jedoch für etwa ein Drittel der Tarifeinnahmen.

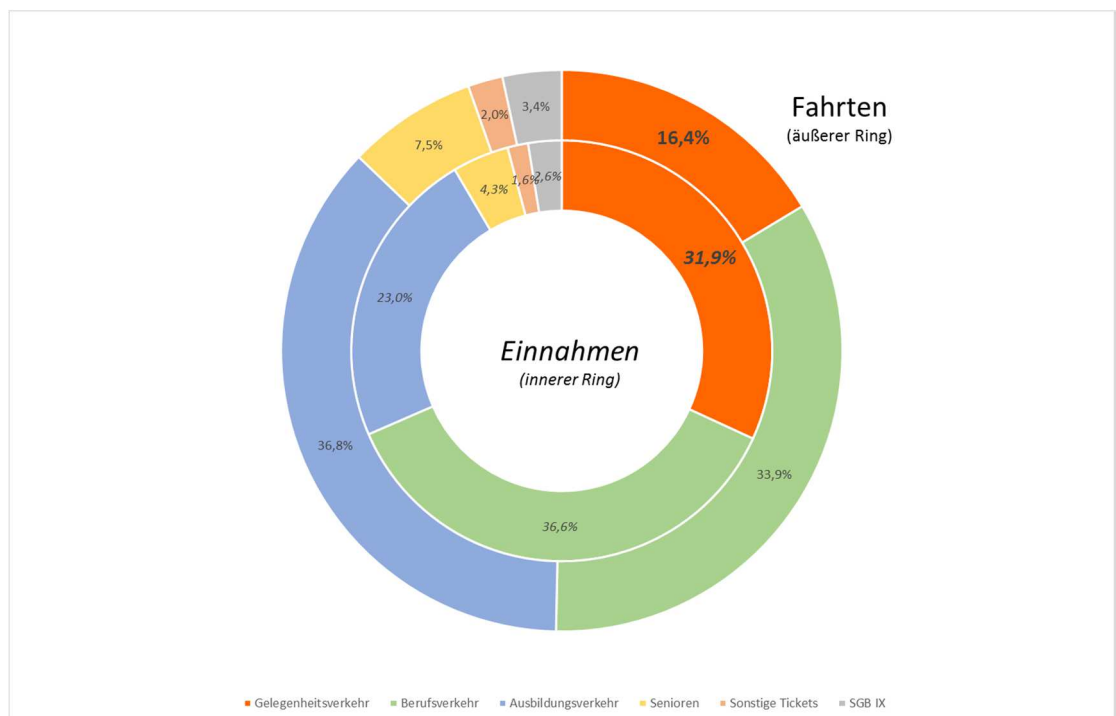


Abb. 5.5: Anteil von Einnahmen und Fahrgastzahlen je Teilmarkt (2017)

Neue Fahrgäste werden in aller Regel über den Gelegenheitsverkehr gewonnen. Wenn in nennenswertem Umfang zusätzliche Stammkunden gewonnen werden können, hat dies Auswirkungen auf die Nachfrage im Gelegenheitsverkehr. Wenn die Stammkundengewinnung in Zukunft fortgesetzt werden soll, braucht es einen stetigen Zustrom an neuen Kunden für den Gelegenheitsverkehr. Das Ticketangebot im Gelegenheitsverkehr wird in aller Regel für den Einstieg in das ÖPNV-System genutzt. Deshalb müssen gerade im Gelegenheitsverkehr tarifliche und vertriebliche Hemmschwellen abgebaut werden.

Für kurze Entfernungen gibt es das **Kurzstreckenticket**. Die Konditionen für das Kurzstreckenticket wurden 2006 grundlegend verändert. Galt früher eine strikte Zwei-Kilometer-Regelung, kann man seither drei Haltestellen mit der Stadtbahn und dem Bus bzw. einen Haltepunkt mit der S-Bahn oder Regionalbahn (seit 2012) fahren. Damit wurde der Berechtigtenkreis deutlich ausgeweitet. Die frühere Regelung mag gerechter gewesen sein, die neue Regelung ist einfacher und verständlicher. Sie hat auch gleich in den ersten Jahren zu einer erheblichen Steigerung der Verkaufszahlen geführt. Die Fahrgäste reagieren beim Kurzstreckenticket allerdings sehr preissensibel, da dieses Angebot teilweise auch durch Fußwege ersetzt werden kann. In einzelnen Stadtbezirken wird die Einführung eines Stadtbezirkstickets gefordert. Dies würde aber im Endeffekt zu 23 Zonen innerhalb der Landeshauptstadt führen. Als Alternative sollte eher die Ausweitung des Geltungsbereiches der Kurzstrecke unter Berücksichtigung von Erlös- und Umwanderungseffekten geprüft werden.

Das **EinzelTicket** ist ein unverzichtbares, klassisches Tarifangebot, das sich in jedem Nahverkehrssystem der Welt findet. Im VVS zahlen Kinder maximal den halben Preis. Die Geltungsdauer der EinzelTickets wurde 2017 von zwei auf drei Stunden erhöht. Bei diesem Tarifprodukt sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen.

Das **4er-Ticket** ist gegenüber dem EinzelTicket um rund 5 Prozent rabattiert. Die Nachfrage ist allerdings seit einigen Jahren rückläufig (von 2008 bis 2017

um -23 Prozent). Es stellt sich deshalb die Frage, ob das 4er-Ticket in Form des Papierfahrscheins langfristig eine Zukunft hat. Die relativ teure Beschaffung und Unterhaltung von Entwertern sind inzwischen nur noch für das 4er-Ticket erforderlich. Wegen nicht entwerteter 4er-Tickets gibt es bei Fahrscheinkontrollen immer wieder Probleme, sowohl für das Kontrollpersonal als auch für die Fahrgäste, die die Entwertung zum Teil schlichtweg vergessen. Beim HandyTicket wird bereits heute das EinzelTicket zum Preis eines Abschnittes auf dem 4er-Ticket ausgegeben. Es sollte daher geprüft werden, ob das konventionelle 4er-Ticket als Papierfahrschein generell durch ein elektronisches Tarifprodukt ersetzt werden kann. Das Smartphone bietet zahlreiche Möglichkeiten, das Ticketing zu vereinfachen. Zum Beispiel ist über das Smartphone eine **Bestpreis-Abrechnung** möglich. Der Kunde muss sich dabei vorher nicht für ein bestimmtes Tarifprodukt entscheiden. Er erhält die Gewissheit, dass der günstigste Preis (auf Tages- oder Monatsbasis) abgerechnet wird. Die SSB führt seit Anfang 2018 in Abstimmung mit dem VVS ein Pilotprojekt zur Bestpreis-Abrechnung über eine eigenständige App durch.

Das **TagesTicket** wird im VVS für Einzelpersonen und für Gruppen (bis zu fünf Personen) ausgegeben. Die Nachfrage nach dem TagesTicket ist in den letzten Jahren stark gestiegen (von 2008 bis 2017 um + 33 Prozent). Das TagesTicket ist einfach zu vermarkten und lässt sich gut über alle konventionelle und elektronische Vertriebskanäle verkaufen. Das TagesTicket wird häufig außerhalb der Hauptverkehrszeit im Freizeitverkehr genutzt. Der Freizeitverkehr wird in der verkehrspolitischen Diskussion häufig unterschätzt. Dabei sind inzwischen mehr Menschen im Freizeitverkehr unterwegs als im Berufsverkehr. Im Freizeitverkehr bestehen für den ÖPNV noch die größten Wachstumschancen. Hier ist der Verkehrsanteil vergleichsweise gering, während die freien Kapazitäten außerhalb der Hauptverkehrszeiten am höchsten sind. Das TagesTicket ist auch für Touristen, Geschäftsreisende und sonstige Besucher der Landeshauptstadt interessant. Es ist zugleich ein wichtiges Angebot für Bürger der Landeshauptstadt z. B. für Fahrten zum Einkaufen, Wandern, Besuch von Freunden oder Veranstaltungen. Das TagesTicket ist prädestiniert, als günstigen Einstiegsangebot im Gelegenheitsverkehr vermarktet zu werden. Pilothaft

wird das TagesTicket im Rahmen der Luftreinhaltemaßnahmen in der Feinstaubsaison 2017/18 mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg zu einem deutlich günstigeren Preis angeboten. Die Ergebnisse der ersten Monate sind ermutigend, da sich die Nachfrage nach dem TagesTickets deutlich erhöht hat. Die Ergebnisse aus diesem Projekt müssen ausgewertet und für eine Neuprofilierung des TagesTickets zu berücksichtigen werden.

Wenn mehrere Personen gleichzeitig den ÖPNV nutzen, werden die Preise oft als zu hoch empfunden. Beim Autoverkehr kostet eine Fahrt nicht mehr, wenn zwei oder mehr Personen mitfahren. Auch die neuen Mobilitätsformen wie Car-Sharing oder Ride-Sharing setzen den ÖPNV preislich unter Druck, insbesondere wenn mehrere Personen gleichzeitig unterwegs sind. Als konkurrenzfähiges Produkt im ÖPNV bietet sich insbesondere das **GruppenTagesTicket** an, das für Familien und Kleingruppen bis zu fünf Personen konzipiert wurde. Im Zusammenhang mit der Neuprofilierung des TagesTickets muss überprüft werden, ob die jetzigen Preise für das GruppenTagesTicket noch konkurrenzfähig sind.

Eine wichtige Rolle im Gelegenheitsverkehr spielt auch das **KombiTicket**, das in den 1980er Jahren im VVS „erfunden“ wurde und sich sehr gut entwickelt hat. Mit Großveranstaltern wie dem VfB Stuttgart, dem Staatstheater, dem Theaterhaus, der Landesmesse und vielen anderen wurden KombiTickets vereinbart, um den Besuchern eine umweltfreundliche und staufreie Anreise zu ermöglichen. In den beiden größten städtischen Hallen, der Hanns-Martin-Schleyer-Halle und der Porsche-Arena, sind die Veranstalter verpflichtet, mit dem VVS ein KombiTicket zu vereinbaren. Für viele Bürgerinnen und Bürger ist das KombiTicket der erste Kontakt nach ihrer Schulzeit mit dem ÖPNV. Die kostenfreie und einfache Nutzung ist für viele Besucher der Veranstaltungen überzeugend. Die Ausweitung von KombiTicket-Vereinbarungen für weitere Veranstaltungsorte (z.B. als obligatorischer Bestandteil von vertraglichen Vereinbarungen) ist zu fördern.

5.1.4.2 Berufsverkehr

Der Berufsverkehr gehört mit einem Anteil von 34 Prozent an den Fahrten und 37 Prozent an den Tarifeinnahmen zu den wichtigsten Marktsegmenten im VVS. Er ist in hohem Maße von der konjunkturellen Entwicklung abhängig. Die gute wirtschaftliche Lage mit hoher Beschäftigung und geringer Arbeitslosigkeit hat sicher einen Beitrag zu der positiven Entwicklung in diesem Bereich gesorgt. Voraussetzung für die gute Entwicklung im Berufsverkehr war aber auch die Einführung von zeitgemäßen Konditionen für das Abonnement und die Schaffung von Anreizen für Arbeitgeber, das FirmenTicket des VVS zu bezuschussen.

Innerhalb des Berufsverkehrs hat sich in jüngster Zeit insbesondere das **FirmenTicket** besonders gut entwickelt. Als erfolgreiche Maßnahme hat sich dabei die Einführung eines Anreizes für Arbeitgeber erwiesen, mit dem diese das FirmenTicket bezuschussen können. Gewährt bei diesem Tarifangebot ein Arbeitgeber seinen Beschäftigten einen Fahrtkostenzuschuss von mindestens zehn Euro im Monat, erhöht der VVS den Rabatt gegenüber dem JahresTicket für Jedermann auf zehn Prozent. Die Stadtverwaltung als Arbeitgeber ist mit gutem Beispiel vorangegangen und leistet einen Zuschuss von rund 27 Euro pro Monat und Mitarbeiter. Die Zahl der städtischen Beschäftigten mit einem FirmenTicket hat sich seither verdoppelt. Über 60 Prozent der Mitarbeiter bei der Stadt inklusive der Krankenhäuser sind im Besitz eines FirmenTickets. Auch das Land Baden-Württemberg („Jobticket BW“) und große Betriebe wie Daimler und Porsche leisten einen Fahrtkostenzuschuss. Insgesamt gewähren bereits über 620 Unternehmen und Behörden ihren Mitarbeitern einen Fahrtkostenzuschuss, darunter zahlreiche kleine und mittelständische Betriebe. Die Zahl der Nutzer des FirmenTickets ist seit Änderung der Konditionen im April 2014 um 54 Prozent gestiegen. In Zukunft sollen Firmen noch gezielter auf das FirmenTicket angesprochen werden. Dies gilt in besonderer Weise im Zusammenhang mit Neuansiedlungen oder Erweiterungen des Firmengeländes. Für die Akquise von neuen Firmen benötigen die Vertriebs-

partner SSB und DB ausreichendes und gut qualifiziertes Personal („key account manager“). Dieses Personal soll umfassend über Mobilitätsangebote des Umweltverbundes beraten und Unternehmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützen.

Für Berufstätige und sonstige Personen, deren Arbeitgeber nicht am Firmenticket-Modell teilnimmt, ist das reguläre **JahresTicket Jedermann** das Basisangebot. Zum Preis von zehn MonatsTickets können diese Kunden innerhalb des Geltungsbereiches das ÖPNV-Angebot des VVS ganzjährig unbegrenzt häufig benutzen. Das JahresTicket wird seit Änderungen der Konditionen für das Abonnement („12 für 10“) überwiegend im Abo mit monatlicher Abbuchung erworben. Das JahresTicket Jedermann bildet einen „Eckpreis“ für mehrere Tarifangebote im VVS. Es ist wichtig, dass dieses Basisangebot im Berufsverkehr als preiswerte Alternative zum Pkw wahrgenommen wird. Neben dem regulären JahresTicket jedermann gibt es als „Upgrade“ das JahresTicketPlus. Gegen einen Mehrpreis von rund zehn Euro pro Monat werden zusätzliche Leistungen wie Übertragbarkeit, erweiterte Mitnahmemöglichkeit, netzweite Gültigkeit am Wochenende sowie eine erweiterte Mobilitätsgarantie angeboten. Rund 20 Prozent der JahresTicket-Kunden nutzen das Plus-Angebot. Es ist zu prüfen, wie das Plus-Angebot durch Zusatzleistungen noch attraktiver gestaltet werden kann.

Für Berufstätige, die bezüglich ihrer Anfangszeiten flexibel sind, bietet der VVS das **9-Uhr-Ticket** an. Es ist derzeit zwischen 20 Prozent und 28 Prozent gegenüber den zeitlich uneingeschränkt geltenden Monats- und JahresTickets jedermann rabattiert. In der jetzigen Form wird das 9-Uhr-Ticket seit 2006 angeboten. Das Ticket wird derzeit überwiegend in den ersten beiden Preisstufen gekauft und von Berufstätigen genutzt, die in der Landeshauptstadt Stuttgart wohnen. In den Hauptverkehrszeiten stehen im ÖPNV nur in geringem Umfang freie Kapazitäten zur Verfügung, und es ist sehr aufwändig, gerade hier die Kapazitäten noch weiter auszubauen. Daher sollte der Versuch unternommen werden, durch Preismaßnahmen die Nachfrage wenigstens in einem ge-

wissen Umfang zu steuern. Mit der Einbeziehung des 9-Uhr-Tickets in das FirmenTicket und einer Preisabsenkung (und damit einer höheren Rabattierung gegenüber dem Jedermann-Angebot) wurde ab 2018 das Angebot attraktiver gestaltet. Es ist nach einer gewissen Zeit zu evaluieren, ob diese Maßnahmen ausreichend waren oder ob bei diesem Angebot noch nachgesteuert werden muss.

Für „klassische“ Vollzeitbeschäftigte ist das bestehende Zeitticketangebot des VVS grundsätzlich passend und bedarf strukturell keiner grundlegenden Änderung. Für die immer größer werdende Zahl der **Teilzeitbeschäftigten** gibt es jedoch kein passgenaues Angebot. Auch die zunehmende Möglichkeit des „Home-Office“ führt zu einem veränderten berufsbezogenen Mobilitätsverhalten. Es gibt unterschiedlichste Teilzeitmodelle, die sich in einem konventionellen Vertriebssystem kaum abbilden lassen. Hier eröffnen die elektronischen Medien die Möglichkeit, ein Tarifangebot für diese heterogene Nutzergruppe zu entwickeln. Dieses Angebot wäre zwischen dem klassischen Gelegenheitsverkehr und den Zeittickets anzusiedeln. Es ist damit nicht nur für Teilzeitkräfte interessant, sondern für alle Nutzer, die den ÖPNV regelmäßig, aber nicht so häufig nutzen, dass sich ein Zeitticket für sie lohnt. Dies muss kein neues Tarifprodukt sein, sondern könnte auf der Basis der bestehenden Tarife ausgestaltet werden. Ein notwendiges Modul wäre der Bestpreis: Dem Kunden muss garantiert werden, dass maximal der Preis eines Tages- oder MonatsTickets abgerechnet wird. Ein weiteres Element wäre eine Rabattierung des Preises, die entsprechend der Nutzungsintensität steigt. Dies würde Anreize zur verstärkten Nutzung des ÖPNV setzen. Mit einem solchen Angebot könnten auch Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut werden, da sich die Kunden sich nicht mehr bei jeder Fahrt mit dem Tarif beschäftigen müssten, da das Vertriebssystem je nach Nutzung immer den besten Preis berechnet. Mit dem aktuellen Pilotprojekt zum Bestpreis können Erfahrungen gesammelt werden, die in dieses neue Angebot einfließen sollen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart bietet ein **SozialTicket** an, mit dem den einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen die Teilhabe an der Mobilität

geboten werden kann. Das Sozialticket ist kein Tarifangebot des VVS, sondern wird von der Landeshauptstadt als Trägerin der Sozialhilfe finanziert. Die Leistungen im Rahmen des SozialTickets wurden 2015 deutlich ausgeweitet. BonusCard-Inhaber können MonatsTickets zum halben Preis erwerben. Die Nachfrage nach diesen rabattierten Tickets ist seither deutlich gestiegen (+72 Prozent). Mit der Landeshauptstadt besteht eine Ausgleichsregelung zur Finanzierung von Erlösverlusten durch die Preisabsenkung. Die Landeshauptstadt leistet einen jährlichen Beitrag von aktuell 5,1 Millionen Euro. Der Ausgleichsbetrag der Stadt ist gedeckelt und somit auch langfristig kalkulierbar. Die Höhe des Ausgleichsbetrages wurde 2017 im Rahmen einer Evaluation bestätigt. Das Sozialticket soll – unter Beibehaltung der städtischen Kofinanzierung – auch künftig angeboten werden.

5.1.4.3 **Ausbildungsverkehr**

Der Ausbildungsverkehr ist in Bezug auf das Beförderungsaufkommen mit einem Anteil von gut 37 Prozent das größte Marktsegment. Aufgrund der günstigeren Fahrpreise beträgt der Anteil bei den Einnahmen allerdings nur rund 24 Prozent. Die Rabattierung der Fahrpreise im Ausbildungsverkehr ist im ÖPNV-Gesetz des Landes vorgeschrieben (Mindestrabatt von 25 Prozent). Junge Menschen sind die Fahrgäste der Zukunft. Es ist deshalb im Interesse der Landeshauptstadt, dass die Nutzung des ÖPNV beim Weg zur Schule und Ausbildungsstätte als selbstverständliches Verhalten eingeübt wird.

Die neuen Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung gehen von einem Zuzug von jungen Familien nach Stuttgart aus. Die Schülerzahlen werden in den nächsten Jahren nur noch leicht sinken und danach wieder ansteigen. Die meisten Schüler an allgemeinbildenden Schulen sind mit dem verbundweit gültigen **Scool-Abo** unterwegs. Dieses Angebot wird durch die Landeshauptstadt Stuttgart bezuschusst. Während die Verbundlandkreise aktuell einen Zuschuss von 11,50 Euro pro Monat zahlen, erhalten Stuttgarter Schüler, die in Stuttgart zur Schule gehen, derzeit sogar 14,50 Euro pro Monat für den Erwerb des Scool-Abos. Bei steigenden Preisen verringert sich der Zuschussanteil

und derer Anteil, den die Schüler bzw. Eltern zu zahlen haben, steigt an. Deshalb ist der Zuschuss für das Scool-Abo von Zeit zu Zeit an die Tarifentwicklung beim Scool-Abo anzupassen. Die relative Zuschusshöhe soll auch im Sinne der Familienfreundlichkeit mindestens in der bisherigen Höhe erhalten bleiben. Die Zahlung des Zuschusses ist bisher daran geknüpft, dass Schüler „reguläre“ allgemeinbildende Schulen besuchen. Schüler von Ersatzschulen, wie z. B. der International School of Stuttgart, erhalten bisher keinen Zuschuss, weil das Land für Ersatzschulen keine Mittel im Rahmen der Schülerbeförderung zur Verfügung stellt. Hier sollte geprüft werden, ob eine Einbeziehung dieser Schüler künftig möglich ist. Beim Scool-Abo handelt es sich um kein Abo im klassischen Sinn. Es kann jederzeit für einen oder mehrere Monate ausgesetzt werden, was bei den Verkehrsunternehmen einen erheblichen administrativen Aufwand verursacht. Es sollte daher in Abstimmung mit den anderen Schulwegkostenträgern in der Region geprüft werden, ob das Scool-Abo in ein „echtes“ Abonnement umgewandelt werden kann.

Mit der Einführung des netzweit gültigen **Ausbildungs-Abos** im Ausbildungsjahr 2016/17 wurde ein wichtiger Schritt getan: Auszubildenden, Bufdis, FSJ'ler und andere Gruppen können nun den VVS zu einem im Vergleich zu früher relativ günstigen Preis verbundweit nutzen. Gleichwohl zahlen diese Abonnenten immer noch einen höheren Fahrpreis als die Nutzer des Scool-Abos und des StudiTickets. Im Sinne einer offensiven Heranführung junger Menschen an den ÖPNV wäre es wünschenswert, die Preisunterschiede dieser Tarifprodukte abzubauen. Dabei ist die unterschiedliche Finanzierung der einzelnen Ticketangebote (Zuschuss der Schulwegkostenträger und Solidarbeitrag beim StudiTicket) zu berücksichtigen. Dennoch sollte das langfristige Ziel sein, für alle Schüler und Auszubildende, ggf. für alle jungen Menschen bis zu einem bestimmten Alter, ein einheitliches, netzweit gültiges Angebot („Jugend-Ticket“) anzubieten. In diesem Zusammenhang sollten auch die Konditionen für das 14-Uhr-JuniorTicket überprüft werden.

Das VVS-**StudiTicket** ist ein Angebot für Studierende an Hochschulen im VVS, die mit dem VVS eine entsprechende Vereinbarung geschlossen haben.

Dazu zählen alle größeren Hochschulen in Stuttgart. Das Angebot wird durch einen Solidarbeitrag, den alle Studierende über das Studierendenwerk an den VVS entrichten, mitfinanziert. Durch eine Vereinbarung mit den Studierendenwerken konnte 2017 der Fortbestand des StudiTickets mittelfristig gesichert werden (bis zum Sommersemester 2023). Zur Überprüfung der Preise für den Solidarbeitrag wurde eine Evaluation vereinbart. Aufgrund der steigenden Studierendenzahlen ist der Absatz des StudiTickets in den letzten Jahren gestiegen. Die Marktdurchdringung ist hoch, stagniert aber seit geraumer Zeit – je nach Sommer- oder Wintersemester – zwischen 60 und 65 Prozent. Auch im Hinblick auf ihre Attraktivität als Hochschulstandort wird sich die Landeshauptstadt dafür einsetzen, dass das StudiTicket preislich attraktiv bleibt. Zudem soll die Attraktivität des StudiTickets dadurch erhöht werden, dass ein Einstieg flexibel in jedem Monat mit einer Gültigkeit von sechs Monaten möglich ist. Aktuell wird das StudiTicket für einen vorgegebenen Zeitraum ausgegeben. Die Flexibilisierung hilft zudem, die hohen Nachfragespitzen in den Vertriebsstellen abzubauen.

Mit dem **Anschluss-StudiTicket** wurde ein Angebot geschaffen, das Studierende, die außerhalb des Verbundgebiets studieren, aber in Stuttgart oder der Region wohnen, nutzen können. Daneben ist das Ticket auch für Studierende geeignet, die in einem Betrieb in der Region ihr Praktikum absolvieren. Dieses Angebot wurde in den letzten Jahren immer stärker nachgefragt und hat sich inzwischen etabliert.

5.1.4.4 Senioren

Die Senioren sind die Bevölkerungsgruppe, die zahlenmäßig am stärksten wächst. In der Landeshauptstadt wohnen bereits über 100.000 Menschen über 65 Jahre, die Gruppe der Älteren wächst jährlich um bis zu zwei Prozent. Immer mehr Senioren sind bis ins hohe Alter (auto-)mobil. Der Anteil der Senioren, die über Pkw und Führerschein verfügen, ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Ihre Wege im motorisierten Verkehr dienen sehr unterschiedli-

chen Fahrtzwecken, viele Wege finden in der Freizeit statt. Wie die Mobilitätsbefragung des Verbands Region Stuttgart zeigt, sind die Mobilitätsquote, die Wegehäufigkeit und Wegelänge, aber auch die Nutzung des ÖPNV bei den älteren Menschen leicht unterdurchschnittlich. Die Senioren sind keine Zielgruppe, die leicht für den ÖPNV zu gewinnen ist. Andererseits nutzen fast 80 Prozent der Senioren den ÖPNV in der Region zumindest gelegentlich und stellen damit ein großes Potenzial dar. Das Ziel muss sein, unter diesen Gelegenheitsnutzern die Anzahl der Fahrten mit dem ÖPNV zu erhöhen und einen möglichst großen Teil dieser Kunden als Stammkunden zu gewinnen. Hierfür bietet der Verbundtarif mit dem **SeniorenTicket** das passende Tarifprodukt.

Als erste Maßnahme zur Gewinnung neuer SeniorenTicket-Nutzer wurde 2011 die Sperrzeit beim SeniorenTicket (montags bis freitags erst ab 9 Uhr) aufgehoben und neue Konditionen für das Abonnement (Preisregel „12 für 10“ bei monatlicher Abbuchung) eingeführt. 2014 folgte eine weitere wichtige Angebotsverbesserung für das Senioren-JahresTicket/Abo, das seither generell im ganzen Netz des VVS gilt. Mit diesen Maßnahmen konnte der jahrelange Abwärtstrend beim SeniorenTicket gestoppt und umgekehrt werden. Obwohl das Potenzial jährlich angestiegen war, gingen bis 2010 die Verkaufszahlen beim SeniorenTicket kontinuierlich zurück. Seit 2011 sind die Fahrtenzahlen beim SeniorenTicket wieder angestiegen (2017 im Vergleich zu 2010 um + 33 Prozent). Rund 42.000 Senioren sind derzeit regelmäßig mit dem SeniorenTicket unterwegs. Besonders erfreulich ist, dass – wie beabsichtigt – der Anteil der Abonnenten deutlich gewachsen ist. Mit der derzeitigen Angebotsausgestaltung beim SeniorenTicket ist der VVS gut aufgestellt. Mit verschiedenen Marketing-Aktionen (z. B. Gewährung Freimonat bei Einstieg ins Abo) soll jedoch weiter versucht werden, zusätzliche Senioren von den Vorteilen eines SeniorenTickets zu überzeugen.

Es ist wichtig, die „Jungsenioren“ bereits möglichst früh (beim Eintritt in den Ruhestand) für das SeniorenTicket zu gewinnen und sie dann lange zu halten.

Aber auch bei den schon etwas betagteren Senioren (über 80 Jahre) bestehen Chancen, diese für das Seniorenticket zu gewinnen und darüber hinaus noch einen Beitrag für die Verkehrssicherheit zu leisten. Der Landkreis Ludwigsburg hat ein erfolgreiches Pilotprojekt durchgeführt, bei dem ältere Senioren auf freiwilliger Basis ihren Führerschein zurückgeben konnten und dafür ein Jahr lang kostenlos ein verbundweit gültiges Seniorenticket erhalten haben.

Maßnahmen im Bereich der VVS-TARIFANGEBOTE

- > Prüfung einer Ausdehnung des Geltungsbereiches des Kurzstrecken-Tickets
- > Durchführung eines Pilotprojektes zur Bestpreisabrechnung
- > Langfristig Ersatz des konventionellen 4er-Tickets durch ein elektronisches Ticket (HandyTicket), um auf die kostenintensiven Entwerter verzichten zu können.
- > Neuprofilierung des TagesTickets als Einstiegsangebot in das System ÖPNV und als Basisangebot im Gelegenheitsverkehr
- > Schaffung von konkurrenzfähigen Preisen für Familien und Kleingruppen beim GruppenTagesTicket
- > Ausbau des KombiTickets
- > Attraktivitätssteigerung des 9-Uhr-Tickets
- > Ausweitung der Angebote beim JahresTicket Plus
- > Flexibles Tarifangebot mit Bestpreis und Rabattanreizen bei höherer Nutzung für Teilzeitbeschäftigte und Fahrgäste, die öfter fahren, für die sich ein Zeitticket aber nicht lohnt. Ein solches Tarifprodukt kann aber nur mit elektronischen Vertriebswegen umgesetzt werden.
- > Erweiterung des Berechtigtenkreises für das Scool-Abo
- > Umwandlung Scool-Abo in ein echtes Jahresabonnement
- > Prüfung eines einheitlichen Tarifangebots für alle jungen Menschen bis zu einer bestimmten Altersgrenze („Jugend-Ticket“)
- > Überprüfung der Konditionen für das 14-Uhr-JuniorTicket
- > Prüfung der Einführung des Angebots „Führerschein gegen Senioren-JahresTicket“ auch in der Landeshauptstadt Stuttgart.

5.2 Vertrieb

5.2.1 Ziele im Vertrieb

Um mehr Bürgerinnen und Bürger für den ÖPNV zu gewinnen, muss dessen Nutzung einfach und kundenfreundlich gestaltet werden, insbesondere beim Erwerb der Fahrkarten. Das bedeutet, **vertriebliche Hemmschwellen abzubauen** sowie die Kunden über attraktive Abo-Produkte und einen guten Kundenservice langfristig an den ÖPNV zu binden. Ein weiteres Ziel ist die **Reduktion der Vertriebskosten**. Dazu können die elektronischen Vertriebswege beitragen, die kostengünstiger als traditionelle Vertriebswege sind, wenn sie massenhaft in Anspruch genommen werden. Die einzelnen Vertriebskanäle (derzeit personenbedienter Vertrieb in den Kundenzentren, private Verkaufsstellen, Fahrscheinautomaten, Verkauf im Bus sowie mobiler Vertrieb) sind konsequent weiterzuentwickeln und an den Kundenbedürfnissen und an Wirtschaftlichkeitsaspekten auszurichten. Daneben muss berücksichtigt werden, dass neu zu beschaffende Vertriebseinrichtungen den Landestarif verkaufen können. Weiterhin spielt auch das Ziel der **Einnahmensicherung** eine wichtige Rolle. Die Fahrausweise müssen fälschungssicher sein sowie schneller, einfacher und sicherer geprüft werden können.

5.2.2 Vertriebsmix

Die Vertriebslandschaft im ÖPNV befindet sich seit einigen Jahren im Umbruch. Die Digitalisierung des ÖPNV schreitet voran, gerade auch auf dem Gebiet des Vertriebes. Es wurden neue elektronische Vertriebswege eingeführt, die eine ständig höhere Kundenakzeptanz finden. Dennoch behalten die klassischen Vertriebskanäle ihre Berechtigung, auch wenn ihre Bedeutung zurückgehen wird. Da elektronische Vertriebswege bei massenhafter Nutzung deutlich kostengünstiger sind, ist eine Verschiebung von den klassischen Vertriebskanälen in Richtung des elektronischen Vertriebs und der Abonnements

anzustreben. Dabei ist zu beachten, dass im Vertrieb der SSB die elektronischen Kanäle bereits heute eine deutlich höhere Rolle spielen als im Gesamtverbund. Verbundweit wird bis 2025 folgender Vertriebsmix angestrebt:

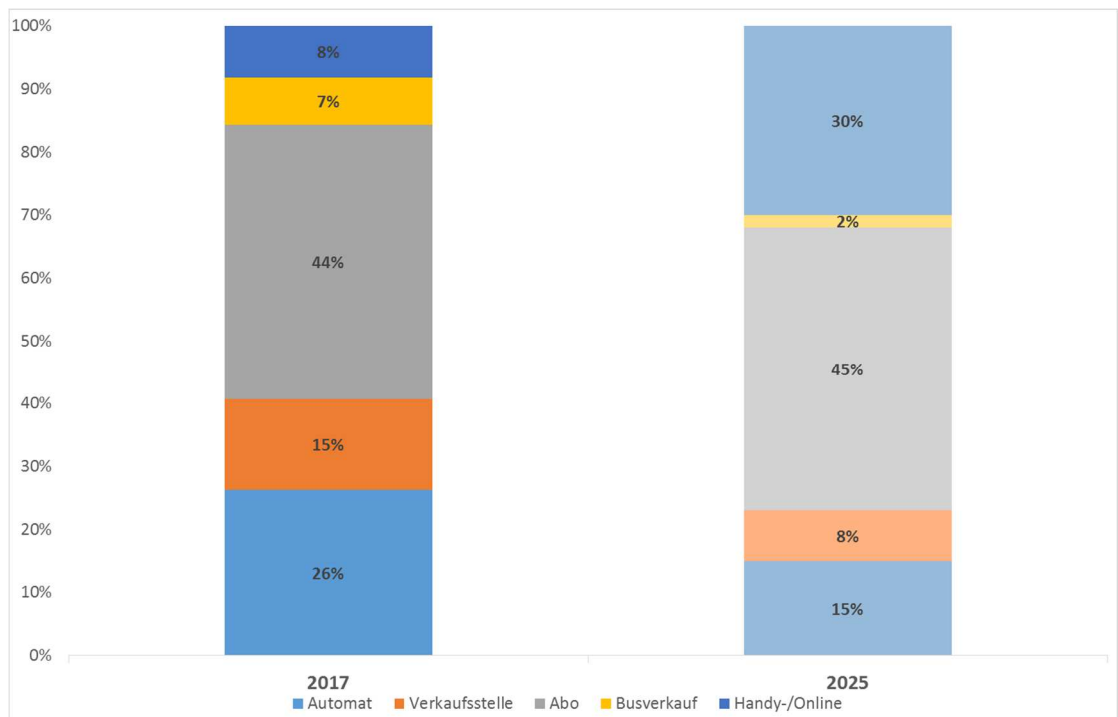


Abb. 5.6:
Anteile der Vertriebskanäle am Umsatz im Gesamt-VVS
(Stand 2017 und Ziel 2025)

5.2.3 Klassischer Fahrausweisverkauf

Dem Kunden wird an den Haltestellen oder im Fahrzeug eine Möglichkeit zum Erwerb von Fahrscheinen geboten. Der Verkauf beim Fahrer über **Fahrscheindrucker** sollte aber zur Beschleunigung des Betriebsablaufs auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Daher sind die tarifliche Neupositionierung des TagesTickets sowie eine Preisdifferenzierung in Bezug auf die Vertriebswege, wie zum Beispiel der Rabatt beim HandyTicket, äußerst sinnvoll, um die Busfahrer vom Verkaufsgeschäft zu entlasten.

Oft geschmäht wird der Fahrausweisverkauf aus **Ticketautomaten**, obwohl dort hinsichtlich der Bedienungsfreundlichkeit und auch der Zuverlässigkeit in

der Vergangenheit deutliche Fortschritte erzielt wurden. Auch auf diese Verkaufstechnik wird in absehbarer Zeit nicht verzichtet werden können. Die SSB wird ab Ende 2019 neue Fahrausweisautomaten einführen. Die Bedienung soll nach den neusten Erkenntnissen weitgehend intuitiv sein und den Fahrgästen einen einfachen und schnellen Weg zum Ticketkauf ermöglichen. Das bisher über die Automaten verfügbare Ticketsortiment (Gelegenheits- und Zeittickets) soll beibehalten werden. Die Automaten sollen die Möglichkeit bieten, Ticketkäufe auch auf der polygoCard zu tätigen. Die neuen Automaten setzen den bundesweiten Standard zum eTicket um. So sollen zum Beispiel auch sogenannte Aktionslisten verarbeitet werden können. Dabei werden Änderungen (z. B. Tarifzonenänderung), die ein Abo-Kunde elektronisch oder postalisch an sein Abocenter übermittelt hat, am Automaten auf die polygoCard geschrieben; der Gang ins Kundenzentrum entfällt. An den neuen Automaten soll wie bisher mit Bargeld, mit giroCard und mit Kreditkarte bezahlt werden können. Die Möglichkeit zum kontaktlosem Bezahlen ist vorzusehen. Die einschlägigen rechtlichen Bestimmungen zur Barrierefreiheit sind einzuhalten. Zudem sollen über die neuen Automaten auch Fahrscheine des Baden-Württemberg-Tarifes erworben werden können. Ticketautomaten sind allerdings kostenintensiv. Mit einem steigenden Anteil alternativer Vertriebskanäle könnte sich die Möglichkeit eröffnen, die hohe Anzahl von Automaten zu reduzieren, ohne den Kundenservice einzuschränken. Langfristig ist auch ein vollständiger Ersatz der Ticketautomaten durch modernere Technik (z. B. Smartphones) anzustreben,

Der teuerste Vertriebskanal ist der Verkauf im **personenbedienten Kundenzentrum**. Aus Gründen des Kundenservices kann darauf nicht verzichtet werden. Es ist auch kein Abbau von Kundenzentren vorgesehen. Ziel sollte jedoch sein, die Kundenzentren von Standardvorgängen zu entlasten, damit die Mitarbeiter ausreichend Zeit zur Beratung erhalten. Neben der Modernisierung und zeitgemäßen Ausgestaltung der Kundenzentren mit personenbedientem Vertrieb ist ein telefonischer First-Level-Service sowie ein Online-Self-Service anzustreben.

5.2.4 Abonnements

Abonnenten sind die aktivsten Nutzer des ÖPNV und sichern den Verkehrsunternehmen eine stabile Einnahmenbasis. Die Gewinnung zusätzlicher Abonnenten ist deshalb ein wichtiges und anspruchsvolles Ziel, da die natürliche Fluktuation von Stammkunden aufgrund von Jobwechsel, Umzug etc. durch Neukunden permanent ausgeglichen werden muss. Zur Neukundengewinnung können Sonderaktionen mit Gutscheinen oder Freimonaten eingesetzt werden. Aber auch die direkte Ansprache potenzieller Kunden im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder von Marketingmaßnahmen begleitend zu Angebotsverbesserungen sind schon erfolgreich praktiziert worden. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet, dass die Verkehrsunternehmen gemeinsam mit dem VVS hier weiterhin zielgruppengerechte Aktionen entwickeln und durchführen.

Die Bestellung und Änderungen von Aboverträgen soll kundengerechter ausgestaltet werden. Inzwischen bestellen viele Kunden ihr Abo bereits online, was für sie bequem und für das Abo-Center kostengünstig ist. Zur Entlastung der Verkaufsstellen muss in den Abo-Centern der Verkehrsunternehmen eine qualifizierte Kundenbetreuung über die gesamte Laufzeit des Abonnements erfolgen.

5.2.5 polygoCard

Im Jahr 2015 wurde im VVS die polygoCard eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Chipkarte auf Basis des bundesweiten Standards der VDV-Kernapplikation, die ein hohes Maß an (Fälschungs-) Sicherheit aufweist. Auf der polygoCard werden aktuell bereits alle Abonnements gespeichert. Die Ausweitung auf weitere Zeitticket-Produkte und die Einführung des Aktionslistenverfahrens (ALISES) befinden sich in Umsetzung. Die Karte ist multimodal ausgerichtet. Daher kann sie auf Wunsch des Kunden auch als Zugangsmedium für weitere Mobilitätsdienstleistungen in Ergänzung des klassischen

ÖPNV dienen. Mit der polygoCard kann der Kunde z. B. auch die Car-Sharing und Bike-Sharing-Angebote in der Region nutzen.

Die polygoCard stellt damit einen wichtigen Baustein zur Förderung und Vernetzung des Umweltverbundes dar. Die Nutzbarkeit der polygoCard beschränkt sich dabei nicht auf den Bereich der Mobilität. Sie ist zum Beispiel auch in der Stadtbibliothek als Bibliotheksausweis nutzbar. Die Landeshauptstadt verfolgt den Ausbau der polygoCard zu einer Bürgerkarte, mit der die umweltfreundliche Mobilität und städtische Dienstleistungen genutzt werden können. Die Landeshauptstadt wird für ihren Bereich dafür Sorge tragen, dass Inhaber einer polygoCard exklusive Vergünstigungen erhalten, sofern dies wirtschaftlich vertretbar und rechtlich zulässig ist (z. B. bei dem neuen Fahrradverleihsystem RegioRadStuttgart). In diesem Zusammenhang sind weitere Preismodelle und Services (z. B. „single-sign-on“ mit einheitlicher Mobilitätsabrechnung) zu prüfen, die einer stärkeren Vernetzung nachhaltiger Mobilität dienen.

5.2.6 HandyTicket

Seit 2012 kann man im VVS Einzel- und TagesTickets mobil über sein Handy kaufen, seit 2016 auch Wochen- und MonatsTickets. Außerdem kann auch das online gekaufte StudiTicket als HandyTicket ausgegeben werden. Mit einem Verkauf von rund 600.000 Tickets pro Monat ist das HandyTicket inzwischen kein Nischenprodukt mehr. Künftig werden durch den NFC-Standard oder andere Möglichkeiten der kontaktlosen Datenübertragung die Systemwelten des klassischen chipkartenbasierten eTicketings und des HandyTicketings miteinander verschmelzen.

Das HandyTicket im VVS bietet bereits heute im Bereich der EinzelTickets eine Rabattierung an. Das auf diesem Wege gekaufte EinzelTicket kostet den Preis einer Fahrt mit dem entsprechenden 4erTicket. In diesem Zusammenhang ist das klassische 4er-Ticket als Papierfahrtschein zu überprüfen. Bei ei-

nem langfristigen Wegfall des 4erTickets (und dem Ersatz durch ein HandyTicket) könnte auf die Entwerfer verzichtet werden. Der Vertriebsweg HandyTicket ist gut geeignet, um mit innovativen Tarifangeboten Kundengruppen besser zu erreichen, die häufig, aber nicht regelmäßig mit dem ÖPNV unterwegs sind (vgl. auch Kap. 5.1.4.2.).

Damit noch mehr Kunden den vergleichsweise günstigen und für die Nutzer attraktiven Vertriebsweg HandyTicket nutzen, ist dessen Funktionalität kontinuierlich in Punkto Bedienerfreundlichkeit und Angebotsumfang zu verbessern. Die Nutzung des HandyTickets ist auch für Kunden, die nur gelegentlich im VVS unterwegs sind, so einfach wie möglich zu gestalten. Derzeit werden die meisten HandyTickets über die App „VVS mobil“ gekauft. Dabei ist der Ticketshop der SSB in diese App integriert. Daneben kann man HandyTickets auch über weitere Apps, z.B. „SSB move“, „DB Navigator“ oder „moovel“ kaufen. Um weitere Kundengruppen zu erschließen oder zusätzliche Services zu bieten, ist der Verkauf über zusätzliche Apps durchaus denkbar. Wichtig ist, dass das Design und die Sicherheit (elektronische Kontrollmedien) den selben Standard haben. Außerdem ist anzustreben, dass Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Stuttgart auch in anderen Städten und Regionen schnell und bequem mobile Tickets kaufen können, ohne die regionale App nutzen zu müssen. Dafür ist eine Interoperabilität der HandyTicket-Systeme in Deutschland erforderlich. Ebenso muss die Beteiligung an regionalen, landesweiten und nationalen, inter- und multimodalen Mobilitätsplattformen (z. B. moveBW, Mobility inside) geprüft werden.

Maßnahmen im Bereich VERTRIEB

- > Beschaffung von neuen Ticketautomaten mit höherer Bedienungs-freundlichkeit
- > Preisdifferenzierung bei den Vertriebswegen zur Entlastung der Bus-fahrer vom Verkaufsgeschäft
- > Ausweitung der polygoCard auf alle Zeittickets
- > Weiterer Ausbau der polygoCard zu einer multimodalen Mobilitäts- und Bürgerkarte
- > Aufbau bzw. Beteiligung an einer inter- und multimodalen Mobilitäts-plattform mit Buchungsmöglichkeiten für den ÖPNV und nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen
- > Erleichterter Zugang zum Ticketkauf über das Handy
- > Bundesweite Interoperabilität des HandyTickets
- > Überprüfung der Notwendigkeit von konventionellen Entwertern

6. Perspektiven für Stuttgart

6.1 Regionaler Schienenverkehr

6.1.1 Regionalzüge (Kapazitäten)

Die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21“ führt teilweise zu verkürzten Reisezeiten auf den Zulaufstrecken zum Stuttgarter Hauptbahnhof, von denen auch der Regionalzugverkehr profitiert. Mit dem neuen Fernbahntunnel zum Flughafen erhält dieses Verkehrsmittel sogar zusätzlich eine völlig neue Bedienungsaufgabe. Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für die Regionalzüge beabsichtigt, die neuen Möglichkeiten der Infrastruktur durch die Umstellung des Regionalzugverkehrs auf das Konzept der MetropolExpress-Züge auch optimal zu nutzen. In der Folge ist eine deutliche Attraktivitätssteigerung beim Regionalzugverkehr zu erwarten. Die von SSB und VVS durchgeführte Verkehrsuntersuchung auf der Basis des regionalen Verkehrsmodells weist im einfachen Prognosefall eine ungefähre Verdoppelung der heutigen Nutzerzahlen im Stuttgarter Stadtgebiet auf dann rund 150.000 Fahrgäste an Normalwerktagen aus. Eine aktive Reduzierung des Individualverkehrs im Stuttgarter Talkessel würde sich auf das MetropolExpress-Netz allerdings nur noch geringfügig auswirken.

Die gesteigerte Attraktivität des Regionalzugverkehrs hat punktuell eine entlastende Wirkung auf das S-Bahn-Netz, das dadurch in die Lage versetzt wird, zusätzliche Verkehre aus IV-Verkehrsbeschränkungen im Stadttinneren aufzunehmen. Wegen der zumindest kurz- bis mittelfristig begrenzten Möglichkeiten eines deutlichen Kapazitätsausbaus im S-Bahn-System wäre eine solche leicht veränderte Aufgabenteilung zwischen Regionalzug- und S-Bahn-Verkehr zu begrüßen. Um diesen Effekt nutzbar zu machen, ist die Sicherstellung ausreichender Beförderungskapazitäten im Regionalzugverkehr von entscheidender Bedeutung. Dem Land wurden deshalb die Ergebnisse der von SSB und VVS beauftragten Studie (vgl. Kap. 3.4.3) mit den prognostizierten Fahrgastzahlen nach der Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ zur Verfügung gestellt. Das

Land Baden-Württemberg wird gebeten, die Kapazitäten im Regionalzugverkehr auf diese künftigen Anforderungen hin auszulegen.

Der größte Engpass im Schienennetz der Deutschen Bahn AG im Zulauf auf den Stuttgarter Hauptbahnhof besteht ab der Einfädelung der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart in den Schienenkorridor Ludwigsburg – Stuttgart im Stadtbezirk Zuffenhausen. Hier sollten deshalb Ausbauoptionen im Korridor Stuttgart Hbf. – Zuffenhausen bestmöglich offengehalten werden. Dies gilt einschließlich der sog. „P-Option“, also der zusätzlichen Einfädelung von Streckengleisen aus Richtung Feuerbach in den neuen Fernbahntunnel Stuttgart Hbf. – Bad Cannstatt im Bereich Nordbahnhof. Für eine optimierte Verteilung von Fahrgästen des Regionalzugverkehrs im innerstädtischen ÖPNV-Netz wäre zudem ein zusätzlicher Halt von Regionalzügen im nördlichen Stuttgarter Stadtgebiet von großem Vorteil. Die Landeshauptstadt Stuttgart spricht sich deshalb für einen Ausbau des S-Bahn-Haltepunkts Feuerbach zum Regionalverkehrshalt aus.

6.1.2 S-Bahnen (Kapazitäten, Netz/Angebot)

Der S-Bahn-Verkehr in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart (VRS) sorgt nicht nur für eine attraktive Anbindung der Nachbarlandkreise an die Landeshauptstadt, sondern erfüllt auch wichtige Funktionen bei der innerstädtischen Verkehrserschließung. Die vom VRS mittelfristig geplante Realisierung eines ganztägig durchgehenden 15-Minuten-Takts auf allen Linien deckt sich hervorragend mit diesen Funktionen. Die im Verkehrsmodell sich abzeichnende stärkere Rolle des Regionalzugverkehrs bei der Bewältigung der regionalen Verkehrsnachfrage ist aus städtischer Sicht zu begrüßen, da dies die Chancen auf eine Stabilisierung des S-Bahn-Betriebs erhöht und Kapazitätsreserven für die Auswirkungen verkehrslenkender Maßnahmen im Stuttgarter Talkessel erhält. Auch eine Modernisierung des Signalsystems (Umstellung auf ETCS) im Kernbereich des S-Bahn-Netzes würde in diesem Sinne wirken und würde deshalb von der Landeshauptstadt begrüßt

Obwohl das Verkehrsmodell zwischen 2010 und 2025 insgesamt nur eine leichte Zunahme der S-Bahn-Nutzer in Stuttgart vorhersagt, erfahren die Streckenabschnitte Korntal – Neuwirtshaus und Goldberg – Rohr, die nicht durch Regionalzüge entlastet werden, kritische Belastungszunahmen. Während im Korridor der S6/S60 durch die Verlängerung der Stadtbahn zum S-Bahn-Haltepunkt Weilimdorf eine Entlastung erzielt werden könnte, sieht die Landeshauptstadt im Korridor der S1 keine städtische Handlungsoption. Mittelfristig sollte diese Linie daher in den Hauptverkehrszeiten generell mit Langzügen verkehren. Eine flankierende Unterstützung kann sich zudem aus dem künftigen Verkehrsangebot auf der sog. Panoramastrecke ergeben.

Der VRS wird die Frühanbindung des Flughafens Stuttgart mit der S-Bahn ab Dezember 2018 realisieren. Auch viele Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger können dann frühe Abflüge zeitgerecht mit dem ÖPNV erreichen. Die Maßnahme wird von der Landeshauptstadt daher begrüßt.

Die im Regionalverkehrsplan verankerten Ausbauoptionen „T-Spange“ und „Nordkreuz“ sind geeignet, die innerstädtische S-Bahn-Stammstrecke zu entlasten, einen Teil der äußeren Stadtbezirke mit kurzen Fahrzeiten direkt miteinander zu verbinden sowie deren Vernetzung mit dem Umland zu intensivieren. Die Landeshauptstadt wird sich deshalb dafür einsetzen, dass diese Optionen offen gehalten werden. Angesichts des erheblichen baulichen Aufwands wird eine Umsetzung im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsentwicklungsplans jedoch nicht erwartet.

6.1.3 Panoramastrecke / Salamanderbahn

Eine der wesentlichen Prämissen für das Projekt „Stuttgart 21“ war die Einbindung der Gäubahn (Stuttgart – Singen – Zürich) in den Bahnknoten Stuttgart über den Flughafen. Es liegt im Interesse der Landeshauptstadt wie auch der anderen Projektpartner, dass auf den Fildern eine neue Drehscheibe für den Bahverkehr entstehen soll, für Stadtbahn, S-Bahn, Regional- und Fernverkehr,

und dies in unmittelbarer Nähe zum Manfred-Rommel-Flughafen und zur Landesmesse Stuttgart. Mit der Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ benötigt die Deutsche Bahn AG daher den innerstädtischen Abschnitt der Gäubahn, die Panoramastrecke, nicht mehr. Die Stadt hat die Flächen dieser Strecke bereits 2001 von der Bahn erworben. Im Schlichtungsverfahren zu „Stuttgart 21“ wurde vom Schlichter zur Gäubahn folgendes bestimmt: „Die Gäubahn bleibt aus landschaftlichen, ökologischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erhalten und wird leistungsfähig, z. B. über den Bahnhof Feuerbach, an den Tiefbahnhof angeschlossen“. Der Verband Region Stuttgart hat daher die Trasse im Regionalplan gesichert.

Derzeit werden vom Land Baden-Württemberg und dem VRS als Aufgabenträger für den schienengebundenen Verkehr sowie der Landeshauptstadt Stuttgart als Grundstückseigentümerin verschiedene Studien durchgeführt, um zu ermitteln, ob und welche verkehrliche Nutzung für die Panoramastrecke, aufbauend auf dem im Bau befindlichen Projekt „Stuttgart 21“, verkehrlich und wirtschaftlich möglich ist. Insbesondere Land und VRS lassen dabei verschiedene Betriebskonzepte untersuchen und die dafür erforderlichen Maßnahmen an der Infrastruktur erarbeiten. Diese Untersuchungen haben das Ziel, mit einem künftigen – voraussichtlich eisenbahnmäßigen – Angebot auf der Panoramastrecke einen hohen verkehrlichen Nutzen nach der Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ zu erreichen.

Für kurzfristig umsetzbare Angebote auf der Panoramastrecke, die insbesondere Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln bis zu endgültiger Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs und der Verkehrsdrehscheibe am Flughafen bieten, werden darüber hinaus Interimslösungen untersucht. So wird u. a. geprüft, ob unmittelbar nach dem Wegfall der Anbindung der Panoramastrecke an den heutigen Kopfbahnhof, der 2025 zu erwarten ist, ein End- und Verknüpfungspunkt im Bereich zwischen der S-Bahn-Station „Nordbahnhof“ und der Stadtbahnhaltestelle „Löwentorbrücke“ vorgesehen werden könnte. Ein solcher Interimszustand lässt eine Weiterführung, z. B. im Sinne des Schlichterspruchs zu „Stuttgart 21“, offen.

Die Güterumgehungsbahn für den Stuttgarter Hauptbahnhof zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Untertürkheim ist auch als „Schusterbahn“ (= **Salamanderbahn**) bekannt. Sie wird derzeit von der Regionalbahnlinie 11 in der Aufgabenträgerschaft der Region Stuttgart mit normalwerktäglich 6 Fahrtenpaaren befahren, die eine stündliche Bedienung in den Hauptverkehrszeiten sicherstellen. Die größte verkehrliche Wirkung entfaltet dieses Angebot derzeit am Haltepunkt Ebitzweg, die geringste Nachfrage besteht am Bahnhof Münster. Sicherlich ließe sich der Verkehrswert der Strecke bei einer Optimierung der Verknüpfungen mit den querenden Stadtbahnlinien steigern, baulich ist dies jedoch kaum realisierbar. Untersuchungen des VRS im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans haben gezeigt, dass eine Fahrplanverdichtung der heutigen Linie nur geringe verkehrliche Wirkungen entfaltet und aus Sicht des Aufgabenträgers daher keine weiterverfolgenswerte Lösung darstellt. Wird die Linie jedoch in Richtung Esslingen und Ludwigsburg verlängert, steigt das Fahrgastaufkommen signifikant an. Der VRS lässt deshalb gegenwärtig ergänzend auch solche Varianten verkehrlich und betrieblich prüfen. Sollte sich hieraus ein gesamtwirtschaftlich sinnvolleres Angebotskonzept ableiten lassen, würde die Landeshauptstadt Stuttgart dessen Umsetzung begrüßen. Falls mit einer Aufwertung der R11 auch längerfristig nicht zu rechnen wäre, käme für die Schließung der ÖPNV-Netzlücke zwischen Stuttgart-Münster und dem Bereich Ebitzweg/Nürnberger Straße auch eine neue Busverbindung in Betracht.

6.2 Stadtbahnverkehr

6.2.1 Netzausbau

Die durchgeführten Prognoserechnungen für das Jahr 2025 zeigen, dass allein aufgrund der Strukturentwicklungen die Auslastungen im Stadtbahnnetz auf mehreren Streckenabschnitten den angestrebten Grenzwert übersteigen werden. Wird durch verkehrslenkende Maßnahmen zusätzliche Fahrgast-

nachfrage generiert, erhöhen sich diese Auslastungen weiter. Bei der Weiterentwicklung des Stadtbahnverkehrs muss deshalb die Schaffung zusätzlicher Beförderungskapazitäten Priorität genießen. Angesichts der Dringlichkeit von Fortschritten bei der Luftreinhaltung ist davon auszugehen, dass der ÖPNV bereits deutlich vor 2025 höhere Beförderungskapazitäten bereitstellen muss. In einer **ersten Ausbaustufe** haben deshalb Maßnahmen Vorrang, die weitgehend ohne Infrastrukturausbau zu realisieren sind. Im Einzelnen sind dies:

- U8: Verdichtung des Angebots im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen
- U15: Geringfügige Ausweitung der Verstärkerfahrten zwischen Stammheim und Zuffenhausen,
- U16: Neue Linie Fellbach – Giebel an Normalwerktagen (nur in der Hauptverkehrszeit),
- U19: Neue Linie Neugereut – Neckarpark (Stadion) an Normalwerktagen [Im Dauerbetrieb bereits umgesetzt im Oktober 2017].

Zusammen mit der bereits erfolgten Umstellung der Stadtbahnlinie U12 auf Doppelzüge und zusätzlichen Verdichtungen im Busverkehr werden sich damit die zunächst erwartbaren Kapazitätsengpässe auffangen lassen. Um weitere Kapazitätsreserven zu schaffen, aber auch um die Attraktivität des städtischen ÖPNV zu steigern, sollen **mittelfristig** weitere Ausbaumaßnahmen umgesetzt werden:

- U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen
- U5b: Überlagerung des bestehenden Linienwegs Killesberg – Leinfelden mit einem neuen Linienweg Killesberg – Plieningen (mit neuer Verbindungskurve am Bf. Möhringen)
- U19: Verlängerung vom Neckarpark zum Mercedes-Benz-Museum

Zur Umsetzung dieser beiden Ausbaustufen hat der Stuttgarter Gemeinderat bereits im Juli 2017 beschlossen, der SSB einen Investitionszuschuss von 72,5 Mio. € zu gewähren. Neben den Ausbaumaßnahmen im Schienennetz beinhaltet das vereinbarte Maßnahmenpaket die Beschaffung von 20 weiteren Stadtbahnfahrzeugen, den Bau eines vierten Stadtbahnbetriebshofs und den

Kauf von drei neuen Fahrzeugen für die Zahnradbahn. Alle Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2023 umgesetzt sein.

Die im Vorfeld der Erstellung des NVEP durchgeführte Untersuchung zeigt auf, dass trotz der bereits erreichten Netzdichte und auch mit den oben beschriebenen Ausbaustufen ein weiterer Ausbau des Stadtbahnnetzes in Stuttgart sinnvoll ist und sich damit auch noch signifikante Fahrgastzuwächse erreichen lassen. Als besonders vielsprechend haben dabei folgende Planungsansätze abgeschnitten:

- Stadtbahnkorridor Weilimdorf Rastatter Straße – Weilimdorf Bf. (U13)
- Neue Linie Filder – Vaihingen über Verbindungskurve „Pflugmühle“, nur HVZ (U17)
- Verlängerung Neugereut – Fellbach-Oeffingen – Fellbach-Schmiden (U19)
- Stadtbahnkorridor Hoffeld – Asemwald – Birkach – Plieningen Garbe (U3/U5)
- Verlängerung Vaihingen Bf. – Vaihingen-West – Lauchhau – Büsnau (U8)

Diese Ansätze sollten vertieft untersucht und auf ihre gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit bzw. Förderwürdigkeit hin geprüft werden. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, auch Verlängerungen des künftigen 80 m-Zug-Angebots der U1, das an der Haltestelle Heslach Vogelrain enden wird, zu untersuchen. Und zwar dahingehend, dass mit abschnittsweise unabhängigem Fahrweg eine Verbindungsfunktion in den Raum Möhringen zum Talquerliniensystem der Stadtbahn entsteht.

Da in allen Fällen in größerem Umfang neue Trassen gebaut werden müssen, wird eine Realisierung erst **längerfristig** möglich sein.

In den angrenzenden Landkreisen werden ebenfalls Erweiterungen des Stuttgarter Stadtbahnnetzes diskutiert bzw. untersucht. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die Stadtbahn Ludwigsburg als Zweigstrecke der Linie U14 ab Remseck-Aldingen, die Verlängerung die Linie U7 von Ostfildern-Nellingen bis

Esslingen sowie die Verlängerung der Linie U5 von Leinfelden bis Echterdingen. Alle Maßnahmen zeigen in der modellhaften Betrachtung eine gute verkehrliche Wirksamkeit, so dass die Landeshauptstadt Stuttgart ihre Realisierung begrüßen würde. Da sie jeweils vollständig außerhalb der Stuttgarter Stadtgrenze liegen, liegt ihre Umsetzung jedoch ausschließlich in den Händen der benachbarten Aufgabenträger.

6.2.2 Fahrzeuge

Im normalspurigen Stuttgarter Stadtbahnnetz werden ausschließlich rund 40 m lange, allachsgetriebene hochflurige Doppeltriebwagen eingesetzt. Seit der Erstbeschaffung 1985 wurden die Fahrzeuge hinsichtlich der Technik, aber auch bezüglich der Innenausstattung kontinuierlich weiterentwickelt. Die derzeit beschaffte 7. Bauserie entspricht nicht nur hinsichtlich der Antriebskomponenten dem aktuellen Stand der Technik, sondern auch bezüglich der Ausstattungen zur Fahrgastinformation. Mit vergrößerten Mehrzweckräumen sind die Fahrzeuge hinsichtlich der Beförderung von Kinderwägen, Rollstühlen und Fahrrädern optimiert. Die Ausstattung mit Schwenkschiebetüren wird bei fortschreitender Erneuerung des Fahrzeugparks eine Minimierung der Niveauunterschiede zu den Hochbahnsteigen erlauben. Künftige Fahrzeugbeschaffungen sollen deshalb auf dem jüngsten Fahrzeuglayout aufbauen.

Die Fahrzeuge auf der Zahnradbahn (Linie 10) sind seit 1982 im Einsatz und stehen in den nächsten Jahren zum altersbedingten Austausch an. Da die Zahnradbahn auf Meterspurgleisen verkehrt, bestehen keine betrieblichen Verknüpfungen mit dem Stadtbahnnetz. Die Konzeption von Neufahrzeugen kann deshalb unabhängig von den Stadtbahnen erfolgen. Wegen fehlender Hochbahnsteige entlang der Strecke sollen die künftigen Fahrzeuge über einen niederflurigen Einstieg verfügen und zugeordnete Mehrzweckbereiche verfügen. Außerdem soll die Kapazität für die Fahrradmitnahme erhöht werden.

Die seit 1929 bestehende Seilbahn zwischen Südheimer Platz und Waldfriedhof ist ein technisches Denkmal und steht dementsprechend unter gesetzlichem Schutz. Sie wurde 2004 behutsam modernisiert und bestmöglich an heutige Anforderungen angepasst. Ein weiterer Veränderungsbedarf wird derzeit nicht gesehen.

6.2.3 Haltestellen

An allen Stadtbahnhaltestellen sind Hochbahnsteige vorhanden, so dass gute Voraussetzungen für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg bestehen. Punctuell bewirkt die Krümmung von Haltestellen ein etwas erhöhtes Spaltmaß, das aber wegen des notwendigen Lichtraumprofils nicht vermindert werden kann. An einigen Haltestellen ist zudem Höhenversatz größer, als dies für ein problemloses Funktionieren der Außenschwingtüren benötigt wird. Hier soll im Zuge allfälliger Erneuerungsarbeiten eine Anpassung vorgenommen werden.

Mit Ausnahme der Haltestellen Bopser und Vaihingen Viadukt sind alle Hochbahnsteige über Rampen oder Aufzüge stufenlos erreichbar. Die Rampen sind, insbesondere bei älteren Anlagen, teilweise steiler, als es die aktuellen Richtlinien vorsehen. Da es sich in der Regel nur um vergleichsweise kurze Rampen handelt, wird darin kein vorrangig zu lösendes Problem gesehen, zumal vielerorts aus Platzgründen eine schlichte Verlängerung der Rampen kaum möglich ist. Selbstverständlich sollen bei Umbaumaßnahmen in Absprache mit den Behindertenverbänden nach Möglichkeit bessere Lösungen gefunden werden. Auch bei der Haltestelle Vaihingen Viadukt erscheint eine Nachrüstung aufgrund des umgebenden recht steilen Wegenetzes nicht vorrangig. An der Haltestelle Bopser setzt der Bau von Aufzügen Eingriffe in den angrenzenden Straßenraum voraus. Ggf. erleichtert die inzwischen erfolgte Geschwindigkeitsbeschränkung in der Hohenheimer Straße aber nunmehr auch die Einrichtung seitlicher Bahnsteigzugänge, wozu die bestehenden nördlichen Fußgängerquerungen zu versetzen wären. Dies ist zu prüfen.

Sofern aus der umliegenden Bebauung ein Bedürfnis nach einem allseitigen Haltestellenzugang erkennbar ist, sollten – soweit räumlich möglich – an den nur einseitig zugänglichen Hochbahnsteigen der Stadtbahn gegenüberliegende Zugänge sukzessive nachgerüstet werden. Die Haltestelle Kienbachstraße der Linie U13 ist aus dem benachbarten Gebiet Seelberg wegen der Trennungswirkung der Salamanderbahn nur extrem umwegig zu erreichen – hier sollte geprüft werden, ob nicht mittels eines Fußgängerstegs die Trennwirkung überwunden und das Erschließungspotenzial der Stadtbahn ausgeweitet werden kann.

Neue Stadtbahnhaltestellen werden inzwischen generell mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen ausgestattet. Dieser Standard soll sukzessive auch bei den älteren Haltestellen nachgerüstet werden. An Streckenästen, wo mehrere Linien verkehren, und an Verknüpfungspunkten sollen die Anzeigen auf Anforderung (Knopfdruck) auch eine Ansage der nächsten eintreffenden Linie bereitstellen.

6.2.4 Betrieb (Beschleunigung/Betriebshöfe/Abstellung)

Das Netz der Stadtbahn Stuttgart umfasst derzeit rund 132 Streckenkilometer. Auch wenn davon etwa 20 % im Tunnel verlaufen und von den restlichen Strecken ein Großteil als unabhängiger Bahnkörper gestaltet ist, so bewegt sich die Stadtbahn doch an zahlreichen Straßenkreuzungen mitten im Oberflächenverkehr. Zwar sind die Stadtbahnen dort durchweg priorisiert, gleichwohl können durch intelligente Signalsteuerungen noch beachtliche Leistungssteigerungen zum Nutzen sowohl der Stadtbahn als auch des Individualverkehrs erreicht werden. Es sollen deshalb weitere hochbelastete Knotenpunkte hinsichtlich der Verkehrssteuerungen modernisiert werden. Dabei genießen jene Knoten Vorrang, wo durch zusätzliche Linien oder längere Züge auch höhere Leistungsfähigkeiten für die Stadtbahn benötigt werden. Vorrangig sind hier

- der Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt,
- der Knoten König-Karl-Straße/Mercedesstraße in Bad Cannstatt,
- der Knoten Rosensteinbrücke/Neckartalstraße und

- das Löwentor

zu nennen.

Trotz des hohen Anteils eigener Trassen verkehren die Stadtbahnen abschnittsweise auch im normalen Straßenraum. Damit ist zwangsläufig auch eine erhöhte Gefahr von Behinderungen durch den Individualverkehr verbunden. An vielen Stellen gelingt es recht gut, diese Behinderungen durch verkehrssteuernde Maßnahmen gering zu halten. Der größte Verbesserungsbedarf wird hier derzeit in der Hackstraße in Stuttgart-Ost gesehen. Hier ist zu prüfen, ob nicht weitere Anteile des Durchgangsverkehrs aus dem Straßenzug herausgenommen werden können. Denkbar wäre z. B. eine stärkere Verkehrsberuhigung im Bereich Bergfriedhof/Karl-Olga-Krankenhaus. Mit der Uferstraße (B10), der Talstraße und der Schwarenbbergstraße stehen Umfahrmöglichkeiten zur Verfügung.

Für die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten im Stadtbahnnetz werden weitere Stadtbahnfahrzeuge benötigt, die während der Betriebsruhe auch sicher abzustellen bzw. turnusgemäß auch zu warten sind. Die aktuellen Abstell- und Werkstattkapazitäten sind jedoch weitestgehend ausgereizt. Der Bau eines zusätzlichen, vierten Stadtbahnbetriebshofs ist deshalb höchst dringlich. Zur Minimierung von Einsatzfahrten wäre ein Standort in den nördlichen Stadtbezirken zu bevorzugen. Die Bereitstellung einer geeigneten Fläche auf Stuttgarter Gemarkung ist dabei angesichts der vielfältigen Nutzungskonflikte eine Herausforderung. Aktuell wird ein Standort beim Gewerbegebiet Weilimdorf favorisiert.

6.3 Busverkehr

6.3.1 Netzausbau

Die bis 2025 erwartungsgemäß steigenden Fahrgastzahlen erhöhen auch die Auslastung städtischen Busnetz signifikant, und zwar bereits aufgrund der un-terstellten Strukturentwicklung. Bei Verkehrsbeschränkungen im Talkessel fällt dieser Anstieg punktuell etwas stärker aus. Überschreitungen des maxi-malen Auslastungs-Richtwerts im Busnetz sind nach den Modellrechnungen vor allem bei den Innenstadt-Buslinien sowie bei den Linien 60, 65 und 91 zu erwarten. Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen Bus- und Stadtbahnli-nien verringern allerdings Verstärkungs- oder Ausbaumaßnahmen im Stadt-bahnnetz häufig das Fahrgastaufkommen im Busverkehr. Umgekehrt lassen sich durch ein verbessertes Busangebot aber auch Stadtbahnlinien teilweise entlasten, ein Effekt, der z. B. gezielt mit der Expressbuslinie X1 ausgelöst werden soll.

Komplementär zu der vorgeschlagenen **ersten Ausbaustufe** des Stadtbahn-netzes werden folgende Angebotsmaßnahmen im Busverkehr als notwendig erachtet:

- Expressbuslinie X1: Neue Verbindung Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – City-Ring Stuttgart im 5-Minuten-Takt mit Busbeschleunigungsmaßnah-men (Kosten der Infrastruktur: ca. 2,5 Mio. €)
- Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne,
- Buslinien 54 und 65: Einsatz von Gelenkbussen,
- Buslinien 60, 61 und 91: Zusätzliche abschnittsweise Verstärkerfahrten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.

Die Bereitstellung ausreichender Beförderungskapazitäten ist Kap. 4.1 ein pri-oritäres Anliegen der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots muss jedoch über eine bloßes Reagieren auf äußere Anforderungen hin hinausgehen. Das Verkehrsmittel Bus ist besonders gut geeignet, Angebotsverbesserungen rasch und vergleichsweise kostengünstig

umzusetzen. Ggf. können verkehrliche Wirkungen hiermit auch getestet und Angebote sukzessive aufgebaut oder angepasst werden. Vor dem Hintergrund des akuten ÖPNV-Ausbaubedarfs aufgrund erwartbarer IV-Verkehrsbeschränkungen werden zusätzliche Busverbindungen derzeit intensiv diskutiert. Da sich solche Angebote primär an den ein- und ausbrechenden Verkehr der Landeshauptstadt Stuttgart richten würden, ist generell von einer Führung über die Stadtgrenze auszugehen. Wegen der Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr wird zudem ein Expressbuscharakter angestrebt.

Die SSB betreibt einige ausbrechende konventionelle Linienverkehre, die sich für eine Überlagerung durch beschleunigte Buskurse sehr gut eignen würden, weil auch signifikante Reisezeitverkürzungen zu erzielen wären. Im einzelnen werden hier folgende Expressbusverbindungen vorgeschlagen, die durch die SSB umgesetzt werden könnten:

- X2 Leonberg – Stuttgart-Mitte,
- X3 Flughafen/Messe – Obertürkheim/Untertürkheim (üb. Mittl. Filderstr.)
- X4 Sindelfingen – Botnang – Feuerbach
- X5 Filderstadt-Bonlanden – Degerloch
- X6 Waiblingen – Neugereut – Zuffenhausen

Zumindest für die Linie X2, die weitestgehend parallel zur Buslinie 92 verläuft, wird eine Umsetzung bereits zum Jahresfahrplan 2019 angestrebt.

Das Land prüft mit Unterstützung des VVS derzeit noch weitere Linien aus dem Umland bis in das Stadtgebiet hinein, die jedoch nur geringen Bezug zum SSB-Busnetz haben. Für eine Auswahl von Linien mit den höchsten verkehrlichen Wirkungen sollen dann in einer Machbarkeitsstudie auch die betrieblichen Anforderungen herausgearbeitet werden. Erst dann werden auch die zu favorisierenden Linienwege im Detail feststehen. Von einer Darstellung der Expressbuslinien in den Anlagen wird deshalb, mit Ausnahme der bereits stärker konkretisierten Linien X1 und X2, abgesehen.

Für den innerstädtischen Busverkehr lassen sich aus den verkehrlichen Untersuchungen und der Schwachstellenanalyse (Kap. 3.4) folgende längerfristiger Handlungsempfehlungen ableiten:

- Erhöhung der Mindestbedienungshäufigkeiten bei der Bus-Bedienungskategorie 1 gemäß NVP im Spätverkehr,
- Aufstufung der Bus-Bedienungskategorie gemäß NVP für die Bereiche Paul-Lincke-Straße und Aspenwaldstraße in Botnang sowie das Steckfeld in Birkach (zu Kategorie 3),
- Aufwertung der Buslinie 412 in Stammheim in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Landkreis Ludwigsburg,
- Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Obertürkheim – Sillenbuch – Plieningen mit dem Ziel einer durchgängigen Verbindung zum Flughafen Stuttgart,
- Ausweitung des Busverkehrs im Bereich Neckarpark/Güterbahnhofareal Bad Cannstatt,
- Ausweitung des Busverkehrs im Bereich Vaihingen-West („Eiermann-Areal“),
- Einrichtung einer Busverbindung Pragsattel – Mittnachstraße S-Bahn – Stuttgart-Ost,
- Anbindung von Zazenhausen an das Nachtverkehrsnetz [Nachttaxi umgesetzt seit Dezember 2017],
- Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage im Umfang des aktuellen Angebots an Donnerstagen.

Die Inbetriebnahme des künftigen Filderbahnhofs wie auch die S-Bahn-Verlängerung von Filderstadt-Bernhausen bis Neuhausen a. d. Fildern kann sich auf den Busverkehr im Raum Plieningen auswirken. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird hier gemeinsam mit dem betroffenen Aufgabenträger Landkreis Esslingen kreisüberschreitende Lösungen entwickeln.

Die Buslinie X60 der im Dezember 2016 gestarteten regionalen Expressbuslinien (Linie in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart) verbindet den Universitätsstandort in Stuttgart-Vaihingen direkt mit der Gerlinger Schillerhöhe und der Stadt Leonberg und ergänzt damit eine wichtige verkehrliche Funktion im Nahverkehrsangebot der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Stadt erwartet, dass dieses Angebot auch über die aktuelle fünfjährige Testphase hinaus erhalten bleibt.

6.3.2 Fahrzeuge (Antrieb)

Im städtischen Verkehrsnetz werden derzeit schon ausschließlich Niederflerfahrzeuge mit Klapprampe, Inneneinrichtung nach EU-Norm, Klimaanlage und optischen wie akustischen Haltestellenankündigungen eingesetzt. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass dieser Standard auch auf den einbrechenden Linien der benachbarten Landkreise nach dem Abschluss der dortigen Vergabeverfahren spätestens ab Dezember 2019 angeboten werden wird. Hinsichtlich Barrierefreiheit und Beförderungskomfort sollte dann der gesamte Fahrzeugpark, der innerhalb der Stadtgrenzen zum Einsatz kommt, dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Zur Unterstützung der städtischen Bemühungen zur Luftreinhaltung sollen die im Linienverkehr eingesetzten Busse möglichst schadstoffarme Antriebe aufweisen. Soweit noch Neufahrzeuge mit Dieselantrieb beschafft werden, ist die Abgasnorm EURO-VI zwingend. Die SSB wird bereits ab 1.1.2018 in der Innenstadt ausschließlich emissionsarme EURO-VI- oder Hybrid-Busse einsetzen. Darüber hinaus soll in den kommenden Jahren bei allen Bussen im Stadtgebiet Stuttgart sukzessive im Rahmen der Ersatzbeschaffung die unter ökologischen Gesichtspunkten neueste und beste verfügbare Abgasreinigungstechnik bzw. alternative Antriebstechnik eingesetzt werden. Ggf. kommt auch ein gemischter Einsatz von Batterie- und Brennstoffzellenantrieben in Betracht.

6.3.3 Haltestellen

Von den ca. 950 Haltepositionen auf Stuttgarter Gemarkung ist derzeit lediglich etwa ein Drittel auf barrierefreie Zustiege hin optimiert. Die Planungen zum Umbau weiterer Haltestellen sind bereits im Nahverkehrsplan Kap. 4.5.3 dargestellt, so dass an dieser Stelle darauf verwiesen wird. Parallel zur sukzessiven Herstellung der baulichen Merkmale soll zur Steigerung der Attraktivität allerdings auch die dynamische Fahrgastinformation in einer vereinfachten Technik auch an immer mehr Bushaltestellen bereitgestellt werden. Vorrangig sind hierbei Haltestellen an Verknüpfungspunkten sowie solche in zentralen Bereichen, auch in den Stadtbezirken, auszustatten.

6.3.4 Betrieb (Beschleunigung/Abstellung)

Anl. 8.1 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. Die wirksamste und nachhaltigste Lösung stellt dabei die Anlage von **Busspuren** dar. Hier sind, zusätzlich zu den wenigen schon vorhandenen Busfahrstreifen, folgende Ergänzungen vordringlich (Klammerwerte zur Orientierung in Anlage 8.1):

- Schwieberdinger Straße (1), Wagenburgstraße (2), Hauptstätter Straße (3), Rotebühlstraße (4), Daimlerstraße (5) und König-Karl-Straße (6) gemäß Nahverkehrsplan Kap. 6.3.3,
- Fritz-Elsas-Straße (7),
- Nordseestraße (8),
- Mönchfeldstraße (9),
- Schönestraße/König-Karl-Brücke (10),
- Heumadener Straße (11),
- Hedelfinger Filderauffahrt (12),
- Bockelstraße (13),
- Schillerstraße (14),
- Kriegsbergstraße (15),

- Heilbronner Straße (16),
- Paulinenstraße (17),
- Talstraße/Gaisburger Brücke (18),
- Kirchheimer Straße (19),
- Ludwigsburger Straße (20),
- Am Wolfersberg (21),
- Cannstatter Straße (22).

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 berücksichtigen. Bei der Neukonzeption der östlichen Wolfersbergstraße sollte allerdings auch bereits die vorgeschlagene Busverbindung Pragsattel – Stuttgart-Ost mit bedacht werden.

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 die Einschränkung der straßenbegleitenden Parkierung in Betracht. Letzteres kann dabei auch Spielräume für die Aufwertung der Fußgängerbereiche eröffnen, was indirekt ebenfalls zugunsten des ÖPNV wirkt. Wünschenswert ist dabei auch eine verkehrlich-stadtgestalterische Betonung der Haltestellenstandorte als ÖPNV-Vorrangbereich. Folgende Untersuchungsgebiete werden hier gesehen:

- Schwabstraße in Stuttgart-West,
- Gablenberger Hauptstraße in Stuttgart-Ost,
- Brückenstraße in Bad Cannstatt,
- Amstetter Straße in Hedelfingen.

Bei Niederflurfahrzeugen fällt die Federung wegen des zwangsläufig eingeschränkten Federwegs relativ hart aus. Fahrbahnunebenheiten machen sich deshalb recht stark im Innenraum bemerkbar, reduzieren den Fahrkomfort und sind schädlich für das Image des Busverkehrs. In Straßenzügen, die dem Buslinienverkehr dienen, sind deshalb an die Fahrbahnqualität höchste Anforderungen zu richten und zu gewährleisten. Auch die Haltestellenbereiche bedürfen einer erhöhten Aufmerksamkeit, da ein barrierefreier Zustieg nur bei ordentlichem Anfahren der Halteposition möglich ist. Um dies zu gewährleisten und um Beschädigungen an den Fahrzeugen zu vermeiden, sollten als Bordsteinkante vorzugsweise Profilbordsteine mit betonierten Schultern, auf denen die rechten Räder geführt werden, verwendet werden. Fahrbahnschäden in Haltestellenbereichen müssen zudem schnellstmöglich behoben werden. Da die Fahrbahn hier generell großen Beanspruchungen aus den Brems- und Anfahrvorgängen ausgesetzt ist, ist auf besonders standsichere Beläge zu achten.

Die aus Kapazitätsgründen notwendige Verdichtung des Busverkehrs in den Hauptverkehrszeiten führt zu einem erweiterten Fahrzeugbedarf mit der Notwendigkeit zusätzlicher Abstell- und Werkstattkapazitäten. Bei einem Übergang auf alternative Antriebstechnologien könnte sich wegen geringer Verfügbarkeitswerte oder häufigerer Tankaufenthalte der Fahrzeugbestand nochmals ausweiten. Analog zum Betriebszweig Stadtbahn sind auch beim Bus die aktuellen Abstell- und Werkstattkapazitäten weitestgehend ausgereizt. Mittelfristig ist daher der Ausbau der bestehenden Betriebshöfe oder der Bau eines neuen Bus-Betriebshofs notwendig.

6.4 Besondere Verkehrsmittel

6.4.1 On-demand-Verkehre

Die Landeshauptstadt Stuttgart sieht in diesen Verkehrsangeboten primär eine Abrundung des klassischen ÖPNV in Siedlungsbereichen mit Erschließungsschwächen. Folgerichtig führt die SSB ihren Pilotversuch SSB-Flex im östlichen Bad Cannstatt und im südlichen Degerloch durch, wo immer wieder die langen Wege zu den bestehenden Haltestellen beklagt werden. Da es um den Ausgleich von Erschließungsdefiziten geht, wird der Service hier auch ganztags (6 – 21 Uhr) angeboten werden. Eine etwas andere Zielrichtung hat der Testlauf in der Innenstadt, wo das Angebot nur zwischen Donnerstag und Samstag von 21 – 2 Uhr zur Verfügung stehen wird. Hier lässt sich testen, welche Bindungskraft der fahrplangebundene Busverkehr im Vergleich zu einem System entfaltet, das zwar aktiv vom Kunden bestellt werden muss und wo die Reisezeit weniger kalkulierbar ist, aber auch Fahrmöglichkeiten zwischen den Fahrplanzeiten eröffnet und fallweise Umstiege erspart.

Die Landeshauptstadt hofft, dass das Pilotprojekt positiv verläuft, und solche Services dann auch in anderen Bereichen des Stadtgebiets eingerichtet werden können.

6.4.2 Luftseilbahnen

In der Verkehrsuntersuchung wurden als am ehesten denkbare Projekte Seilbahnverbindungen in den Korridoren

- Eiermann Areal – Vaihingen Bf. – Wallgraben – Möhringen Freibad und
- Pragsattel – Mitnachtstraße S-Bahn – Mineralbäder – Ostendplatz

betrachtet. Die dabei errechnete Fahrgastnachfrage rechtfertigt in beiden Fällen eine intensivere Prüfung der Planungsansätze. Allerdings hängen die verkehrlichen Wirkungen auch stark von der konstruktiven Auslegung der Seilbahnen ab, weil dies die Zugangs- und Wartezeiten beeinflusst. Eine solide Beurteilung der Projekte setzt deshalb den Abschluss der geplanten Machbarkeitsstudie voraus, damit über die technischen Rahmenbedingungen mehr

Klarheit besteht. Beide Projekte stehen zudem in Konkurrenz zu verbesserten bzw. neuen Busverkehren, so dass nicht nur städtebauliche und Kostenaspekte noch vertieft zu betrachten sind, sondern auch die verkehrlichen Nutzen einer vergleichenden Abwägung bedürfen.

6.5 Intermodale Verknüpfungen

6.5.1 Bauliche Maßnahmen

Im Sinne der Daseinsvorsorge soll der ÖPNV eine möglichst uneingeschränkte Mobilität aller Bürger gewährleisten. Er stellt jedoch nicht für alle Beförderungsaufgaben die Ideallösung dar. Durch die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln kann deshalb der Wirkungsbereich des ÖPNV ausgeweitet und eine autoarme Mobilität im Stadtgebiet unterstützt werden. Diese Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel kann entweder in Verbindung mit einer ÖPNV-Fahrt im Vor- oder Nachlauf oder alternativ dazu stattfinden. Im ersteren Fall ist eine Stationierung ergänzender Verkehrsmittel an den ÖPNV-Haltestellen, im letzteren Fall in der Nähe von Wohn- oder Arbeitsplatzstandorten vorteilhaft. Da sich die Verkehrsmittel für beide Zwecke nutzen lassen, werden im Stadtgebiet demnach Stationierungen für beide Einsatzzwecke benötigt.

Vor diesem Hintergrund sollten vorrangig an Knotenpunkten im ÖPNV-Netz Carsharing-Fahrzeuge und Leihfahrräder zur Verfügung stehen. Soweit sich diese Knoten umsteigefrei aus den benachbarten Wohnbezirken erreichen lassen, sind die Sharing-Angebote durchaus für beide Einsatzzwecke geeignet. Dieses „Grundangebot“ müsste durch Stationen in größeren Wohnbereichen ergänzt werden. Bezüglich CarSharing wird hier insgesamt vor allem in

- Hedelfingen,
- Mühlhausen,
- Uhlbach und
- am Bahnhof Feuerbach

noch ergänzender Bedarf gesehen.

Das Angebot von Leihfahrrädern ist bisher stark auf die inneren Stadtbezirke konzentriert. Wenn dieses System als substantielle Ergänzung zum ÖPNV wirken soll, ist eine Ausweitung auf die äußeren Stadtbezirke unabdingbar. Mit Rücksicht auf den hohen Unterhaltungsbedarf dieser Infrastruktur darf dabei sicher etwas grobmaschig vorgegangen werden. In

- Botnang,
- Fasanenhof,
- Feuerbach,
- Freiberg,
- in Feuerbach
- in Kaltental
- in Münster
- in Neugereut
- Plieningen,
- Sommerrain,
- Stammheim,
- Untertürkheim
- Weilimdorf und
- Zuffenhausen

wären zusätzliche Leihstationen aber wünschenswert.

Eine „Spielart“ der intermodalen Verknüpfung sind die Kombinationen Park & Ride (P+R) und Bike & Ride (B+R). Im regionalen Kontext steht P+R primär im Zusammenhang mit dem S-Bahn-System und dem Regionalzugnetz. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen wird dabei angestrebt, auch Fahrgäste mit Zielen in der Landeshauptstadt möglichst bereits in der Region auf den Nahverkehr umzulenken. P+R-Kapazitäten auf Stuttgarter Gemarkung wie z. B. an der S-Bahn-Station „Österfeld“ sind deshalb primär ein Angebot an Pendler oder Besucher, die fernab der Bahnkorridore – zumeist über die

Autobahn – nach Stuttgart anreisen. Im Hinblick auf mögliche Verkehrsbeschränkungen im Innenstadtbereich erscheint eine maßvolle Aufstockung dieser Kapazitäten denkbar. Dabei sind sowohl ein neuer Standort an der Nord-Süd-Straße wie auch ein Ausbau der bestehenden Standorte in Obertürkheim oder Weilimdorf zu prüfen. Eventuelle Maßnahmen sind hier aber auch mit dem Verband Region Stuttgart abzustimmen.

Für den stadtinternen Bedarf sind punktuelle Stellplatzangebote in einer Größenordnung von bis zu 20 Stellplätzen für gelegentliche P+R-Nutzer an Schienenhaltestellen in den äußeren Stadtbezirken sinnvoll. Solche beschränkten Angebote können, in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit, auch außerhalb zentraler Bereiche angeordnet sein.

Die Bereitstellung ausreichender Fahrradabstellkapazitäten ist eine Aufgabenstellung für das gesamte Stadtgebiet. Neben ÖPNV-Haltestellen sind auch Geschäftsbereiche, Bildungs-, Sport- und Veranstaltungsstätten Ziele des Fahrradverkehrs. Vielfach lassen sich mit einer Fahrradabstellanlage, insbesondere in zentralen Bereichen, daher mehrere Funktionen abdecken, wobei nicht unbedingt eine unmittelbare räumliche Zuordnung zu Haltestellenanlagen gegeben sein muss. An Stadtbahnstationen in einem überwiegenden Wohnumfeld sollte aber eine Grundausstattung mit Fahrradbügeln vorgesehen werden, die bei Bedarf erweitert werden sollte. An S-Bahn-Stationen sind generell Fahrradabstellanlagen vorhanden, zu erhalten und bei Überlastung auszubauen.

Fahrradboxen verursachen einen relativ hohen Betreuungsaufwand und sind gestalterisch problematisch. Sie kommen deshalb nur im Bereich größerer Bahnanlagen in Betracht. An Bahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen mit hohem Abstellbedarf sind allerdings gesicherte Gemeinschaftsanlagen zu bevorzugen. Dies können personenbediente Servicestationen oder unbesetzte, automatisierte Anlagen sein, die den Zugang nur für registrierte ÖPNV-Nutzer freigeben.

6.5.2 Organisatorische / tarifliche Maßnahmen

Das in Stuttgart verfügbare CarSharing-Angebot ist bislang ausschließlich durch privatwirtschaftliches Engagement vorhanden. Dies hat dennoch erfreulicherweise zu einer großen Flächendeckung geführt. Aus Sicht der Landeshauptstadt Stuttgart besteht deshalb keine Notwendigkeit für ein unmittelbares städtisches Engagement. Die Landeshauptstadt wird CarSharing aber weiterhin flankierend unterstützen, insbesondere durch Unterstützung bei der Bereitstellung von Stellplätzen für stationsgebundenes CarSharing. Auf diesem Wege kann möglicherweise auch der Unterversorgung einzelner Stadtteile entgegengewirkt werden. Das bestehende „Free-Floating-Carsharing“ kann nur funktionieren, wenn das Parken an den Zielorten keine größeren Probleme aufwirft. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird dieses System daher durch eine Ausnahme von den stadtweiten Gebührenregelungen weiterhin unterstützen, solange dies nicht zu schwerwiegenden Konflikten mit anderen verkehrlichen Zielsetzungen führt.

Die Verknüpfung von öffentlichem Nahverkehr und öffentlichen Individualverkehrsmitteln ist ein Zukunftsmodell privater Mobilität in der Stadt, dessen Potenziale deutlich über die aktuellen Nutzungsraten hinausgehen. Die Landeshauptstadt Stuttgart strebt an, diese Potenziale zu heben.

7. Perspektiven für die Stadtbezirke

7.1 Stadtbezirk Mitte

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|---|
| Einwohner im Stadtbezirk | 23.738 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 11.083 |
| Schulen (Schülerzahl) | 1 Grundschule (176), 1 Gymnasium (569) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
|---|--------------------------|
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 273 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 366.200 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 412.100 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 36,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 57,5% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 36,0% |
| Quell-/Zielverkehr | 56,7% |

| Mobilitätspunkte | <u>Angebote</u> |
|--|--|
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| Stuttgart Hauptbahnhof (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | Regionalbahn (R1 - R5, R7/74, R8), S-Bahn (S1 - S6/S60, S11), Stadtbahn (U1, U2, U5 - U7, U9, U11, U12, U14, U15), Bus (40, 42, 44, N2 - N4, N10), SSB-KundenCentrum, VVS-Infothek, B+R (sollte erweitert werden), Call-a-Bike-Stationen, Stadtmobil-Carsharing, Taxi |
| S-Bahn-Station „Stadtmitte“ (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | S-Bahn (S1 - S6/S60, S11), Stadtbahn (U1, U11, U14, U21, U24), Bus (43, 92, N2), SSB-KundenCentrum, B+R, Call-a-Bike-Station, Stadtmobil-Carsharing, Taxi |

| | |
|--|---|
| Haltestelle „Charlottenplatz“ (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | Stadtbahn (U5-U7, U11, U12, U15, U21, U24), Bus (42, 43, 44), SSB-KundenCentrum, B+R, Call-a-Bike-Station, Stadtmobil-Carsharing |
|--|---|

Bewertung

Der Stadtbezirk Mitte umfasst mit der Stuttgarter City den wohl am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Siedlungsbereich im gesamten Ballungsraum. Hier liegt auch der wichtigste Mobilitätsknotenpunkt in der Region Stuttgart: der Stuttgarter Hauptbahnhof. Zahlreiche ÖPNV-Linien der verschiedenen Verkehrsmittel sind hier miteinander verknüpft, wobei die Schienenverkehrsmittel eindeutig überwiegen. Das ÖV-Angebot im Stadtgebiet wird durch Linien, die den Hauptbahnhof nicht berühren, sondern andere wichtige Zielbereiche der City bedienen, ergänzt. Erwartungsgemäß sind in diesem Stadtbezirk weder Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung noch hinsichtlich der Erreichbarkeit festzustellen.

Als Folgemaßnahmen zu Stuttgart 21 musste die Stadtbahntrasse zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle „Stadtbibliothek“ verlegt werden, was die Stadtbahnlinien U5, U6, U7, U12 und U15 betraf. Dieser Umbau wurde zeitgerecht mit der Verlängerung der U12 bis Remseck-Neckargröningen im Dezember 2017 abgeschlossen. Die Linie U12 fädelt seither vor der Haltestelle „Stadtbibliothek“ aus der Stammstrecke aus. Eine 1.400 m lange Neubaustrecke mit einem 145 m langen Brückenbauwerk, auf dem sich die neue Haltestelle „Budapester Platz“ befindet, führt die U12 zu der bestehenden Haltestelle „Milchhof“ und der bestehenden Stadtbahnstrecke durch die Nordbahnhofstraße. Die U12 verkehrt seit diesem Zeitpunkt in Doppeltraktion. Damit wurden im Verlauf des sogenannten Talquersystems der Stadtbahn die Beförderungskapazitäten deutlich ausgeweitet.

Am Rande des Kernerviertels wird bis zum Jahr 2019 die Haltestelle „Staatsgalerie“ angehoben und in Richtung Schlossgarten verschoben. Mit der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs entsteht dort ein direkter Übergang zum Fern- und Regionalzugverkehr. Die verkehrliche Bedeutung dieser Haltestelle steigt damit deutlich an.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heselach | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| X1: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Stuttgart-Mitte | Erhöhung der Beförderungskapazitäten, Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| X2: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Leonberg und Stuttgart-Mitte | Erhöhung der Beförderungskapazitäten, Verkürzung von Reisezeiten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt <small>[2]jähriger Probebetrieb seit Dez. 2017]</small> | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Buslinie 92: Verdichteter Fahrplan in der HVZ und der NVZ im Abschnitt Rotenbühlplatz - Westbahnhof | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busfahrstreifen in der - Hauptstätter Straße, - Schillerstraße, - Kriegsbergstraße, | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

| | |
|---|--|
| - Heilbronner Straße, - Fritz-Elsas-Straße, - Paulinenstraße. | |
|---|--|

7.2 Stadtbezirk Nord

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|--|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 27.812 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 10.656 |
| Schulen (Schülerzahl) | 4 Grund- und Werkrealschulen (1242), 1 Realschule (403), 2 Gymnasien (994) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|--------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 348 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 137.500 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 173.600 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 15,6% |
| Quell-/Zielverkehr | 36,9% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 19,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 43,0% |

| Mobilitätspunkte | Angebote |
|---------------------------------------|---|
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| Nordbahnhof/Löwentorbrücke | S-Bahn (S4, S5, S6/S60), Stadtbahn (U6, U7, U12, U15), Bus (N5), B+R, Stadtmobil-Carsharing, Taxi |
| Killesberg | Stadtbahn (U5), Bus (43, 44, 50, 57, N2) B+R, Call-a-Bike-Station, Taxi |
| Pragsattel | Stadtbahn (U6, U7, U13, U15) Bus (57), B+R, Taxi |

Bewertung

Der Stadtbezirk Nord wird durch die S-Bahn, durch Stadtbahnlinien sowie durch Buslinien sehr gut bedient. Verständlicherweise erreichen die Bedienungshäufigkeiten entlang der Verkehrsachse Heilbronner Straße sowie im Bereich Nordbahnhof deutlich höhere Werte als in den Hanglagen unterhalb des Killesbergs. Aufgrund des dichten Busangebots werden die Richtwerte bezüglich der räumlichen Erschließung eingehalten und bezüglich der Erreichbarkeit deutlich übertroffen. Mit der künftigen S-Bahn-Haltestelle „Mittnachtstraße“ erhält der Stadtbezirk zusätzlich auch eine direkte Anbindung an Ziele in der Region.

Ein Erschließungsdefizit besteht allerdings im Bereich Fleckenweinberg/innere Lenbachstraße, von wo aus die umliegenden ÖPNV-Haltestellen nur mit längeren Zugangswegen zu erreichen sind. Die wenig verdichtete Bebauung lässt allerdings kaum Potenzial für einen Linienverkehr erkennen, so dass die Schaffung eines entsprechenden Angebots nicht empfohlen wird. Das vergleichsweise geringe Verkehrsaufkommen im lokalen Straßennetz macht diesen Bereich allerdings als Testfeld für ein bedarfsorientiertes Angebot mit autonomen öffentlichen Fahrzeugen (Robo-Taxis) interessant. Sobald solche Fahrzeuge mit Zulassung für städtische Verkehrsräume verfügbar sind, kommt der Wohnbereich Fleckenweinberg/Lenbachstraße sicherlich als Testfeld in Betracht.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Panoramastrecke: Nutzung der Bahntrasse für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |

| | |
|---|---|
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt [2-jähriger Probetrieb seit Dez. 2017] | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Busfahrstreifen in der - Heilbronner Straße. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------|
| Buslinie 47: Neue Linie Pragsattel – Mitternachtstraße S-Bahn – Stuttgart-Ost (ggf. Vorlaufbetrieb zur Luftseilbahn via Mineralbäder) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Luftseilbahn Pragsattel – Mitternachtstraße S-Bahn – Mineralbäder – Ostendplatz (ggf. alternativ zur Buslinie 47) | Verkürzung der Reisezeiten |

7.3 Stadtbezirk Ost

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|--|
| Einwohner im Stadtbezirk | 48.088 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 20.316 |
| Schulen (Schülerzahl) | 6 Grund- und Werkrealschulen (1.635), 2 Realschulen (577), 2 Gymnasien (1.149) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|---|--|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 335 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 165.700 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 160.600 Personen pro Tag |
| Modal-Split-Analyse 2010 | |
| Binnenverkehr | 23,4% |
| Quell-/Zielverkehr | 40,6% |
| Modal-Split-Prognose 2025 | |
| Binnenverkehr | 24,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 42,7% |
| Mobilitätspunkte | <u>Angebote</u> |
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| Haltestelle Ostendplatz | Stadtbahn (U4), Bus (42, 45, N9), B+R, Call-a-Bike-Station, Taxi |
| Stadtbahn-Haltestelle „Stöckach“ | Stadtbahn (U1, U2, U4, U9, U11, U14), Bus (N4, N6), Stadtmobil-Carsharing, Taxi |

Bewertung

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

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heselach | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| X1: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Stuttgart-Mitte | Erhöhung der Beförderungskapazitäten, Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt <small>[2]jähriger Probetrieb seit Dez. 2017]</small> | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 42: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Busfahrstreifen in der - Cannstatter Straße, - Talstraße/Gaisburger Brücke, - Wagenburgstraße. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|----------------------------------|
| Buslinie 47: Neue Linie Pragsattel – Mitternachtstraße S-Bahn – Stuttgart-Ost (ggf. Vorlaufbetrieb zur Luftseilbahn via Mineralbäder) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Umwidmung der Hackstraße zwischen Schwarenbergstraße und Ostendstraße zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs | Verstetigung der Betriebsabläufe |
| Umwidmung der Gablenberger Hauptstraße im Bereich Schmalzmarkt zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs | Wertschätzung des Fahrgastes |

7.4 Stadtbezirk Süd

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|---|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 44.299 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 19.960 |
| Schulen (Schülerzahl) | 5 Grund- und Werkrealschulen (1.205), 1 Realschule (304), 2 Gymnasien (1.067) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|--------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 336 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 132.900 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 125.000 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 31,0% |
| Quell-/Zielverkehr | 44,7% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 33,7% |
| Quell-/Zielverkehr | 47,0% |

| Mobilitätspunkte | <u>Angebote</u> |
|---|---|
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| Marienplatz (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | Stadtbahn (U1, U14, U21), Zahnradbahn (10) inkl. Taxi-Ersatzverkehr abends, Bus (41, 43, N1), B+R, Call-a-Bike-Stationen, Stadtmobil-Carsharing, Taxi |
| Erwin-Schöttle-Platz (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | Stadtbahn (U1, U14, U21), Bus (42, N10), Call-a-Bike-Station, Stadtmobil-Carsharing |
| Südheimer Platz (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | Stadtbahn (U1, U14, U21), Seilbahn (10), Bus (N1), Call-a-Bike-Station, Stadtmobil-Carsharing |

Bewertung

Die Siedlungsgebiete im Stadtbezirk Süd werden in weiten Bereichen durch die Hänge des Nesenbachtals begrenzt. Aufgrund dieser Orientierung entlang

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

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heslach | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung der Betriebszeit (nach Modernisierung) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt <small>[2]jähriger Probebetrieb seit Dez. 2017]</small> | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| Verbesserte Zugänglichkeit der S-Bahn-Station „Österfeld“ aus Richtung Kaltental | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Standort für Leihfahrradsystem an der Stadtbahn-Haltestelle „Kaltental“ | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.5 Stadtbezirk West

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|---|
| Einwohner im Stadtbezirk | 51.951 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 24.716 |
| Schulen (Schülerzahl) | 3 Grund- und Werkrealschulen(939), 2 Realschulen (715), 3 Gymnasien (1.665) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
|---|--------------------------|
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 324 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 187.400 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 168.200 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 36,5% |
| Quell-/Zielverkehr | 48,9% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 47,5% |
| Quell-/Zielverkehr | 53,8% |

| Mobilitätspunkte Multimodale Verknüpfungspunkte | Angebote |
|---|--|
| Haltestelle „Berliner Platz“ (Baustellenzustand S21; Mai 2016) | Stadtbahn (U1, U2, U9, U11, U12, U14, U24), Bus (41, 43, N2), B+R, Call-a-Bike-Station |
| Haltestelle „Feuersee“ und „Senefelder Straße“ | S-Bahn (S1/S11 - S6/S60), Bus (41,43, 44, 92, N2), B+R, Call-a-Bike-Station, Stadtmobil-Carsharing, |

| | |
|----------------------------|---|
| Haltestelle "Schwabstraße" | S-Bahn (S1/S11 - S6/S60), Bus (42,44, N2), B+R, Call-a-Bike-Station, Mehrere Stadtmobil-Carsharing- Standorte, Taxi |
|----------------------------|---|

Bewertung

Mit der innerstädtischen S-Bahn-Stammstrecke, mit den Stadtbahnachsen im Zuge der Schloss-/Bebelstraße und im Zuge der Seiden-/Hölderlinstraße sowie mit mehreren Buslinien verfügt der Stadtbezirk West über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Dementsprechend sind auch keine Defizite hinsichtlich der räumlichen Erschließung zu erkennen.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--|
| Panoramastrecke: Nutzung der Bahntrasse für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt <small>[2]jähriger Probetrieb seit Dez. 2017]</small> | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| X2: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Leonberg und Stuttgart-Mitte | Erhöhung der Beförderungskapazitäten, Verkürzung von Reisezeiten |
| Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Buslinie 92: Verdichteter Fahrplan in der HVZ und der NVZ im Abschnitt Rotebühlplatz - Westbahnhof | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busfahrstreifen in der - Rotebühlstraße. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|--------------------------------|
| Umwidmung der Schwabstraße zwischen Rotebühlstraße und Gutenbergstraße zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs | Wertschätzung des Fahrgastes |

7.6 Stadtbezirk Bad Cannstatt

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|--|
| Einwohner im Stadtbezirk | 70.979 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 28.925 |
| Schulen (Schülerzahl) | 8 Grund- und Werkrealschulen (2.933), 2 Realschulen (952), 3 Gymnasien (1.693) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
|---|--------------------------|
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 342 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 244.000 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 246.500 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 21,5% |
| Quell-/Zielverkehr | 38,7% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 22,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 39,6% |

| Mobilitätspunkt | <u>Angebote</u> |
|--|--|
| Multimodaler Verknüpfungspunkt Bahnhof Bad Cannstatt (einschließlich „Bad Cannstatt Wilhelmsplatz“) | Regionalbahn (R1, R2, R3, R8) S-Bahn (S1, S11, S2, S3) Stadtbahn (U1, U2, U13, U19) Bus (45, 52, 56, N4), B+R, Call-a-Bike, Stadtmobil-CarSharing, Taxi |
| S-Bahn-Station Sommerrain | S-Bahn (S2, S3), Bus (54, 58), P+R, B+R, Stadtmobil-Carsharing, Taxi |
| S-Bahn-Station Nürnberger Straße | S-Bahn (S2, S3), Stadtbahn (U1), Bus (N6), B+R, Stadtmobil-Carsharing |

Bewertung

Der Stadtbezirk Bad Cannstatt weist von allen Stadtbezirken die größte Siedlungsfläche auf. Mit mehreren S-, Stadtbahn- und Buslinien und dem Regionalverkehr am Bahnhof Bad Cannstatt steht dem allerdings auch ein sehr gutes ÖPNV-Angebot gegenüber.

Im Stadtteil Bad Cannstatt existiert ein kleines Erschließungsdefizit in der Umgebung der Rommelshauer Straße, bei dem die Luftlinienentfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen „Beskidenstraße“ und „Antwerpener Straße“ den Richtwert von 600 m Luftlinienentfernung übersteigt. Der Bereich ist jedoch relativ locker bebaut. Damit betrifft das Defizit nur vergleichsweise wenige Einwohner. Für die Einrichtung eines ÖPNV-Ergänzungsangebots besteht kein ausreichendes, zusätzlich aktivierbares Fahrgastpotenzial.

Da die Stadtbahn-Haltestelle „Kienbachstraße“ der Linie U13 ausschließlich aus Richtung Osten zugänglich ist, liegt der Wohnbereich Seelberg teilweise außerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen. Da der relativ neue Zugang von der Haltestelle „Ebitzweg“ nur einen Teilbereich des Gebiets erschließt, wäre auch ein West-Zugang zur Haltestelle „Kienbachstraße“ wünschenswert.

Im Stadtteil Steinhaldenfeld befindet sich der südliche Keltenweg und die E.-Häußler-Straße außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche. Auf Grund der Enge der Wohnstraßen und der großen Zahl durchfahrender Fahrgäste kommen Stichfahrten der Buslinie 54 in diesen Bereich nicht in Betracht. Den relativ wenigen betroffenen Bewohnern des östlichen Steinhaldenfelds muss weiterhin ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heschlach | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U16: Neue Linie Fellbach – Giebel über Pragstraße zur Verstärkung der Linie U13 (nur HVZ) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark an Normalwerktagen (HVZ/NVZ) [umgesetzt seit Okt. 2017] | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U19: Verlängerung Neckarpark – Mercedes-Benz-Museum | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| X1: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Stuttgart-Mitte | Erhöhung der Beförderungskapazitäten, Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busfahrstreifen in der - Daimlerstraße, - König-Karl-Straße, - Schönestraße/König-Karl-Brücke, - Am Wolfersberg. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| Haltestelle „Kienbachstraße“ (U13): Schaffung eines Westzugangs | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Haltestelle „Ebitzweg“ (U13): Schaffung eines barrierefreien Zugangs vom Wohngebiet Seelberg | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 51: Neue Linie Münster – Bad Cannstatt-Ost (alternativ zu einer Angebotsverbesserung bei der Linie R11) | Verkürzung von Reisezeiten |
| Buslinie 54: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

| | |
|---|---|
| Behinderungsfreie Buslinienführung im Bereich Neckarpark | Verstetigung der Betriebsabläufe |
| Umwidmung der Brückenstraße zwischen Hallstraße und Duisburger Straße zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs | Wertschätzung des Fahrgastes |
| Feinerschließung des Areals Neckarpark/Güterbahnhof durch Busverkehr | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| Standort für Leihfahrradsystem im Sommerrain | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.7 Stadtbezirk Birkach

Kenndaten und Analyseergebnisse

| | |
|---|---------------------|
| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 6.935 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 2.274 |
| Schulen (Schülerzahl) | 1 Grundschule (274) |

| | |
|---|-------------------------|
| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
| Quellen: | |
| PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) | |
| Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) | |
| Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 395 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 21.000 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 20.400 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 13,2% |
| Quell-/Zielverkehr | 26,5% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 14,0% |
| Quell-/Zielverkehr | 28,3% |

Bewertung

Birkach ist der einzige Stadtbezirk, der mit dem ÖPNV nicht direkt radial an das Stadtzentrum angeschlossen ist. Die Schaffung einer Stadtbahn-Anbindung erscheint deshalb überaus sinnvoll.

In den Bereichen Schönberg-West (Parasolstraße) und Birkach-Ost (äußere Alte Dorfstraße) werden die Erschließungsrichtwerte nicht ganz eingehalten. In Schönberg ist dabei ein locker bebauter Siedlungsrandstreifen, in Birkach sind die Studentenwohnheime an der Schwerkstraße betroffen. In beiden Fällen beträgt die Überschreitung jedoch maximal 100 m, so dass allein auf Grund der geringen Größe der fraglichen Areale aktuell keine ausreichenden Fahrgastpotenziale für eine Ausweitung des ÖV-Angebots vorhanden sind. Es werden deshalb für diese Bereiche keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Bereich Steckfeld: Neue Busbedienungskategorie 3 (alternativ zur Stadtbahnanbindung Birkach) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------------|
| U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald - Birkach/Plieningen (Weiterentwicklung der Anbindung von Birkach über Möhringen) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

7.8 Stadtbezirk Botnang

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|----------------------|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 13.115 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 4.773 |
| Schulen (Schülerzahl) | 2 Grundschulen (423) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|-------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 434 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 34.100 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 33.700 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 17,5% |
| Quell-/Zielverkehr | 34,0% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 18,6% |
| Quell-/Zielverkehr | 36,9% |

| Mobilitätspunkte | <u>Angebote</u> |
|--|---|
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| Haltestelle „Eltinger Straße“ (und NC Botnang, Grieg-/Franz-Schubert-Straße) | Stadtbahn (U2, U9) Bus (91, Botnanger Ortsbus) |
| Haltestelle „Botnang“ | Stadtbahn (U2, U9) Bus (91), B+R |

Bewertung

Botnang verfügt über eine schnelle Stadtbahnverbindung in die City und eine von Linienbussen bediente Querverbindung nach Feuerbach bzw. zur Universität Vaihingen. Nahezu die gesamte Siedlungsfläche Botnangs ist durch die Stadtbahn in der Tallängsachse (U2/U9) und durch den Bus in einer Querachse (Feuerbacher Tal – Botnang Endhaltestelle – Forsthaus I) erschlossen.

Das Fahrplanangebot der Buslinie 91 ([Sindelfingen -] Forsthaus – Botnang Feuerbach) entspricht, was das Angebot am Wochenende angeht, nicht den im NVP geforderten Stuttgarter Standards.

Die Erschließungsdefizite in Botnang-Nordwest können mit der vorhandenen Buslinie 91 nicht beseitigt werden. Derzeit bietet der ehrenamtlich betriebene Botnanger Ortsbus (BOB) hier einen partiellen Ausgleich. Der BOB bindet die Wohngebiete in den höheren Lagen Botnangs an die Ortsmitte und an die Stadtbahn an. Es existieren mit Ausnahme der Ausstiegspunkte im Stadtteilzentrum aktuell keine BOB-Haltestellen. Der Zustieg in den Kleinbus im Linienverlauf erfolgt durch das Geben von Handzeichen („Wink&Fahr-Prinzip“). Der durch den Botnanger Bürgerverein ehrenamtlich betriebene Ortsbus fährt montags bis samstags an Vormittagen (vier Stunden), von Montag bis Freitag auch nachmittags (zwei Stunden) und bedient die überwiegende Anzahl der Wohnstandorte. Dabei werden vier unterschiedliche Routen jeweils im Stundentakt bedient; alle 15 Minuten wird die zentrale Haltestelle in der Ortsmitte angefahren. Für die Umwandlung dieses ehrenamtlichen Angebots (Botnanger Bürgerverein) in einen klassischen ganztägigen Linienverkehr wird kein Fahrgastpotenzial gesehen.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Bereiche Aspenwaldstraße und Paul-Linke-Straße: Neue Busbedienungskategorie 3 | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| Buslinie 91: Verstärkerfahrten Botnang – Feuerbach (nach Bedarf) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Standort für Leihfahrradsystem in Botnang | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.9 Stadtbezirk Degerloch

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|---|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 16.905 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 6.259 |
| Schulen (Schülerzahl) | 2 Grund- und Werkrealschulen (572), 1 Realschule (505), 1 Gymnasium (648) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|-------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 432 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 65.900 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 65.400 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 13,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 29,5% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 16,7% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,5% |

| Mobilitätspunkte | <u>Angebote</u> |
|---|---|
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| Stadtbahn-Haltestelle „Degerloch“ | Stadt-/Zahnradbahnbahn (U5, U6, U8, U10, U12) Bus (70, 71, 73, 74, 76, 77, 78, X78, 79, 806, N8, N9, N10) Linientaxi (LT10, LT70) B+R, Call-a-Bike, ÖPNV-Information, Taxi |
| Stadtbahn-Haltestelle „Degerloch Albstraße“ | Stadtbahn (U5, U6, U8, U12), SSB-Fundbüro, Große P+R-Tiefgarage, Stadtmobil-Carsharing |

Bewertung

Über den Möhringer Ast der Stadtbahn-Talquerlinien, die aus Ostfildern kommende Stadtbahnlinie U8 sowie die aus dem Bereich Filder kommenden, am Albplatz mit der Stadtbahn verknüpften Buslinien sind die nördlichen und westlichen Siedlungsbereiche des Bezirks Degerloch sehr gut durch öffentliche

Verkehrsmittel erschlossen. Im Stadtteil Hoffeld werden die die Richtwerte ebenfalls eingehalten.

Ein leichtes Defizit ergibt sich im Südosten Degerlochs (Bereich Reutlinger Straße / Ramsbachstraße) bei der räumlichen Erschließung, da die Maximalwerte für die Entfernungen zu den Haltestellen überschritten werden. Das vorhandene Straßennetz erlaubt es allerdings nicht, die am nächsten verlaufende Buslinie 70 noch näher an das Gebiet heranzuführen. Dieser Bereich ist deshalb in den SSB Flex-Pilotversuch einbezogen.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U8: Fahrtenangebot an Samstagen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung der Betriebszeit (nach Modernisierung) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/Plieningen (mit Anbindung an U3) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Bedarfsgesteuerter Shuttle-Verkehr für den Südosten Degerlochs (Bereich Reutlinger Straße / Ramsbachstraße) | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |

7.10 Stadtbezirk Feuerbach

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|--|---|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 30.133 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 11.689 |
| Schulen (Schülerzahl) | 4 Grund- und Werkrealschulen (1.133), 1 Realschule (367), 2 Gymnasien (1.232) |
| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015 Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 392 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 148.300 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 149.400 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 15,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,1% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 16,0% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,1% |
| Mobilitätspunkt | Angebote |
| Multimodaler Verknüpfungspunkt | |
| Bahnhof Feuerbach / Wiener Platz | S-Bahn (S4, S5, S6, S60), Stadtbahn (U6, U13) Bus (91, 401, 501, 502, 503, 591, N3) P+R, B+R, Fahrrad-Servicestation, Taxi |

Bewertung

Die Erschließung des Stadtbezirks Feuerbach mit dem ÖPNV erfolgt nahezu ausschließlich mit den Schienenverkehrsmitteln S-Bahn und Stadtbahn, die eine hohe Akzeptanz erfahren. Lediglich im Südwesten ist eine ergänzende Busbedienung unverzichtbar. Lückenhafte Erschließungsbereiche gibt es an den Siedlungsrändern beiderseits des Feuerbacher Talkessels: Im Norden das Gebiet Hattenbühl, im Süden der Bereich Fleckenweinberg und im Westen der Bereich äußere Hohewartstraße. Es handelt sich jedoch um kleine Defizitgebiete mit vergleichsweise geringer baulicher Nutzung. Die bisherige Bedienung durch den Ortsbusverkehr der Fa. Wöhr (unterstützt durch den Handels- und Gewerbeverein Feuerbach) reicht derzeit aus. Für einen klassischen Linienverkehr wird kein ausreichendes Fahrgastpotenzial gesehen.

Das Fahrplanangebot der Buslinie 91 ([Sindelfingen -] Forsthaus - Feuerbach) entspricht, was die Betriebszeiten angeht, am Wochenende nicht den im NVP geforderten Stuttgarter Standards.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| Panoramastrecke: Nutzung der städtischen Gäubahntrasse für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| U16: Neue Linie Fellbach – Giebel über Pragstraße zur Verstärkung der Linie U13 (nur HVZ) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| Buslinie 91: Verstärkerfahrten Botnang – Feuerbach (nach Bedarf) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Zusätzliche Standorte für Leihfahrradsystem in Feuerbach (insbesondere am Bahnhof Feuerbach) | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |
| Schaffung eines CarSharing-Standorts am Bahnhof Feuerbach | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.11 Stadtbezirk Hedelfingen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|------------------------------------|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 10.102 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 3.935 |
| Schulen (Schülerzahl) | 2 Grund- und Werkrealschulen (413) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|--------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 432 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 148.300 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 149.400 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 15,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,1% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 16,0% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,1% |

| Mobilitätspunkt | <u>Angebote</u> |
|--|--|
| Multimodaler Verknüpfungspunkt Stadtbahn-Haltestelle „Hedelfingen“ | Stadtbahn (U9, U13) Bus (62, 65, 103, N7) B+R, Call-a-Bike-Station |

Bewertung

Der Stadtbezirk Hedelfingen verfügt über ein sehr gutes Stadtbahnangebot in Richtung Innenstadt (U9, U13) und Busverbindungen zu benachbarten Stadtbezirken (62, 65) und in Richtung Esslingen (103).

Wegen der durch die Topografie vorgegebenen engen Siedlungsgrenzen ergibt sich durchweg eine sehr gute räumliche Erschließung. Die Beförderungszeiten mit dem ÖPNV vom westlichen Rohracker in die Stuttgarter Innenstadt werden geringfügig überschritten. Dies wird sich jedoch auch mittel- und langfristig nicht ändern lassen, da wegen der mehrfachen Zu- und Abbringerfunktionen der betroffenen Buslinie 62 eine weitere Verbesserung der Anschlüsse an S- und Stadtbahn nicht möglich ist.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Busfahrstreifen in der - Heumadener Straße, - Hedelfinger Filderauffahrt. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Abbau von betrieblichen Behinderungen in der Amstetter Straße mit Aufwertung mindestens einer Haltestelle zum ÖPNV-Vorrangbereich | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |
| Ausbau des CarSharing-Angebots | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.12 Stadtbezirk Möhringen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|---|
| Einwohner im Stadtbezirk | 32.755 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 12.833 |
| Schulen (Schülerzahl) | 3 Grund- und Werkrealschulen (817), 1 Realschule (431), 1 Gymnasium (635) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
|---|--------------------------|
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 408 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 149.600 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 162.500 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 15,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 24,5% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 18,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 25,1% |

| Mobilitätspunkt Multimodaler Verknüpfungspunkt | Angebote |
|--|---|
| Stadtbahn-Haltestelle „Möhringen Bahnhof“ | Stadtbahn (U3, U5, U6, U8, U12) Bus (72, N9), Car-Sharing B+R, Call-a-Bike-Station, Fahrrad-Service-Station |

Bewertung

Am Bahnhof Möhringen treffen 4 Stadtbahn-Streckenäste zusammen, so dass ab hier die Stuttgarter Innenstadt, die Stadtbezirke Degerloch, Plieningen, Silenbuch und Vaihingen sowie der Nachbarort Leinfelden umsteigefrei erreicht werden können. Zahlreiche Haltestellen an diesen Stadtbahnstrecken sorgen für eine gute Flächenerschließung.

Die Defizite bei der räumlichen Erschließung beschränken sich auf flächenmäßig unbedeutende Randlagen (Friedrichsberg im südlichen Möhringen, Onstmettinger Weg im nordwestlichen Möhringen, Abraham-Wolf-Straße und äußere Kremmlerstraße im westlichen Sonnenberg sowie westliche Vestastraße in den Kelley Barracks). Bei dem Gebiet in den Kelley Barracks handelt es sich um eine militärisch genutzte Fläche, die für die Bewertung im NVEP ohne Bedeutung ist. Bei den übrigen Teilflächen sind die Defizitbereiche entweder sehr gering oder die Flächen sind ausgesprochen locker bebaut. Gewinnbare Fahrgastpotenziale größeren Umfangs, die die Einrichtung ergänzender Linienverkehre rechtfertigen würden, sind in keinem Fall zu erkennen. Für das Pflegezentrum Bethanien (Onstmettinger Weg) existiert eine privat initiierte Lösung, ein ehrenamtlich betriebener Besucher-Bus, der an mehreren Wochentagen nachmittags im 15-Minuten-Takt zwischen dem Pflegezentrum und dem Bahnhof Möhringen pendelt.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------------|
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U8: Fahrtenangebot an Samstagen | Verkürzung der Reisezeiten |

| | |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
|---|---|

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Vaihingen (mit Verbindungskurve „Pflugmühle“, nur HVZ) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad (ggf. alternativ zur Verdichtung der Buslinie 84) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Standort für Leihfahrradsystem im Fasanenhof | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |
| P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße – Anbindung an die U5, U6 und ggf. U17 sowie Busanbindung über eine verlängerte Buslinie 80 an den Synergiepark | Verkürzung der Reisezeiten |

7.13 Stadtbezirk Mühlhausen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|--|
| Einwohner im Stadtbezirk | 25.700 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 9.596 |
| Schulen (Schülerzahl) | 6 Grund- und Werkrealschulen (1.011), 2 Realschulen (819), 2 Gymnasien (1.192) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|---|---|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 411 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 80.800 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 79.600 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 11,4% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,3% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 11,6% |
| Quell-/Zielverkehr | 35,3% |
| Mobilitätspunkt Multimodaler Verknüpfungspunkt | <u>Angebote</u> |
| Stadtbahn-Haltestelle „Mühlhausen“ | Stadtbahn (U14) Bus (54, 401, N5) B+R, Taxi |

Bewertung

Der Stadtbezirk Mühlhausen ist mit drei voneinander unabhängigen Stadtbahnstrecken (U2, U12, U14) umsteigefrei an die Innenstadt angebunden.. Linienbusse stellen die Verbindung zwischen den Stadtbahn-Streckenästen her und bieten zudem direkte Fahrmöglichkeiten in die benachbarten Stadtteile Steinhaldenfeld/Sommerrain und Zazenhausen.

Sollte das Wohnneubaugebiet Beim Schafhaus zur Umsetzung kommen, würden wegen der Überschreitung der Richtwerte für die Entfernungen zu den Haltestellen Defizite bei der räumlichen Erschließung entstehen. Mit Aufsiedlung des Gebiets ist eine Verlängerung der Buslinie 401 über die bisherige Endhaltestelle „Mühlhausen“ hinaus in das Gebiet hinein die verkehrlich sinnvollste Möglichkeit einer ÖPNV-Anbindung.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark an Normalwerktagen (HVZ/NVZ) [umgesetzt seit Okt. 2017] | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busfahrstreifen in der Mönchfeldstraße; | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |
| Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs an der Kreuzung Mönchfeldstraße / L1100 | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |
| Verknüpfung der Buslinien 54 und 58 an der Oberen Ziegelei (Vorlaufbetrieb für eine Stadtbahn-Verlängerung von Neugereut nach Fellbach-Schmidlen) | Verkürzung der Reisezeiten |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U19: Verlängerung Neugereut – Fellbach-Schmidlen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Buslinie 54: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Standorte für Leihfahrradsysteme in Freiberg und in Neugereut | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |
| Schaffung eines CarSharing-Standorts in Mühlhausen | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.14 Stadtbezirk Münster

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|-----------------------------------|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 6.538 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 2.768 |
| Schulen (Schülerzahl) | 1 Grund- und Werkrealschule (455) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|-------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 412 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 21.000 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 20.300 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 6,8% |
| Quell-/Zielverkehr | 27,8% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 11,4% |
| Quell-/Zielverkehr | 33,3% |

Bewertung

Der von der Siedlungsfläche kleinste Stadtbezirk Münster erstreckt sich zwischen dem linken Neckarufer und der hoch gelegenen, überwiegend von Güterzügen benutzten Bahnstrecke Kornwestheim – Untertürkheim. Der Stadtbezirk wird durch die entlang des Neckars verlaufende Stadtbahnstrecke der U14 und ergänzend durch die Stadtbahnlinie U12 (Hallschlag, Auhrücke) vollständig erschlossen. Ergänzend hierzu besteht vom Bahnhof Münster aus eine Busverbindung ins Zentrum Bad Cannstatts. Das relativ bescheidene Zugangebot der R11 am Bahnhof Münster ist für die Erreichbarkeit des Stadtbezirks derzeit ohne Bedeutung. Von zusätzlichen Fahrplanfahrten auf dieser Südost-Nordwest-Tangentiellinie zwischen dem Neckartal und dem Landkreis Ludwigsburg würden jedoch auch Fahrgäste des Stadtbezirks Münster profitieren.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Buslinie 51: Neue Linie Münster – Bad Cannstatt-Ost (alternativ zu einer Angebotsverbesserung bei der Linie R11) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Standorte für Leihfahrradsysteme am Bahnhof Münster bzw. an der Stadtbahn-Haltestelle „Freibergstraße“ | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.15 Stadtbezirk Obertürkheim

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|----------------------|
| Einwohner im Stadtbezirk | 8.558 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 3.468 |
| Schulen (Schülerzahl) | 2 Grundschulen (306) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|-------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 423 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 28.400 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 26.300 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 7,0% |
| Quell-/Zielverkehr | 24,0% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 8,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 26,7% |

| | |
|---|--|
| Mobilitätspunkt Multimodaler Verknüpfungspunkt | <u>Angebote</u> |
| Bahnhof Obertürkheim | S-Bahn (S1) Bus (61, 62, 65, N7), Fernomnibus-Bahnhof, P+R, B+R, Stadtmobil-CarSharing, Taxi |

Bewertung

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

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen | Verkürzung der Reisezeiten |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------------|
| Buslinie 61: Zusätzliche Verstärkerfahrten Obertürkheim – Untertürkheim (nach Bedarf) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

| | |
|---|---|
| Schaffung eines CarSharing-Standorts in Uhlbach | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |
| Ausbau des P+R-Angebots am Bahnhof Obertürkheim | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.16 Stadtbezirk Plieningen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| | |
|---|---|
| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 13.341 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 5.004 |
| Schulen (Schülerzahl) | 1 Grund- und Werkrealschule (509), 1 Gymnasium (499) |

| | |
|--|-------------------------|
| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 414 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 50.700 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 46.500 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 16,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 28,7% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 17,2% |
| Quell-/Zielverkehr | 30,0% |

| | |
|---|---|
| Mobilitätspunkt | <u>Angebote</u> |
| Multimodaler Verknüpfungspunkt | |
| Haltestelle „Plieningen“ (einschließlich „Plieningen Garbe“) | Stadtbahn (U3) Bus (65, 70, 73, 74, 76, N8) B+R, Taxi, Stadtmobil-CarSharing |

Bewertung

Der Stadtbezirk Plieningen wird in weiten Bereichen ausschließlich von Lini-bussen erschlossen. Die Stadtbahn erreicht Plieningen nur am westlichen Rand des Stadtteils Hohenheim. Da dort lediglich Zugang zur Filderquerlinie U3 besteht, muss bei Fahrten in die Stuttgarter Innenstadt grundsätzlich um-gestiegen werden. Dieser Umstand sowie die ohnehin recht große Entfernung

zum Stuttgarter Talkessel führen zu relativ langen Beförderungszeiten bei Fahrten in das Stadtzentrum. Im östlichen und südlichen Plieningen ist deshalb der Richtwert für die Beförderungszeit in die Innenstadt geringfügig überschritten. Eine Besserung könnte die Schaffung einer Stadtbahn-Direktverbindung bringen, die mit überschaubarem baulichen Aufwand mit einer direkten Gleisverbindung zwischen den Haltestellen „Sigmaringer Straße“ und „Riedsee“ möglich wäre. Eine weitere Perspektive stellt aber auch der künftige Filderbahnhof im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 dar, der per Bus zu erreichen sein wird.

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung des Stadtbezirks sind nahezu keine Defizite festzustellen. Nur eine kleinere Siedlungsfläche im östlichen Hohenheim (Schwerzstraße) wird nicht von den Einzugsbereichen bestehender ÖPNV-Haltestellen erfasst. Aufgrund der überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung dieses Bereichs (Meiereihof) ist das Defizit jedoch tolerierbar.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg - Möhringen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Bereich Steckfeld: Neue Busbedienungskategorie 3 (alternativ zur Stadtbahnanbindung Birkach) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/Plieningen (mit Anbindung an U3) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Anpassung des Busangebots auf den Fildern auf S-Bahn-Anschluss Neuhausen und Filderbahnhof | Netzausbau |
| Standort für Leihfahrradsystem in Plieningen | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.17 Stadtbezirk Sillenbuch

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|---|
| Einwohner im Stadtbezirk | 24.093 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 8.366 |
| Schulen (Schülerzahl) | 3 Grund- und Werkrealschulen (1.061), 1 Realschule (311), 1 Gymnasium (912) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
|---|-------------------------|
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 446 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 59.800 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 58.600 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 9,8% |
| Quell-/Zielverkehr | 24,2% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 9,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 27,3% |

| | |
|--|--|
| Mobilitätspunkt Multimodaler Verknüpfungspunkt | <u>Angebote</u> |
| Haltestelle „Sillenbuch“ | Stadtbahn (U7, U8, U15), Bus (66, N7), B+R |

Bewertung

Der Stadtbezirk Sillenbuch ist über die Stadtbahnlinien U7 und U15 mit der Stuttgarter Innenstadt sowie über die U8 mit Ostfildern, Degerloch, Möhringen und Vaihingen verbunden. Dies wirkt sich auch auf die außerhalb der Stadtbahn-Einzugsbereiche gelegenen Siedlungsflächen in Sillenbuch selbst und in den Stadtteilen Heumaden und Riedenberg positiv aus, die über Buslinien an den Schienenverkehr angebunden sind. Der Richtwert von 30 Minuten für die Beförderungszeit in die Innenstadt wird überall eingehalten. Linienbusse stellen auch Verbindungen zu den benachbarten Stadtbezirken Birkach und Heddelfingen sowie den angrenzenden Stadtteil Kemnat der Stadt Ostfildern her.

Defizite bei der räumlichen Erschließung treten im Stadtbezirk Sillenbuch nicht auf. Das Erreichbarkeitsdefizit im östlichen Sillenbuch, das außerhalb der Einzugsbereiche der Stadtbahnachse in der Kirchheimer Straße liegt und daher über einen Ergänzungsverkehr, die Buslinie 66, erschlossen werden muss, beschränkt sich auf den Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U8: Fahrtenangebot an Samstagen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

| | |
|---|---|
| Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Busfahrstreifen in der - Bockelstraße, - Kirchheimer Straße. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

7.18 Stadtbezirk Stammheim

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|-----------------------------------|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 12.374 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 5.187 |
| Schulen (Schülerzahl) | 1 Grund- und Werkrealschule (361) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | | | |
|--|-----------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | | | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 461 | | |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 33.100 Personen pro Tag | | |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 33.800 Personen pro Tag | | |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | | | |
| Binnenverkehr | 4,8% | | |
| Quell-/Zielverkehr | 15,0% | | |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | | | |
| Binnenverkehr | 7,6% | | |
| Quell-/Zielverkehr | 31,0% | | |
| Kritische Erschließungsbereiche | | | |
| Siedlungsgebiete mit erschwerten Zugangswegen zu den ÖPNV-Haltestellen | | | |
| | <u>Problem</u> | | |
| | Außerhalb der NVP-Einzugsbereiche | Topographische Erschwer-nisse | Ausbauzustand Straßennetz |
| Stammheim-Nordwest | X | | |

| Mobilitätspunkt Verknüpfungspunkt | <u>Angebote</u> |
|--|------------------------------------|
| Stadtbahn-Haltestelle „Stammheim“ | Stadtbahn (U15), Bus (412, 508) |

Bewertung

Die Verbindung des Stadtbezirks Stammheim mit dem Zentrum der Landeshauptstadt wird durch die Stadtbahnlinie U15 hergestellt. Die abseits der Schienenachse Freihofstraße gelegenen Siedlungsflächen werden durch Busverkehre erschlossen, die gleichzeitig direkte Fahrten in den benachbarten Stadtbezirk Zuffenhausen (in Ergänzung zur Stadtbahn) sowie über die Stadtgrenze hinweg nach Kornwestheim sowie nach Möglingen und Ludwigsburg erlauben.

Defizite bei der räumlichen Erschließung sind in Stammheim-Nordwest festzustellen, da hier die Richtwerte für die maximale Haltestellenentfernung überschritten werden. Die betroffene Fläche ist allerdings recht klein und zudem locker bebaut, so dass auch hier nur wenige Einwohner betroffen sind, denen auch weiterhin ein etwas weiterer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden kann.

Einen deutlich größeren Umfang nehmen im Stadtbezirk Stammheim die Erreichbarkeitsdefizite ein. Hier können die Qualitätskriterien sowohl im Nordwesten und im Nordosten von Stammheim als auch im Wohngebiet Stammheim-Süd einschließlich der der äußeren Schwieberdinger Straße nicht erfüllt werden.

Die Situation in dem im Nordwesten von Stammheim gelegenen Gewerbegebiet Emerholz/Wammeskopf stellt sich dabei noch als recht unproblematisch dar. Dieses Gebiet ist ausschließlich über die Buslinie 508 (Zuffenhausen – Möglingen – Ludwigsburg) an das ÖV-Netz angebunden. Die Linie 508 erfüllt nicht die an Stuttgarter Stadtverkehrsbedingungen orientierten Richtwerte. Für die Bedienung eines überwiegend mit flächenintensiven Betrieben besetzten

Gewerbegebiets ist das Angebot mit immerhin einem 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten aktuell aber vertretbar. Angesichts der Bemühungen des Landkreises Ludwigsburg um die Reaktivierung eines Schienenverkehrs auf der Achse Markgröningen – Möglingen – Ludwigsburg werden wenig Chancen für einen parallelen Ausbau der Buslinie 508 gesehen.

Die Siedlungsgebiete im Nordosten Stammheims (äußere Kornwestheimer Straße) werden von der Buslinie 412 (Stammheim – Kornwestheim – Pattonville) bedient. Sowohl die Fahrtenhäufigkeiten als auch die Betriebszeiten entsprechen nicht dem für die Landeshauptstadt empfohlenen Mindeststandard. Zur Gewährleistung der ÖV-Erschließung in Stammheim-Nordost wie auch zur Verbesserung der Verbindung zwischen den benachbarten Siedlungsbereichen Stammheim und Kornwestheim sollte daher mit dem Landkreis Ludwigsburg über eine Aufwertung der L. 412 verhandelt werden.

Die Erschließung des Wohngebiets Stammheim-Süd gewährleisten die Buslinie 52 und 99. Deren Fahrtenangebot kann die Bedienungshäufigkeiten-Richtwerte des NVPs (Bedienungskategorie 3) allerdings nicht ganz erfüllen. Hier sollte nachgesteuert werden.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U15: zusätzliche Verstärkerfahrten Stammheim - Zuffenhausen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 99: Verdichtung des Fahrplanangebots | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 412: Ausgeweitetes Fahrplanangebot | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Buslinie 412: Verlängerung ab Stammheim bis Zuffenhausen via Zabergäustraße (ggf. Entfall der U15-Verstärkerfahrten) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Standort für Leihfahrradsystem in Stammheim | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.19 Stadtbezirk Untertürkheim

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|--|---|
| Einwohner im Stadtbezirk | 16.704 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 6.931 |
| Schulen (Schülerzahl) | 2 Grund- und Werkrealschulen (517), 1 Realschule (615), 1 Gymnasium (793) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
|---|-------------------------|
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 412 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 78.500 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 85.400 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 10,2% |
| Quell-/Zielverkehr | 27,5% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 11,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 25,4% |

| Mobilitätspunkt Multimodaler Verknüpfungspunkt | Angebote |
|--|---|
| Bahnhof Untertürkheim | Regionalbahn (R11), S-Bahn (S1), Stadtbahn (U4, U13), Bus (60, 61), B+R Werksverkehr Mercedes-Benz AG |

Bewertung

Mit der S-Bahn und mehreren Stadtbahnverbindungen sowie einem ergänzenden Busverkehr ist der Stadtbezirk Untertürkheim mit öffentlichen Verkehrsangeboten sehr gut ausgestattet. Die festzustellenden Abweichungen von den Qualitätskriterien sind in Folge dessen auch recht gering.

Das einzige Defizit bei der räumlichen Erschließung tritt am sehr locker bebauten östlichen Ortsrand des Stadtteils Rotenberg auf, wo die Entfernung zur zentralen Bushaltestelle „Rotenberg“ bis zu 700 m beträgt. Aufgrund der Enge der Stettener Straße ist eine Verlängerung der Buslinie 61, die auch für den Ausflugsverkehr zur Egelseer Heide von Vorteil wäre, nicht möglich. Ein ergänzender Verkehr mit kleinen Fahrzeugen muss aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials, der kurzen Fahrstrecke und der beengten Platzverhältnisse an der Buswendepalette ebenfalls ausscheiden. Die Situation ist deshalb mittelfristig nicht veränderbar.

Mit Ausnahme des Regionalzug-Bahnsteigs sind am Bahnhof Untertürkheim alle Übergänge zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln barrierefrei ausgestaltet. Nicht barrierefrei ist leider der Bahnhofszugang aus Richtung Ortsmitte, was für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine erhebliche Zugangshürde darstellt. Hier sollte eine Verbesserung der Zugangssituation angestrebt werden.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Buslinie 60: zusätzliche Verstärkerfahrten Luginsland – Untertürkheim (nach Bedarf) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Buslinie 61: zusätzliche Verstärkerfahrten Obertürkheim – Untertürkheim (nach Bedarf) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Barrierefreier Zugang am Bahnhof Untertürkheim aus Richtung Ortsmitte | Wertschätzung des Fahrgastes |
| Standort für Leihfahrradsystem in Untertürkheim | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.20 Stadtbezirk Vaihingen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) | |
|---|---|
| Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 45.783 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 18.196 |
| Schulen (Schülerzahl) | 5 Grund- und Werkrealschulen (1.533), 1 Realschule (661), 2 Gymnasien (1.467) |

| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
|--|--------------------------|
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 388 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 174.500 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 175.900 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 17,6% |
| Quell-/Zielverkehr | 33,9% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 17,8% |
| Quell-/Zielverkehr | 36,1% |

| Mobilitätspunkte Multimodale Verknüpfungspunkte | Angebote |
|--|--|
| Bahnhof Vaihingen | S-Bahn (S1, S2, S3, S11), Stadtbahn (U1, U3, U8), Bus (80, 81, 82, 84, 86), ÖPNV-Information, Fernomnibus, B+R, Fahrrad-Servicestation, Taxi |
| Vaihingen Schillerplatz | Stadtbahn (U1), Bus (81, 82, N10), B+R, Call-a-Bike, Stadtmobil-Carsharing (Vaihinger Markt) |
| S-Bahn-Station Rohr | S-Bahn (S1, S2, S3, S11), Bus (81, 82, 86, N10), P+R, B+R, Stadtmobil-Carsharing |
| S-Bahn-Station Österfeld | S-Bahn (S1, S2, S3, S11), großes P+R-Parkhaus, B+R, Stadtmobil-Carsharing |
| S-Bahn-Station Universität | S-Bahn (S1, S2, S3, S11), Bus (82, 84, 91, 92, 746, 747, 748, N1), B+R, ÖPNV-Information, Stadtmobil-Carsharing |

Bewertung

Der Stadtbezirk Vaihingen ist sowohl über die S-Bahn als auch über die Stadtbahn mit der Stuttgarter Innenstadt verbunden. Auch sorgt die Stadtbahn für gute Verbindungen in den Bereich Filder und nach Ostfildern. Das Angebot wird durch innerörtliche und regionale Buslinien komplettiert. Insgesamt ergibt sich so ein attraktives ÖV-Angebot für den Stadtbezirk und eine gute Erreichbarkeit des Verkehrsknotens „Vaihingen Bahnhof“ aus dem gesamten Stadtgebiet. Die hohe Zahl der im Stadtbezirk Vaihingen verkehrenden Linien sorgt auch für eine gute räumliche Erschließung der Siedlungsbereiche. Das einzige festzustellende Defizit betrifft mit den Patch Barracks ein Militärareal, das der öffentlichen Nutzung ohnehin entzogen ist. Das Erschließungsdefizit ist für die Nahverkehrsplanung daher ohne Bedeutung.

Weite Teile des Westens des Vaihinger Stadtbezirks sind nicht nur die Stadtbahn erschlossen. Da es sich um eines der größten, nicht durch ein Schienenverkehrsmittel erschlossenen Bereiche handelt, besteht für Vaihingen-West ein Untersuchungsbedarf für eine Stadtbahn-Anbindung.

Bei der für den Stadtteil Bösau festgestellten Abweichung vom Richtwert für die Beförderungszeit in die Stuttgarter Innenstadt handelt es sich um eine geringfügiges Defizit (31 anstatt maximal 30 Minuten), das auf Umsteigezeiten bei den Fahrtmöglichkeiten zwischen Bösau und der Stuttgarter City zurückzuführen ist.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Panoramastrecke: Nutzung der Bahntrasse für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| U8: Fahrtenangebot an Samstagen | Verkürzung der Reisezeiten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 84: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen Bf. – Eiermann Areal (mit Aufsiedlung) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------|
| U8: Verlängerung ab Vaihingen Bf. nach Vaihingen-West | Verkürzung der Reisezeiten |
| U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Vaihingen (mit Verbindungskurve „Pflugmühle“, nur HVZ) | Verkürzung der Reisezeiten |
| Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad (ggf. alternativ zur Verdichtung der Buslinie 84) | Verkürzung der Reisezeiten |

| | |
|---|---|
| Verbesserte Zugänglichkeit der S-Bahn-Station „Österfeld“ aus Richtung Kaltental | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |
| P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße – Anbindung an die U5, U6 und ggf. U17 sowie Busanbindung über eine verlängerte Buslinie 80 an den Synergiepark | Verkürzung der Reisezeiten |

7.21 Stadtbezirk Wangen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| | |
|--|-----------------------------------|
| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 9.405 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 3.802 |
| Schulen (Schülerzahl) | 1 Grund- und Werkrealschule (456) |

| | |
|---|-------------------------|
| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 363 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 41.100 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 37.100 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 7,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 28,9% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 8,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,0% |

| | |
|---------------------------------------|---|
| Mobilitätspunkt | <u>Angebote</u> |
| Multimodaler Verknüpfungspunkt | |
| Stadtbahn-Haltestelle „Wasenstraße“ | Stadtbahn (U4, U9, U13); Stadtmobil-Carsharing |

Bewertung

Die ÖV-Erschließung im Stadtgebiet Wangen erfolgt ausschließlich durch Stadtbahnlinien. Linienbusse verkehren hier nicht. Die vom Neckartal aufsteigenden Hänge der Wangener Höhe beschränken die Siedlungsflächen im Wesentlichen auf die linke Talseite des Neckars, eine Fläche, die durch die Ein-

zugsbereiche der Stadtbahnhaltestellen vollständig erfasst wird. Im Stadtbezirk Wangen sind deshalb keine ÖV-Erschließungs- oder -Erreichbarkeitsdefizite festzustellen.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|--|---|
| Standort für Leihfahrradsystem in Wangen | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.22 Stadtbezirk Weilimdorf

Kenndaten und Analyseergebnisse

| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
|---|---|
| Einwohner im Stadtbezirk | 31.934 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 12.485 |
| Schulen (Schülerzahl) | 5 Grund- und Werkrealschulen (1.334), 1 Realschule (457), 1 Gymnasium (640) |
| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 420 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 103.900 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 106.400 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 10,1% |
| Quell-/Zielverkehr | 23,7% |

| | |
|----------------------------------|-------|
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 9,9% |
| Quell-/Zielverkehr | 24,1% |

| Mobilitätspunkte | <u>Angebote</u> |
|---------------------------------------|--|
| Multimodale Verknüpfungspunkte | |
| S-Bahn-Haltestelle „Weilimdorf“ | S-Bahn (S6, S60), Bus (90), P+R (teilweise Parkdeck/Parkhaus), B+R, Taxi |
| Haltestelle „Löwenmarkt“ | Stadtbahn (U6, U13), Bus (90, Ortsbus-Linien, N3), B+R, Stadtmobil-Carsharing, Taxi |

Bewertung

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

Durch den geplanten neuen Stadtbahnbetriebshof in Weilimdorf, für den zur Zeit konkret die Standortsuche läuft, ergibt sich die Möglichkeit, die beiden Schienenachsen über eine Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 ab der Haltestelle „Rastatter Straße“ bis zur S-Bahn-Station „Weilimdorf“ zu verbinden. Durch diese wichtige Verknüpfung von S-Bahn und Stadtbahn werden neue Umsteigemöglichkeiten geschaffen.

Die in Wolfbusch-Ost und Weilimdorf-Süd nicht durch ein ÖPNV-Angebot des VVS erschlossenen Siedlungsbereiche werden derzeit ausschließlich durch eine vom Busunternehmen Wöhr-Tours zwischen dem Löwenmarkt und dem Stadtteil Wolfbusch betriebene Kleinbuslinie bedient. Die Ortsbuslinie wird vom Handel- und Gewerbeverein Weilimdorf unterstützt. Das an Normalwerk-

tagen tägliche Angebot (zu unterschiedlichen Tageszeiten) lässt auf eine beständige Nachfrage schließen. Zudem gewährleistet die Linie auch die Anbindung des Neuen Friedhofs Weilimdorf. Das Fahrplanangebot sollte deshalb verstetigt werden.

Ein kleines Teilgebiet an der äußeren Grefstraße im Nordosten Weilimdorfs ist ausschließlich über die Bushaltestelle „Kornthal Jahnstraße“ an das ÖPNV-Netz angebunden, die ausschließlich von der Buslinie 612 angefahren wird. Das Fahrtenangebot der Linie 612 entspricht nicht den Richtwerten; es bestehen Erreichbarkeitsdefizite. In Anbetracht der geringen Zahl der betroffenen Gebäude und der relativen Nähe der häufig bedienten S-Bahn-Station „Kornthal“ wird dieses Defizit jedoch für tolerierbar erachtet.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|---|
| U16: Neue Linie Fellbach – Giebel über Pragstraße zur Verstärkung der Linie U13 (nur HVZ) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Neubau eines Stadtbahnbetriebshofs im Gewerbegebiet Weilimdorf | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 90: Ausweitung der Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Ortsbus: Ausweitung des Fahrplanangebots und Verbundintegration | Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------|
| U13: Neue Streckenführung Rastatter Straße - Weilimdorf Bf. – | Verkürzung der Reisezeiten |

| | |
|---|---|
| Zusätzliche Standorte für Leihfahrrad-system | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |
| Ausbau des P+R-Angebots am Bahnhof Weilimdorf | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

7.23 Stadtbezirk Zuffenhausen

Kenndaten und Analyseergebnisse

| | |
|--|--|
| Strukturdaten (Stand 31.12.2016) Quelle: Statistisches Amt der Stadt Stuttgart | |
| Einwohner im Stadtbezirk | 37.978 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) | 15.287 |
| Schulen (Schülerzahl) | 6 Grund- und Werkrealschulen (1.711), 2 Realschulen (812), 1 Gymnasium (754) |
| Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten | |
| Quellen: PKW/1.000 EW = Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart (Stand: 31.12.2016) Q-/Z-Verkehr, Modal Split = Verkehrsmodell Regionalverkehrsplan (Q-/Z-Werte auf 100 gerundet) Modal Split [hier]: Anteil der ÖPNV-Nachfrage an der Summe aus ÖPNV-Nachfrage und MIV-Nachfrage | |
| Private PKW je 1.000 Einwohner | 365 |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010 | 136.500 Personen pro Tag |
| Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025 | 139.200 Personen pro Tag |
| <u>Modal-Split-Analyse 2010</u> | |
| Binnenverkehr | 15,3% |
| Quell-/Zielverkehr | 28,1% |
| <u>Modal-Split-Prognose 2025</u> | |
| Binnenverkehr | 19,4% |
| Quell-/Zielverkehr | 31,3% |

| Mobilitätspunkte Multimodale Verknüpfungspunkte | <u>Angebote</u> |
|---|--|
| Zuffenhausen Bahnhof und Haltestelle „Ohmstraße (Zuffenhausen Bahnhof)“ | S-Bahn (S4, S5, S6, S60), Bus (52, 99, 401, 501, 502, 503, 591, 612, N4, N55), ÖPNV-Information, P+R, B+R, Stadtmobil-Carsharing Taxi |
| Haltestellen „Zuffenhausen Kelterplatz“ und „Zuffenhausen Kelterplatz“ Und „Johanneskirche“ | Stadtbahn (U7, U15), Bus (52, 401, N4), B+R, Stadtmobil-Carsharing Taxi |
| Haltestelle „Neuwirtshaus (Porscheplatz)“ und Haltestelle „Zuffenhausen Porsche“ | S-Bahn (S6, S60), Bus (52, 99, 501, 502, 503, 591, N4, N55), B+R |

Bewertung

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

Um dem nördlichen Zuffenhausen (Bereich Marbacher/Ludwigsburger Straße) eine verbesserte ÖPNV-Anbindung zu schaffen, sollten im Verlauf der Buslinie 401 im Bereich der östlichen Zabergäustraße zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden.

Mit dem Problem des verspäteten Betriebsbeginns an Sonn- und Feiertagen ist die Buslinie 52 behaftet, die u. a. den Bereich Schoßbühl und den Stadtteil Rot bedient. Wegen der gesicherten Anbindung von weiten Teilen der betroffenen Gebiete an die Stadtbahn ist dieses Defizit jedoch relativ unkritisch. Dennoch wird vorgeschlagen, mittelfristig eine Ausweitung der Betriebszeiten der Buslinien 52 an Sonn- und Feiertagen vorzunehmen.

Die Erschließung des Wohngebiets Stammheim-Süd gewährleisten die Buslinie 52 und 99. Deren Fahrtenangebot kann die Bedienungshäufigkeiten-Richtwerte des NVPs (Bedienungskategorie 3) allerdings nicht ganz erfüllen. Hier sollte nachgesteuert werden.

Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------------|
| U15: zusätzliche Verstärkerfahrten Stammheim - Zuffenhausen | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

| | |
|--|---|
| Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots) | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Anbindung von Zazenhausen an das Nachtverkehrsnetz mit Nachttaxi [umgesetzt seit Dezember 2017] | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Buslinie 99: Verdichtung des Fahrplanangebots | Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit |
| Busfahrstreifen in der - Schwieberdinger Straße, - Nordseestraße, - Ludwigsburger Straße. | Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe |
| Standort für Leihfahrradsystem am Bahnhof Zuffenhausen | Verbesserung der intermodalen Verknüpfung |

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

| Maßnahme | Primäre Wirkung im Stadtbezirk |
|---|--------------------------------------|
| Buslinie 412: Verlängerung ab Stammheim bis Zuffenhausen via Zabergäustraße (ggf. Entfall der U15-Verstärkerfahrten) | Erhöhung der Beförderungskapazitäten |

8. Zusammenfassung

8.1 Handlungsbedarf

Hinsichtlich der Abwicklung des motorisierten Verkehrs in den Innenstädten stehen die Ballungsräume bundesweit vor großen Herausforderungen. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist hiervon nicht ausgenommen:

- Der motorisierte Verkehr mit Verbrennungsmotoren trägt in signifikantem Umfang zur Luftverschmutzung in zentralen Bereichen bei. Der Umstieg auf emissionsfreie Antriebe wird aller Voraussicht nach nicht so schnell erfolgen, dass die gültigen Schadstoffgrenzwerte allein aufgrund des technischen Fortschritts in Bälde eingehalten werden. Auch die von der Automobilindustrie angebotenen Nachbesserungen für die Bestandflotte bewirken nur eine begrenzte Entlastung. Die Wirkung des technischen Fortschritts wird durch den Umstand, dass auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben Emissionen erzeugen, zusätzlich gedämpft. Gesunde Lebensverhältnisse in den City-Bereichen sind deshalb gegenwärtig ohne eine stärkere Regulierung des motorisierten Verkehrs nicht zu gewährleisten. Dies hat das Leipziger Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil am 27.02.2018 auch so bestätigt.
- Die von der Industrie vorangetriebene Entwicklung autonom verkehrender Fahrzeuge macht Autofahren attraktiver, da die Beförderung der Passagiere dann zielgenau von Adresse zu Adresse erfolgen kann. Zum Parken oder für neue Transportaufgaben werden sich die Fahrzeuge mit Leerfahrten umsetzen lassen. Damit entsteht ein neuer Fahrtzweck, der das Verkehrsaufkommen im motorisierten Straßenverkehr erhöht. Adressscharfe Zu- und Ausstiege in bzw. aus autonomen Privatfahrzeugen können zudem in verdichteten Bereichen den Straßenverkehr kollabieren lassen. Solche Entwicklungen sind im Sinne der Funktionsfähigkeit der Innenstadt, aber auch wegen des Erhalts der dortigen Lebens- und Aufenthaltsqualität nicht erwünscht.

Angesichts dieser Perspektiven ist die Landeshauptstadt Stuttgart der Auffassung, dass die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs nicht dem freien Spiel der Kräfte überlassen werden kann, sondern mit dem Ziel einer Reduzierung des Aufkommens gesteuert werden muss. Im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, der Bestandteil des städtischen Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 ist, wird die Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs im Stuttgarter Talkessel um 20 % vorgegeben. Zwar bezieht sich dieser Ansatz auf Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben, mittelfristig ist jedoch auch nach Einschätzung der Automobilindustrie von einem höchstens 10prozentigen Anteil an Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben auszugehen. Ein weiteres Anwachsen des Straßenverkehrs im Bestandsnetz des Talkessels über das bei der letzten Verkehrszählung 2015 festgestellte Niveau ist deshalb unbedingt zu vermeiden, zusätzlich sind Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr zu ergreifen.

Mit dem Instrument des Parkraummanagements ebenso wie beispielsweise mit der Bezuschussung des FirmenTickets für städtische Mitarbeiter engagiert sich die Landeshauptstadt Stuttgart bereits in diesem Sinne. Zusätzlich macht das Leipziger Gerichtsurteil Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten im Stadtgebiet ab 2018 höchst wahrscheinlich. Für verdrängte wie freiwillige Umsteiger vom Individualverkehr sind alternative Mobilitätsangebote für die Fahrt nach Stuttgart zu schaffen. Zwar wird auch der Radverkehr hier einen Betrag leisten können, der weit überwiegende Teil der verlagerten Verkehrsströme wird jedoch vom öffentlichen Nahverkehr aufgenommen werden müssen. Dieser recht kurzfristige Nachfragezuwachs trifft den öffentlichen Nahverkehr in einer Periode, in der aufgrund steigender Einwohner- und Beschäftigtenzahlen ohnehin ein wachsendes Fahrgastaufkommen zu beobachten ist. Die zentrale aktuelle Herausforderung für den Nahverkehr stellt daher die Bereitstellung größerer Beförderungskapazitäten dar. Um den freiwilligen Umstieg auf den ÖPNV zu unterstützen, darf aber auch der Angebotsausbau nicht vernachlässigt werden. .

8.2 Ausbauziele beim städtischen Nahverkehrsangebot

Eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs im Stuttgarter Tal-kessel soll die Attraktivität und Zentralität der Stuttgarter Innenstadt nicht beinträchtigen. Der öffentliche Nahverkehr muss deshalb in der Lage sein, Pkw-Fahrer, die aufgrund von steuernden Eingriffen in den motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umsteigen, problemlos und mit akzeptabler Beförderungsqualität zu befördern. Zusätzlich führen das erwartete Einwohnerwachstum und die mit dem Bahnprojekt „Stuttgart 21“ verbundene Attraktivitätssteigerung beim Fern- und Regionalzugverkehr ohnehin zu einer steigenden Fahrgastnachfrage im Stadtbahn- und Busnetz. Für diese künftigen Anforderungen ist dieses Netz zu ertüchtigen. Der NVEP sieht hierfür folgende vordringliche Maßnahmen vor:

Anl. 8.1

| Maßnahmen zur Steigerung der Beförderungskapazitäten | |
|---|---|
| | U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heselach |
| | U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen |
| | U15: zusätzliche Verstärkerfahrten Stammheim – Zuffenhausen |
| | U16: Neue Linie Fellbach – Giebel über Pragstraße zur Verstärkung der Linie U13 (nur in den Hauptverkehrszeiten) |
| | U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark an Normalwerktagen (tagsüber) [umgesetzt seit Oktober 2017] |
| | X1: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und Stuttgart-Mitte |
| | Buslinien 42 und 43: Angebotsverdichtung in den Hauptverkehrszeiten |
| | Buslinien 54, 60, 61, 65 und 91: Gelenkbuseinsatz und/oder Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf |
| | Neubau eines Stadtbahnbetriebshofs im Gewerbegebiet Weilimdorf |
| | Ausbau der Betriebshofkapazitäten für den Busverkehr |

Eine akzeptable und vor allem in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Pkw attraktive Beförderungsqualität erfordert nicht nur ein ausreichendes Angebot an Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen, sondern auch kalkulierbare, verlässliche Reisezeiten. Vor allem im Busverkehr, der systembedingt den Einflüssen des motorisierten Individualverkehrs besonders unterliegt, bestehen hier noch deutliche Defizite. Dabei dient ein stabiler, fahrplantrauer Fahrbetrieb neben der Attraktivität des ÖPNV auch einer wirtschaftlichen Betriebsabwicklung. Auswertungen und Beobachtungen der Verkehrsunternehmen zeigen dringlichen Verbesserungsbedarf an den nachfolgend genannten Knoten und Straßenabschnitten:

Anl. 8.1

Maßnahmen zur Stabilisierung der Betriebsabläufe

Optimierung der Signalsteuerungen mit ÖPNV-Bevorrechtigung im Bereich

- Schwieberdinger Straße,
- Wilhelmsplatz (Bad Cannstatt),
- Rosensteinbrücke/Neckartalstraße,
- Mercedesstraße/Daimlerstraße,
- König-Karl-Straße/Mercedesstraße,
- Löwentor,
- Talstraße/Wangener Straße
- Mönchfeldstraße/L1100 („Kauflandkreuzung“).

Einrichtung von Busspuren und/oder Reduzierung der straßenbegleitenden Parkierung:

- Schwieberdinger Straße,
- Wagenburgstraße,
- Hauptstätter Straße,
- Rotebühlstraße,
- Daimlerstraße,
- König-Karl-Straße,
- Cannstatter Straße,
- Fritz-Elsas-Straße,
- Nordseestraße,
- Mönchfeldstraße,
- Schönestraße/König-Karl-Brücke,
- Heumadener Straße,
- Hedelfinger Filderauffahrt,
- Amstetter Straße,
- Bockelstraße,
- Schillerstraße,
- Kriegsbergstraße,
- Heilbronner Straße,

- Paulinenstraße,
- Talstraße/Gaisburger Brücke,
- Kirchheimer Straße,
- Ludwigsburger Straße,
- Am Wolfersberg.

Für die Vermeidung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr sind die Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrsangebots und die Beförderungsgeschwindigkeit wichtige Einflussgrößen. Zwar ist das Stadtgebiet nach den Maßstäben des NVP bereits flächendeckend gut durch den ÖPNV erschlossen, für einzelne Teilgebiete oder Korridore werden aber Ansätze gesehen, wo mit voraussichtlich angemessenem Investitions- und Betriebsaufwand die diesbezügliche Attraktivität von Bussen und Bahnen noch deutlich gesteigert werden kann. Zusätzlich verdient der Aspekt der Wertschätzung des Fahrgastes Aufmerksamkeit. Der NVEP empfiehlt deshalb folgende Maßnahmen zur Umsetzung bzw. Prüfung:

Anl. 8.2

| Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung | |
|--|---|
| | U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg – Möhringen |
| | U19: Verlängerung Neckarpark (Stadion) – Mercedes-Benz-Museum |
| | Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung der Betriebszeit (nach Modernisierung) |
| | Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen |
| | X2: Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Leonberg und Stuttgart-Mitte |
| | Fahrplanverbesserungen bei <ul style="list-style-type: none"> - U8: Betrieb an Samstagen, - Buslinie 90: Ausweitung der Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen, - Buslinie 92: Verdichtung in Stuttgart-West, - Buslinie 99: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt tagsüber, - Buslinie 412: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt tagsüber. |
| | Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage mit neuer Anbindung von Zazenhausen durch Nachttaxi [umgesetzt seit Dezember 2017] |

| |
|---|
| Busbedienungskategorie 1 nach NVP: Anhebung auf 15-Minuten-Takt in der Spätverkehrszeit [zweijähriger Probetrieb seit Dezember 2017] |
| Ausdehnung der Busbedienungskategorie 3 auf die Bereiche - Steckfeld (soweit Stadtbahnanschluss noch nicht hergestellt), - Aspenwaldstraße (Botnang), - Paul-Lincke-Straße (Botnang). |
| Anpassung des Busverkehrs an neue/veränderte Bedienungsaufgaben: - Buslinie 84: Verdichtung bei Aufsiedlung Eiermann-Areal (Vaihingen), - Feinerschließung des Areals Neckarpark/Güterbahnhof in Bad Cannstatt, - Anpassung der Filderbuslinien an die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhäusen und den neuen Filderbahnhof. |
| Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen |
| Verknüpfung der Buslinien 54 und 58 an der Oberen Ziegelei (Vorlaufbetrieb für eine Stadtbahn-Verlängerung von Neugereut nach Fellbach-Schmiden) |

Anl. 8.3

| |
|---|
| Prüfaufträge für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung |
| U8: Verlängerung ab Vaihingen Bf. nach Vaihingen-West (ggf. auch zum Uni-Campus) |
| U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Vaihingen (mit Verbindungskurve „Pflugmühle“, nur in den Hauptverkehrszeiten) |
| U19: Verlängerung Neugereut – Fellbach-Schmiden |
| U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/Plieningen (mit Anbindung an U3) |
| U13: Neue Streckenführung Rastatter Straße – Weilimdorf Bf. |
| Xn: Einrichtung weiterer Schnellbuslinien zur verbesserten Anbindung des Umlands an die Landeshauptstadt |
| Buslinie 412: Verlängerung ab Stammheim bis Zuffenhausen via Zabergäustraße (ggf. Entfall der U15-Verstärkerfahrten) |
| Buslinie 47: Neue Linie Pragsattel – Mittnachstraße (S) – Stuttgart-Ost (ggf. Vorlaufbetrieb zur Luftseilbahn via Mineralbäder) |
| Buslinie 51: Neue Linie Münster – Bad Cannstatt-Ost (alternativ zu einer Angebotsverbesserung bei der Linie R11) |

| |
|---|
| Ortsbus Weilimdorf: Ausweitung des Fahrplanangebots und Verbundintegration |
| Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad mit P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße (ggf. alternativ zur Verdichtung der Buslinie 84) |
| Luftseilbahn Pragsattel – Mitnachtstraße S-Bahn – Mineralbäder – Ostendplatz (ggf. alternativ zur Buslinie 47) |
| Verbesserte Zugänglichkeit (Anbindung Fußwegenetz/Barrierefreiheit) der Haltestellen - Österfeld (S-Bahn), - Bopser (Stadtbahn), - Ebitzweg (Stadtbahn), - Kienbachstraße (Stadtbahn). |
| Umwidmung von Straßenabschnitten zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs - in der Gablenberger Hauptstraße im Bereich Schmalzmarkt, - in der Schwabstraße zwischen Rotebühlstraße und Gutenbergstraße, - in der Brückenstraße zwischen Hallstraße und Duisburger Straße. |

Gerade im städtischen Bereich bestehen ideale Voraussetzungen, den öffentlichen Nahverkehr als vollwertige Alternative zum klassischen motorisierten Individualverkehr zu positionieren. Dies kann durch eine verkehrliche und ggf. tarifliche Verknüpfung mit Leihsystemen des Individualverkehrs unterstützt werden, die intermodale Wegeketten erleichtert. Ein problemloser Zugriff auf Leihfahrzeuge kann zudem Lebensstile ohne eigenes Privatfahrzeug befördern. Für Besucher und Einpendler aus dem Umland, für die der öffentliche Nahverkehr für die Fahrt nach Stuttgart keine Alternative darstellt, sollen die P+R-Angebote maßvoll ausgebaut werden. Dies gilt gleichermaßen für Besucher und Pendler, die ihr eigenes Fahrrad an einer ÖPNV-Haltestelle abstellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (i.d.R. Stadt- oder S-Bahn) weiter fahren wollen. Für die betreffenden Fahrräder müssen sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen (B+R).

Anl. 8.4

Maßnahmen zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung

Zusätzliche Standorte für Leihfahrradsysteme

- in Botnang,
- im Fasanenhof,
- in Freiberg,
- in Feuerbach
- in Kaltental
- in Münster
- in Neugereut
- in Plieningen,
- im Sommerrain,
- in Stammheim,
- in Untertürkheim,
- in Wangen,
- in Weilimdorf,
- in Zuffenhausen.

Zusätzliche Standorte für CarSharing

- am Bahnhof Feuerbach,
- in Mühlhausen,
- in Hedelfingen,
- in Uhlbach.

Ausbau des P+R-Angebots

- am Bahnhof Obertürkheim,
- am Bahnhof Weilimdorf,
- an der Nord-Süd-Straße.

Ausbau des B+R-Angebots

an Haltestellen des Schienenverkehrs und zentralen Bushaltestellen

Ausbau der Mobilitätsberatung einschließlich des standortbezogenen Mobilitätsmanagements

8.3 Ziele bei der Weiterentwicklung des VVS-Tarifs

Die Fahrgastentwicklung und die Entwicklung der Verbundeinnahmen war in den letzten Jahren ausgesprochen positiv. Hierzu haben fertiggestellte Ausbaumaßnahmen im ÖPNV-Netz sowie zahlreiche Fahrplanverbesserungen, aber auch die erfolgreiche Weiterentwicklung von Tarifangeboten beigetragen. Die Landeshauptstadt Stuttgart spricht sich dafür aus, den vorgesehenen Ausbau des Verkehrsangebots durch tarifliche Innovationen und Modernisierungen bei Fahrausweisvertrieb weiter zu flankieren. Dabei ist zu beachten, dass die Generierung von ÖPNV-Nachfragezuwächsen durch tarifliche Maßnahmen nur dann sinnvoll ist, wenn das verkehrliche Leistungsangebot die zusätzlichen Fahrgäste auch aufnehmen kann. Angesichts der gegenwärtig angespannten Beförderungskapazitäten in den Hauptverkehrszeiten werden deshalb vorrangig Tarifmaßnahmen empfohlen, die Nachfragesteigerungen eher in den Normal- und Spätverkehrszeiten auslösen oder ggf. sogar dazu beitragen, Verkehrsnachfrage aus den Spitzenzeiten heraus zu verschieben. Grundsätzlich werden die nachfolgend dargestellten Ansätze zur tariflichen Weiterentwicklung im Verbundtarif gesehen. Über deren Umsetzung wird aber in den Verbundgremien in Abstimmung mit den anderen Verbundpartnern zu entscheiden sein.

Ansätze zur Weiterentwicklung des VVS-Tarifs ...**... bezüglich der Tarifstruktur**

- Schaffung einer einheitlichen Tarifzone in der Landeshauptstadt Stuttgart durch Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20
- Wegfall der Sektorengrenzen in den Außenringen und dadurch erhebliche Reduzierung der Tarifzonen und Vereinfachung des Tarifzonensystems
- Durchführung einer „großen“ Tarifzonenreform mit einer einheitlichen Tarifzone für Stuttgart auch für Ein- und Auspendler
- Tarifliche Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS
- Erweiterung des VVS-Verbundgebiets in Abstimmung mit den Partnern in der Metropolregion, sofern diese aus verkehrlicher Sicht und der Nachfrage sinnvoll sind
- Einführung und Weiterentwicklung des Baden-Württemberg-Tarifs als „Dachtarif“ für verbundüberschreitende Verkehre

... bezüglich der Tarifangebote

- Prüfung einer Ausdehnung des Geltungsbereiches des Kurzstreckentickets
- Durchführung eines Pilotprojektes zur Bestpreisabrechnung
- Langfristig Ersatz des konventionellen 4er-Tickets durch ein elektronisches Ticket (HandyTicket), um auf die kostenintensiven Entwerter verzichten zu können.
- Neuprofilierung des TagesTickets als Einstiegsangebot in das System ÖPNV und als Basisangebot im Gelegenheitsverkehr
- Schaffung von konkurrenzfähigen Preisen für Familien und Kleingruppen beim GruppenTagesTicket
- Ausbau des KombiTickets
- Attraktivitätssteigerung des 9-Uhr-Tickets
- Ausweitung der Angebote beim JahresTicket Plus
- Flexibles Tarifangebot mit Bestpreis und Rabattanreizen bei höherer Nutzung für Teilzeitbeschäftigte und Fahrgäste, die öfter fahren, für die sich ein Zeitticket aber nicht lohnt. Ein solches Tarifprodukt kann aber nur mit elektronischen Vertriebswegen umgesetzt werden.
- Erweiterung des Berechtigtenkreises für das Scool-Abo
- Umwandlung Scool-Abo in ein echtes Jahresabonnement
- Prüfung eines einheitlichen Tarifangebots für alle jungen Menschen bis zu einer bestimmten Altersgrenze („Jugend-Ticket“)
- Überprüfung der Konditionen für das 14-Uhr-JuniorTicket

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – Prüfung der Einführung des Angebots „Führerschein gegen Senioren-JahresTicket“ auch in der Landeshauptstadt Stuttgart. |
| <p>...bezüglich des Fahrausweisvertriebs</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Beschaffung von neuen Ticketautomaten mit höherer Bedienungs-freundlichkeit – Preisdifferenzierung bei den Vertriebswegen zur Entlastung der Busfah- rer vom Verkaufsgeschäft – Ausweitung der polygoCard auf alle Zeittickets – Weiterer Ausbau der polygoCard zu einer multimodalen Mobilitäts- und Bürgerkarte – Aufbau bzw. Beteiligung an einer inter- und multimodalen Mobilitäts- plattform mit Buchungsmöglichkeiten für den ÖPNV und nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen – Erleichterter Zugang zum Ticketkauf über das Handy – Bundesweite Interoperabilität des HandyTickets – Überprüfung der Notwendigkeit von konventionellen Entwertern |

8.4 Empfehlungen für die Aufgabenträger Land und Region

Das öffentliche Nahverkehrsangebot in der Landeshauptstadt Stuttgart setzt sich nicht nur aus dem Stadtbahn- und Busnetz, sondern auch aus dem Regionalzug- und S-Bahn-Verkehr zusammen. Die Ertüchtigung des ÖPNV für die künftigen Herausforderungen in der Landeshauptstadt Stuttgart erfordert deshalb das konstruktive Zusammenwirken der Aufgabenträger Land (Regionalzüge), Verband Region Stuttgart (S-Bahn) und Landeshauptstadt (Stadtbahnen und Busse). Infrastrukturelle, städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen im Stadtgebiet wirken sich auf alle Verkehrsmittel, wenn auch teilweise in unterschiedlicher Intensität, aus. Zur Realisierung ihrer verkehrlichen Zielsetzungen benötigt die Landeshauptstadt Stuttgart bei folgenden Aspekten die Unterstützung von Land und Region:

- Die zusammen mit dem NVEP durchgeführten Modellrechnungen zeigen, dass der Regionalzugverkehr künftig mit der Fertigstellung von Stuttgart

21 und der endgültigen Realisierung des MetropolExpress-Netzes in etwa eine Verdoppelung der Fahrgastnachfrage erfährt. Das Land Baden-Württemberg wird gebeten, bei seiner Fahrzeugbeschaffung und seinen Leistungsvorgaben an die künftigen Betreiber des Netzes diesen längerfristigen Fahrgastzuwachs zu berücksichtigen.

- Das MetropolExpress-Netz kann das hoch beanspruchte S-Bahn-Netz teilweise entlasten. Auf der Relation Böblingen – Stuttgart-Vaihingen ist das nach vollständiger Inbetriebnahme des Filderbahnhofs nicht mehr möglich. Auch angesichts des weiter zunehmenden Arbeitsplatzangebots im Gewerbegebiet Wallgraben ist die Beibehaltung eines Regionalzugangebots parallel zur Linie S1, zusätzlich zu den MetropolExpresszügen, dringend notwendig. Diese Züge sollten auf der sog. Panoramastrecke ins Stadtgebiet weitergeführt werden. Sofern das Land Baden-Württemberg hier nicht selbst als Aufgabenträger tätig wird, wären vom Land zumindest Regionalisierungsmittel zur Absicherung des Betriebs bereitzustellen.
- Im Zulauf auf den Stuttgarter Hauptbahnhof stellt der Streckenkorridor ab Stuttgart-Zuffenhausen den größten Engpass dar und begrenzt die Angebotsentwicklung im Regionalzugverkehr. Da längerfristig der Bedarf einer Angebotsverdichtung nicht auszuschließen ist, wird das Land Baden-Württemberg gebeten, sich für einen Ausbau des Streckenabschnitts (z. B. mittels „P-Option“) einzusetzen. Damit könnte auch ein zusätzlicher Regionalzughalt in Stuttgart-Feuerbach ermöglicht werden, der für die Landeshauptstadt Stuttgart von hohem Verkehrswert wäre.
- Die steigenden Fahrgastzahlen im Stadtgebiet gleichen partielle Entlastungseffekte des MetropolExpress-Netzes auf das S-Bahn-Netz weitgehend aus und führen abschnittsweise zu weiteren Fahrgastzuwächsen im S-Bahn-System. Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt deshalb die Absicht des Verbands Region Stuttgart (VRS), die S-Bahn mittelfristig ganztags in einem dichteren Takt verkehren zu lassen. 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.

- Zu der für die Akzeptanz und den Markterfolg unverzichtbaren Verlässlichkeit des ÖPNV müssen auch das S-Bahn-System und der Regionalzugverkehr ihren Beitrag leisten. Die Aufgabenträger sind deshalb aufgefordert, durch stabile Betriebskonzepte und die Schaffung von Leistungsreserven bei der Infrastruktur trotz der hohen Inanspruchnahme der Systeme eine pünktliche Betriebsabwicklung zu ermöglichen.

8.5 Erwartungen an die Bundes- und Landesgesetzgeber

Die Gewährleistung der Mobilität im Ballungsraum Stuttgart unter den verschärften Vorgaben zum Gesundheitsschutz, den zunehmend dringlicheren Maßnahmen gegen den Klimawandel und der notwendigen Aufwertung der Stadträume angesichts steigender Einwohnerdichten bedarf einer aktiven städtischen Verkehrspolitik. Ohne Unterstützung durch die übergeordneten gesetzgeberischen Ebenen steht der kommunalen Ebene jedoch hierfür nur ein unzureichendes Instrumentarium zur Verfügung.

- Die umwelt- und stadtverträglichere Abwicklung des Verkehrs erfordert einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsangebots. Die hierfür notwendigen Mittel übersteigen die Leistungsfähigkeit kommunaler Haushalte, auch in Stuttgart. Die Landeshauptstadt Stuttgart gewährleistet nicht nur eine Kostendeckung bei ihrem Verkehrsbetrieb, sondern bezuschusst auch Tarifangebote und ist über den Verband Region Stuttgart am Ausbau des S-Bahn-Systems beteiligt. Bund und Land werden deshalb aufgefordert, die bewährten Förderinstrumente für ÖPNV-Investitionen fortzuführen sowie die generelle Förderquote für Infrastrukturvorhaben von 50% auf 75% anzuheben. Eine Absenkung von Förderquoten ist angesichts der ho-

hen Kosten von Infrastrukturmaßnahmen in städtischen Bereichen kontraproduktiv und wird der Dringlichkeit der Projekte nicht gerecht. Vor dem Hintergrund rasch steigender Fahrgastzahlen erwartet die Landeshauptstadt vom Land Baden-Württemberg auch den dauerhaften Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung insbesondere für wachsende Flotten.

- Verkehrsbeschränkungen im Individualverkehr sind derzeit nur über sehr unspezifische verkehrsrechtliche Anordnungen oder bauliche Eingriffe möglich. Beides wird der Aufgabenstellung einer wirkungsbezogenen, selektiven Verkehrssteuerung nicht gerecht. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet deshalb vom Bundesgesetzgeber, dass zur gezielten Bekämpfung der Schadstoffbelastung kurzfristig das schon eingeführte Instrument der Umweltzonen um eine weitere Differenzierungsmöglichkeit für moderne Verbrennungsmotoren („Blaue Plakette“) ergänzt wird. Längerfristig muss die kommunale Ebene in die Lage versetzt werden, bei Bedarf den Straßenverkehr in Kernbereichen selektiv nach Bewohnern, Pendlern, Liefer- und Wirtschaftsverkehr, etc. und ggf. differenziert nach Zeitbereichen zu steuern. Hierzu ist die gesetzliche Grundlage für das Instrument einer City-Maut oder einer ähnlichen Regelung zu schaffen.
- Neue individualisierte Dienstleistungsangebote im Straßenverkehr, fahrer-gesteuert oder mit autonomen Fahrzeugen, können das innerstädtische Verkehrsaufkommen erhöhen oder den ÖPNV konkurrenzieren. 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.

8.6 Zeitliche Perspektiven

Für die Umsetzung der für das städtische Netz vorgeschlagenen Maßnahmen enthält der Nahverkehrsentwicklungsplan keine zeitlichen Vorgaben. Der künftige Dienstleistungsauftrag der SSB wird diesbezüglich einen Anpassungsmechanismus enthalten, über den Verbesserungen im zu leistenden Verkehrsangebot verankert werden können. Perspektivisch geht die Landeshauptstadt Stuttgart davon aus, dass rein betriebliche Angebotsverbesserungen bzw. Verstärkungsmaßnahmen im Laufe der kommenden fünf Jahre realisiert werden. Soweit Baumaßnahmen notwendig sind, kann gegenwärtig kein Zeithorizont fixiert werden, da deren Realisierung auch von dem Ausgang vertiefender Untersuchungen und der Verfügbarkeit von Fördermitteln von Bund und Land abhängt.

Nahverkehrsentwicklungsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

Anlagen

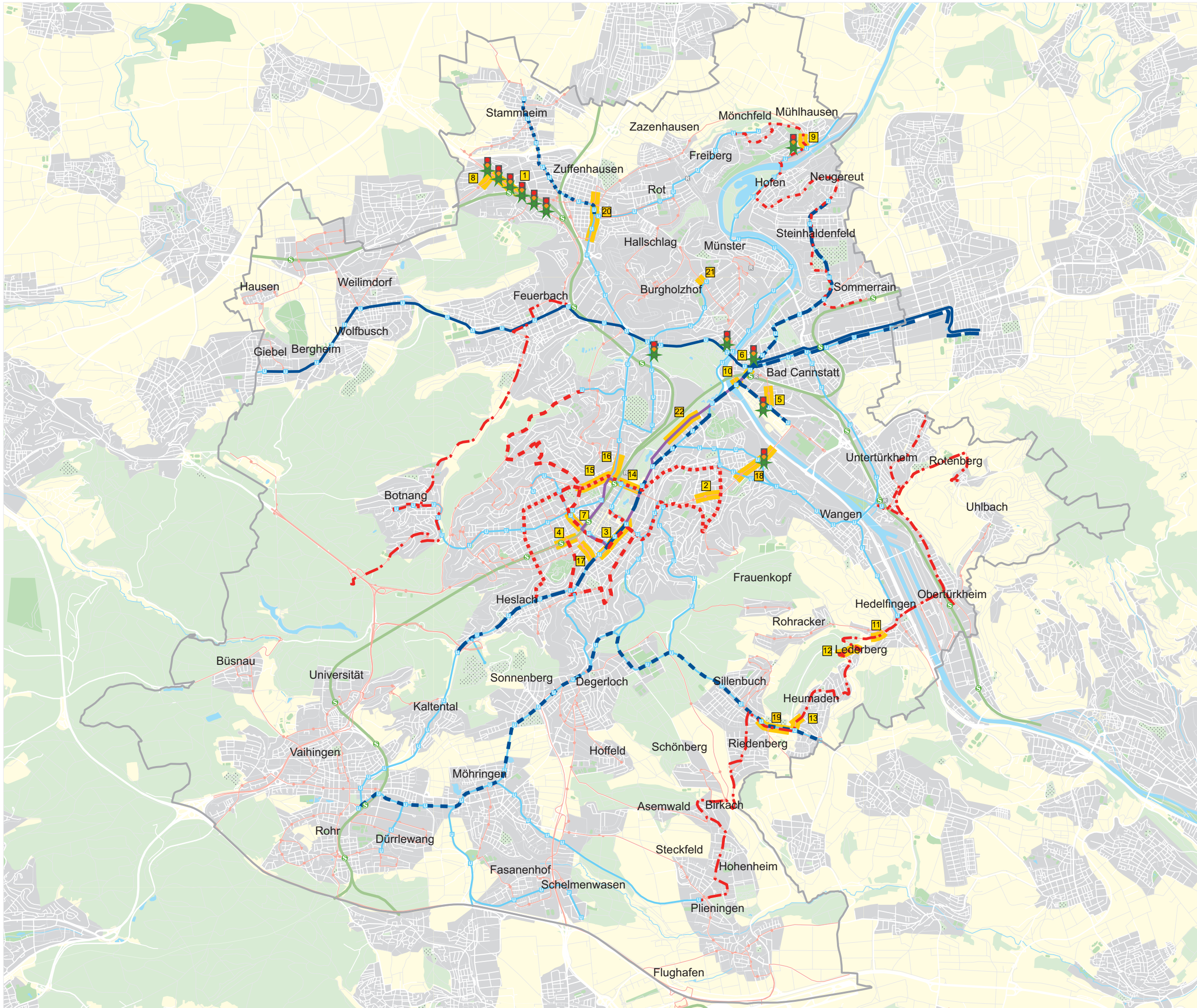
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 8.1 Maßnahmen zur Steigerung der Beförderungskapazitäten und zur Stabilisierung der Betriebsabläufe
- Anlage 8.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale
Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung
- Anlage 8.3 Prüfaufträge für Maßnahmen
zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale
Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung
- Anlage 8.4 Maßnahmen
zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung

Nahverkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Stuttgart

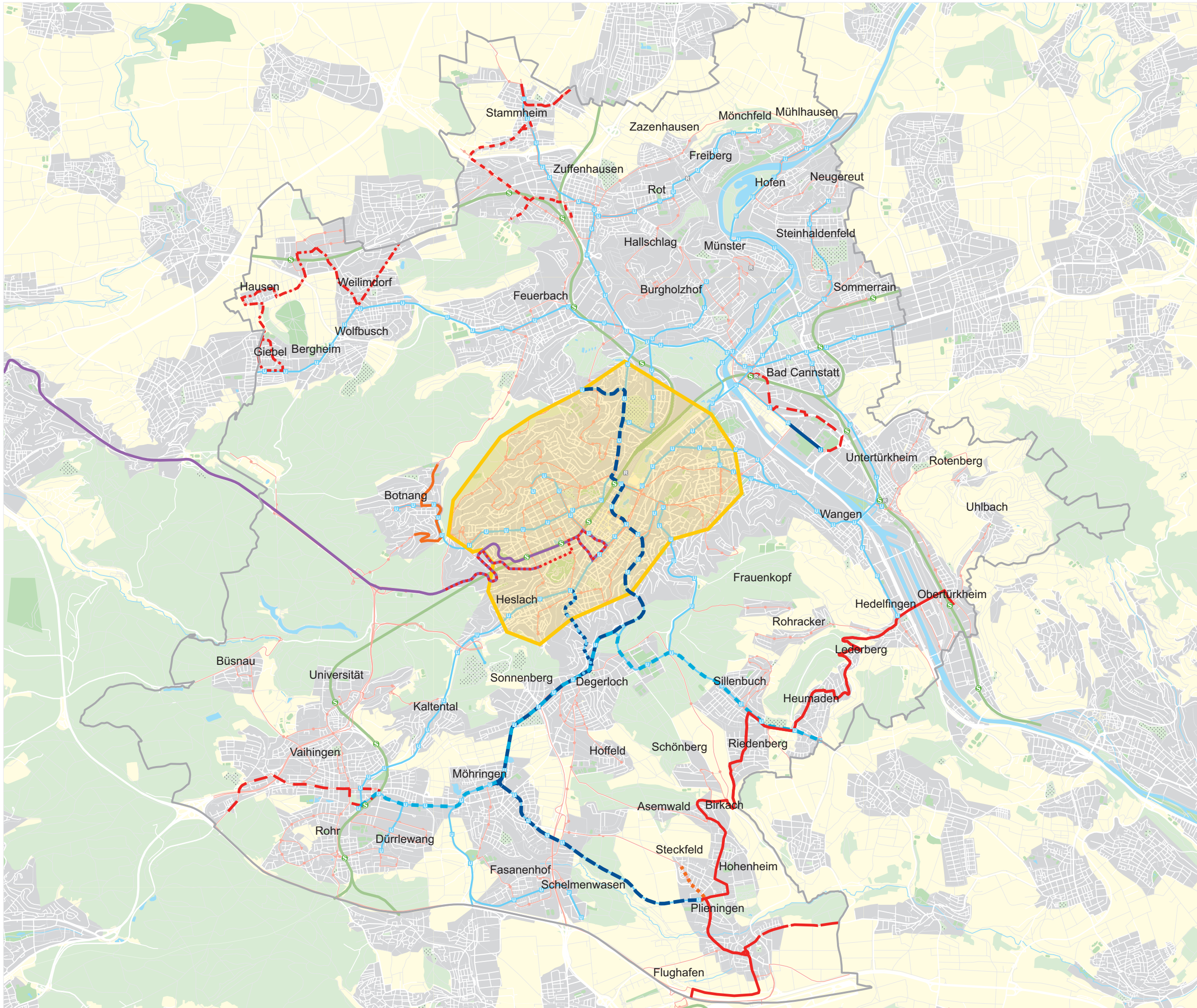
Maßnahmen zur Steigerung
der Beförderungskapazitäten
und zur Stabilisierung der
Betriebsabläufe



- U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heslach
- - - U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen
- - - - - U15: zusätzliche Verstärkerfahrten Stammheim - Zuffenhausen
- U16: Neue Linie Fellbach – Giebel Verstärkung der Linie U13 (zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten)
- - - U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark tagsüber an Normalwerktagen
- X1: Schnellbus Bad Cannstatt - Stuttgart-Mitte
- - - - - Buslinie 42: Angebotsverdichtung in den Hauptverkehrszeiten
- - - Buslinie 43: Angebotsverdichtung in den Hauptverkehrszeiten
- - - - - Buslinie 54: Gelenkbuseinsatz / Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf
- - - - - Buslinie 60: Gelenkbuseinsatz / Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf
- - - - - Buslinie 61: Gelenkbuseinsatz / Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf
- - - - - Buslinie 65: Gelenkbuseinsatz / Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf
- - - - - Buslinie 91: Gelenkbuseinsatz / Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf
- ★ Optimierung der Signalsteuerungen mit ÖPNV-Bevorzugung
- Einrichtung von Busspuren

Nahverkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Stuttgart

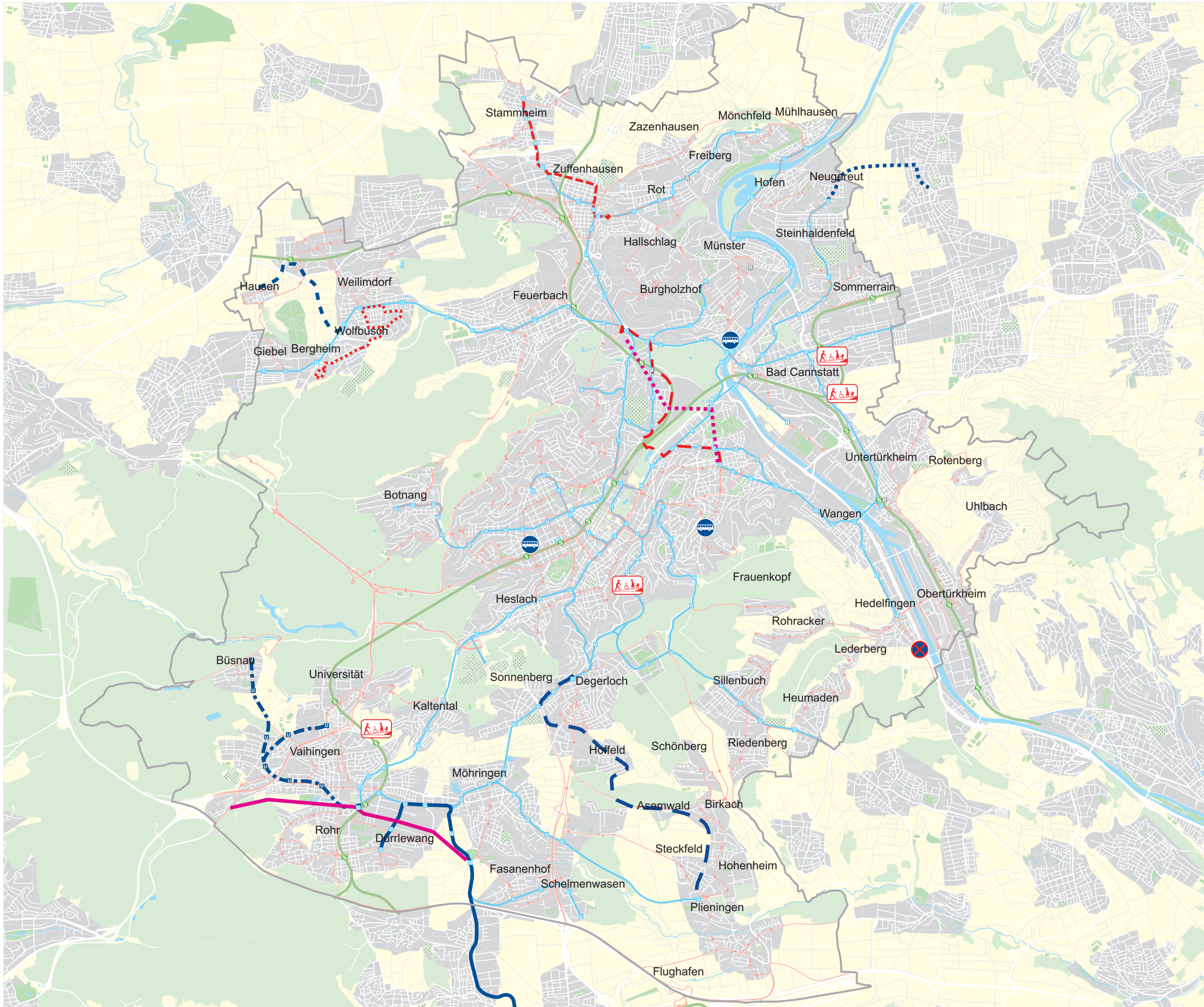
Maßnahmen zur Verbesserung
der Qualitätsmerkmale
Verfügbarkeit,
Beförderungsgeschwindigkeit
und Wertschätzung
















- ■ ■ ■ ■ U3/U5: Verlängerung bis Plieningen Garbe mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung im Abschnitt Killesberg – Möhringen
- U19: Verlängerung Neckarpark (Stadion) – Mercedes-Benz-Museum
- ■ ■ ■ ■ Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung der Betriebszeit (nach Modernisierung)
- Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen
- X2: Schnellbus Leonberg – Stuttgart-Mitte
- ■ ■ ■ ■ U8: Betrieb an Samstagen
- - - - - Buslinie 90: Ausweitung der Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen
- · · · · Buslinie 92: Verdichtung in Stuttgart-West
- - - - - Buslinie 99: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt tagsüber
- - - - - Buslinie 412: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt tagsüber
- ■ ■ ■ ■ Busbedienungskategorie 1 nach NVP: Anhebung auf 15-Minuten-Takt in der Spätverkehrszeit
- ■ ■ ■ ■ Ausdehnung der Busbedienungskategorie 3 Steckfeld
- Ausdehnung der Busbedienungskategorie 3 Aspenwaldstraße/ Paul-Linke-Straße
- - - - - Buslinie 84: Verdichtung bei Aufsiedlung Eiermann-Areal (Vaihingen)
- - - - - Feinerschließung des Areals Neckarpark/Güterbahnhof in Bad Cannstatt
- - - - - Anpassung der Filderbuslinien an die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen und den neuen Filderbahnhof

Nahverkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Stuttgart

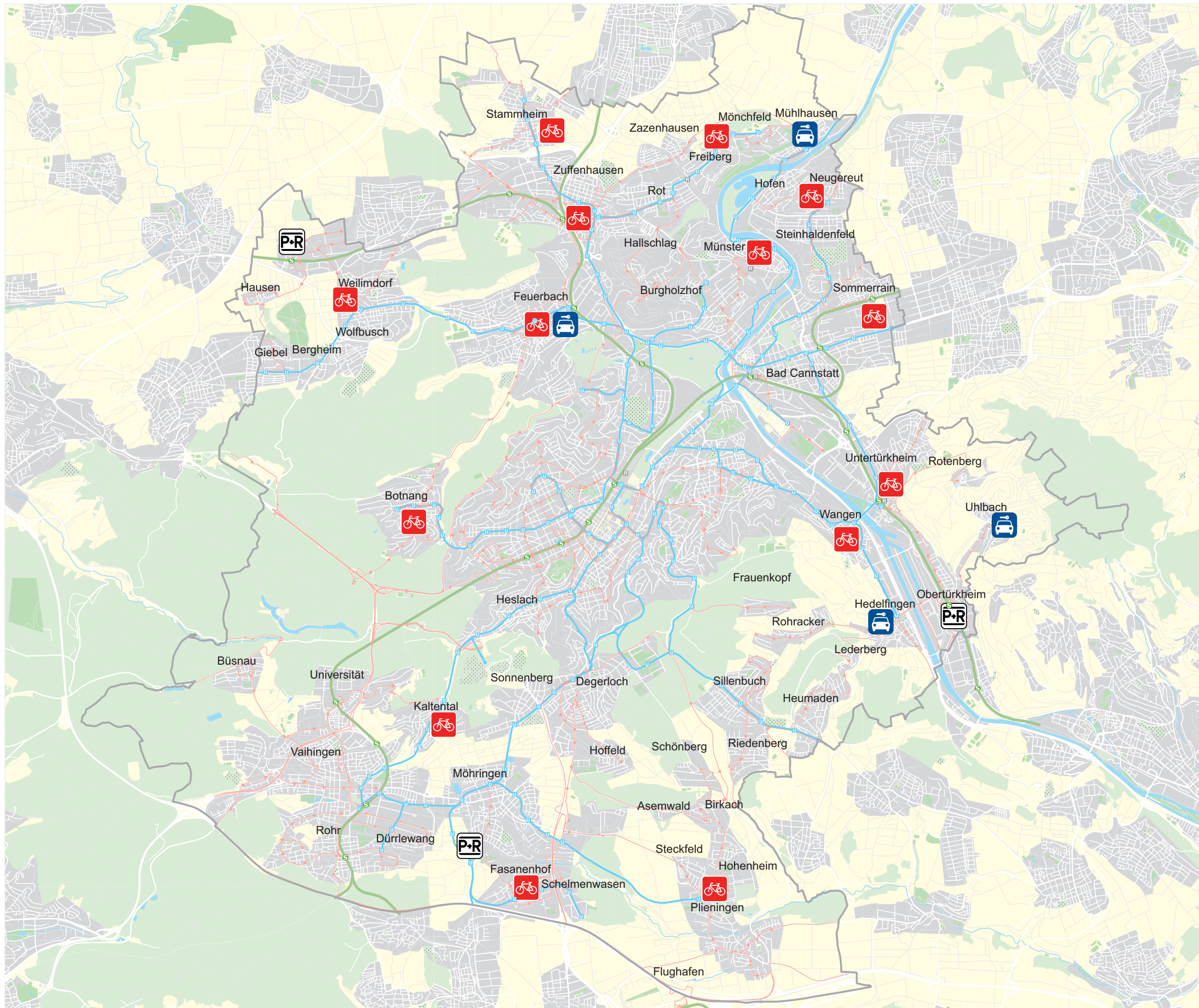
Prüfaufträge für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung





-  U8: Verlängerung ab Vaihingen Bf. nach Vaihingen-West
-  U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Dürtlewang (mit Sindelbach-Kurve, zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten)
-  U19: Verlängerung Neugereut – Fellbach-Schmidlen
-  U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/ Plieningen
-  U16: Neue Streckenführung Löwenmarkt/Rastatter Straße – Weilmendorf Bf. – Hausen (mit Fahrplanverdichtung)
-  Buslinie 412: Verlängerung ab Stammheim bis Zuffenhausen via Zabergäustraße
-  Buslinie 47: Neue Linie Pragsattel – Mitrnachstraße (S) – Stuttgart-Ost (ggf. Vorlaufbetrieb zur Luftseilbahn via Mineralbäder)
-  Ortsbus Weilmendorf: Ausweitung des Fahrplanangebots und Verbundintegration
-  Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad mit P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße
-  Luftseilbahn Pragsattel – Mitrnachstraße S-Bahn – Mineralbäder – Ostendplatz
-  Verbesserte Zugänglichkeit (Anbindung Fußwegenetz/ Barrierefreiheit) der Haltestellen
 - Osterfeld (S-Bahn),
 - Bopser (Stadtbahn),
 - Ebitzweg (Stadtbahn),
 - Kienbachstraße (Stadtbahn)
-  Umwidmung von Straßenabschnitten zu einem ÖPNV-Vorrangbereich
 - in der Gablenberger Hauptstraße im Bereich Schmalzmarkt,
 - in der Schwabstraße zwischen Rotebühlstraße und Gutenbergstraße,
 - in der Brückenstraße zwischen Hallstraße und Duisburger Straße
-  Einschränkung der straßenbegleitenden Parkierung in der Amstetter Straße


Nahverkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Maßnahmen zur Verbesserung
der intermodalen Verknüpfung



 Zusätzliche Standorte für
Leihfahrradsysteme

 Zusätzliche Standorte für
CarSharing

 Ausbau des P+R-Angebots