



**Vorinformation für den
beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag
der Landeshauptstadt Stuttgart
über Verkehrsleistungen im Stadtbahn- und Omnibusverkehr**

Dokument mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorinformation

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist zuständige Behörde für den Stadtverkehr nach § 6 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG BW. Sie beabsichtigt die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Verkehrsleistungen im Stadtbahn- und Omnibusverkehr als Gesamtleistung auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat die Landeshauptstadt Stuttgart eine Vorinformation für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die Vorinformation definiert zugleich die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards (§ 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG). Zudem legt die Vorinformation fest, dass eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorinformation verwiesen wird. Die Vorinformation verweist im Abschnitt VI.1) „zusätzliche Angaben“ unter Gliederungspunkt III zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, die die vom beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Verkehrsleistungen zu erfüllen haben, auf das vorliegende Dokument.

Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge können nur innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Vorinformation gestellt werden (vgl. § 12 Abs. 6 Satz 1 PBefG). Diese Anträge müssen die in der Vorinformation und dem vorliegenden Dokument beschriebenen Anforderungen erfüllen und sich auf die Gesamtleistung beziehen. Andernfalls ist die Genehmigung zu versagen (§ 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG).

Das nachstehende Dokument enthält wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 – 5 PBefG.

1 Anforderungen an das Fahrplanangebot

Gegenstand der Vergabe ist die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste im Stadtbahn- und Omnibusverkehr in der Landeshauptstadt Stuttgart einschließlich der in diesem Dokument beschriebenen abgehenden Linien. Die Vergabe dieser Verkehrsleistungen ist als Gesamtleistung beabsichtigt (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

1.1 Generelle Anforderungen

1.1.1 Leistungsumfang

Das zukünftige Fahrplanangebot muss im Regelverkehr mindestens den derzeitigen Einsatz von 18,1 Mio. Nutzwagenkm p.a. bei der Stadtbahn (inklusive Zahnradbahn), und 12,9 Mio. Nutzwagenkm p.a. beim Bus umfassen (vgl. 1.3.2 bis 1.3.4). In den Nutzwagenkm ist die Traktion der Stadtbahnzüge berücksichtigt, d.h. 40m-Züge (Einfachtraktion) gehen mit der einfachen und 80m-Züge (Doppeltraktion) mit der doppelten jährlichen Fahrleistung in die Gesamtsumme ein. Die nachfolgend unter 1.3.2 und 1.4 dargestellten bereits beschlossenen Stadtbahn-Ausbaumaßnahmen sind hierbei noch nicht enthalten und müssen zum jeweiligen Realisierungszeitpunkt zusätzlich erbracht werden. In diesem Zusammenhang ist in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart eine Reduzierung der Busverkehrsleistungen, welche vollumfänglich oder teilweise durch den Stadtbahnverkehr ersetzt werden, maximal in dem doppelten Umfang zulässig, wie sie durch neue Stadtbahn-Nutzwagenkm ersetzt werden.

1.1.2 Fahrzeugeinsatz, Beförderungskapazitäten

Bei der Angebotsplanung sind die Gefäßgrößen bzw. die Anzahl der einzusetzenden Fahrzeuge so festzulegen, dass die auftretende Fahrgastnachfrage befördert werden kann. Darüber hinaus ist in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV grundsätzlich in der Hauptverkehrszeit (HVZ) das Platzangebot (Summe Sitz- und Stehplätze) so zu bemessen, dass an keinem Streckenquerschnitt der Besetzungsgrad als Mittelwert in der gleitenden Spitzenstunde 65 % in der Regel überschreitet.

Um dem Umstand gerecht zu werden, dass innerhalb eines Stadtverkehrsnetzes mit kurzen Haltestellenabständen im direkten Umfeld von Aufkommensschwerpunkten höhere Auslastungen vertretbar sind, sofern diese nur über einen kurzen Strecken- und Zeitbereich andauern, ist eine Überschreitung der vorgenannten Richtwerte für die HVZ an maximal jeweils 5 % aller Streckenquerschnitte im Stadtbahn- und Busnetz zulässig.

Sofern es aufgrund struktureller Änderungen oder ordnungspolitischer Maßnahmen im Bedienungsgebiet zu Veränderungen der Fahrgastnachfrage kommt, hat das Verkehrsunternehmen seine Kapazitäten anhand der genannten Kriterien an die zu befördernden Fahrgäste anzupassen.

1.1.3 Umsteigebeziehungen

Das derzeitige Verkehrsnetz in Stuttgart zeichnet sich durch eine Vielzahl von Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrssystemen und einzelnen Linien aus. Bei einer Vielzahl von Linien werden im Streckenverlauf mehrere Verknüpfungspunkte bedient, eine optimale Gestaltung aller Anschlüsse ist kaum möglich. Dementsprechend sind diejenigen Anschlüsse mit der höchsten Verkehrsnachfrage vorrangig zu behandeln, indem sie so bemessen sind, dass keine unnötigen Wartezeiten entstehen. Sogenannte Sichtanschlüsse sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Im Spätverkehr ist in vertretbarem Rah-

men der Anschlusssicherheit Vorrang vor der Pünktlichkeit einzuräumen. Weitere Vorgaben zu Umsteigebeziehungen und Umsteigeknotenpunkten sind in der Funktionalen Beschreibung des Verkehrsangebotes in Abschnitt 1.2.4 dargestellt.

1.1.4 Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)

Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart definiert für die Erschließungswirkung bestimmte Standards, die im Rahmen der ÖPNV-Netzgestaltung einzuhalten sind. Demnach soll jeder Einwohner der Landeshauptstadt Zugang zu einer ÖPNV-Haltestelle erhalten, die nicht weiter entfernt ist als die nachfolgend dargestellten maximalen Haltestelleneinzugsbereiche:

S-Bahn	1.000 m
Stadtbahn	800 m
Bus	500 m

Eine ausreichende räumliche Erschließung des Stadtgebiets ist dann gegeben, wenn die darin baulich genutzten Flächen durch die Haltestelleneinzugsbereiche zu 99,5 % abgedeckt werden.

1.1.5 Beförderungszeiten

Auf Basis der im Nahverkehrsplan der Stadt Stuttgart dargestellten Untersuchung zur zeitabhängigen Erreichbarkeit der Stuttgarter Innenstadt gilt: Die Stuttgarter Innenstadt muss aus allen Teilen des Stadtgebiets mit einer maximalen ÖPNV-Beförderungszeit von 30 Minuten zu erreichen sein.

1.1.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahmen zu Stuttgart 21

Die Baumaßnahmen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 machen im Stadtbahn- und Busverkehr zum Teil längerfristige Umleitungs- und Ersatzkonzepte notwendig. Es ist davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen zum Zeitpunkt der Vergabe des beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrags noch andauern und somit das dann geltende Verkehrsangebot nicht dem beabsichtigten Regelangebot entsprechen kann. Die in diesem Dokument getroffenen Festlegungen beziehen sich grundsätzlich auf den Zustand nach Fertigstellung der SSB-relevanten Bauarbeiten zu Stuttgart 21. Gleichwohl ist während der Baumaßnahmen ein Verkehrsangebot zu gewährleisten, welches dem erforderlichen Regelangebot bestmöglich entspricht. Dabei sind insbesondere alle Stadtbahnhaltestellen weiterhin zu bedienen und die Gesamtverkehrsleistung darf nicht geringer als im Regelangebot sein. Die im Kapitel 2 aufgeführten Qualitätsstandards sind generell einzuhalten.

1.2 Funktionale Beschreibung des Fahrplanangebots

Das ÖPNV-Angebot in Stuttgart zeichnet sich durch ein leistungsstarkes S-Bahn- und Stadtbahnssystem sowie ein darauf optimal angepasstes Busverkehrssystem aus. Das aktuell gültige Leistungsangebot entstand aus der permanenten Anpassung an sich verändernde strukturelle Rahmenbedingungen und damit verbundenen Änderungen der Fahrgastnachfrage.

Das Leistungsangebot soll auch zukünftig bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Um sowohl verbindliche Kriterien zur Bedienungsqualität und der Befriedigung der öffentlichen Verkehrsinteressen vorzugeben, aber gleichzeitig dem Unternehmer gewisse Freiheitsgrade für die Einbringung des verkehrsplanerischen Know-Hows und der Gewährleistung einer möglichst hohen betrieblichen Effizienz zu gewähren, wird das gesamte mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs abzudeckende Verkehrsgebiet nachfolgend funktional beschrieben.

Neben dem grundsätzlichen Maßstab, welcher durch den Umfang und die Gestaltung der derzeitigen Stadtbahn- und Buslinien definiert ist, muss das zukünftige Fahrplanangebot auch den in diesem Kapitel beschriebenen funktionalen Anforderungen entsprechen. Die zu bedienenden Erschließungsachsen und einzuhaltenden Betriebszeiten und Taktfolgezeiten werden nachfolgend getrennt für die Verkehrsmittel Stadtbahn und Bus dargestellt. Eine Vorgabe eines konkreten Fahrplans erfolgt im Rahmen dieser Vorinformation nicht.

Für alle nachfolgenden Erschließungskategorien gilt, dass die jeweils definierten Rahmenwerte einen Mindeststandard darstellen, der beliebig überschritten werden kann. Aus Kapazitätsgründen ist dies auf einigen Achsen auch erforderlich.

1.2.1 Stadtbahnverkehr

1.2.1.1 Betriebszeiten

Für die Betriebszeiten der Stadtbahnlinien gelten folgende Rahmenwerte:

	Mo - Fr	Sa	So
späteste erstmalige Bedienung	05:00	05:30	06:00
früheste letztmalige Bedienung	00:00	00:00	00:00

Die angegebenen Uhrzeiten definieren die Abfahrtszeit, zu der eine Fahrtverbindung zwischen den jeweiligen Endhaltestellen der Linie zu gewährleisten ist.

In begründeten Einzelfällen ist auf bestimmten Erschließungsachsen eine Veränderung dieser Rahmenwerte möglich bzw. können andere Vorgaben gelten.

1.2.1.2 Taktfolgezeit und Fahrtenverfügbarkeit

Für das Stadtbahnnetz sind aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage hohe Bedienungshäufigkeiten zu realisieren. Die entsprechenden Rahmenwerte stellen sich, unterschieden nach den Wochentagen und Zeitbereichen, wie folgt dar:

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:00	15	05:30 – 06:30	30	06:00 – 08:00	30
06:00 – 20:30	10	06:30 – 09:30	15	08:00 – 11:00	15
20:30 – 00:00	15	09:30 – 20:30	10	11:00 – 17:30	10
		20:30 – 00:00	15	17:30 – 00:00	15

Um die Grundsätze zur Fahrzeugauslastung einzuhalten (1.1.2), können abhängig von der Fahrgastnachfrage mitunter dichtere Taktfolgezeiten notwendig sein. Abhängig von sich verändernden Nutzergewohnheiten ist eine Verschiebung der dargestellten Zeitbereiche unter Beibehaltung des bestehenden Gesamtleistungsumfangs möglich.

Die Taktvorgaben gelten zunächst für jede Stadtbahnlinie, die Zeitbereiche beziehen sich auf den Innenstadtbereich bzw. bei komplett außerhalb des Stadtzentrums verlaufenden Linien auf Hauptumsteige- bzw. Aufkommensschwerpunkte. Für einzelne Linien sind allerdings abweichende Takte möglich, wenn sie auf nahezu der gesamten Linielänge parallel zu anderen Linien, die die Taktvorgaben erfüllen, verkehren und in den Bereichen, wo sie originäre Erschließungsaufgaben übernehmen, die Mindestbedienung durch die Überlagerung mit anderen Verkehrslinien nachweislich gewährleistet ist.

Um die Fahrtenverfügbarkeit auf gemeinsam befahrenen Streckenabschnitten zu erhöhen, sind die Fahrtenlagen der jeweiligen Linien aufeinander abzustimmen. Zeitgleiche Fahrten sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

1.2.1.3 Erschließungsachsen Stadtbahn

Die nachfolgend aufgeführten Erschließungsachsen sind mit Stadtbahnlinien zu bedienen. Der Verlauf zwischen den aufgeführten Haltestellen (Haltestellennamen entsprechen dem Jahresfahrplan 2016) und die jeweilige Haltestellenfolge ergibt sich durch die vorhandene Schieneninfrastruktur für den Stadtbahnbetrieb. Prinzipiell sind bei jeder Fahrt alle im Linienerlauf enthaltenen Haltestellen zu bedienen. Lediglich für den Fall, dass eine Linie aus Kapazitätsgründen in Doppel- oder Dreifachtraktion betrieben wird und an einzelnen Haltestellen aufgrund deren Ausbaulänge ein Halt nicht möglich ist, ist eine Nichtbedienung dieser Haltestellen zulässig.

Teilabschnitte der Erschließungsachsen sind mitunter mehrfach aufgeführt und erfordern dementsprechend eine Bedienung mit separaten Stadtbahnlinien. Dies berücksichtigt bereits den Zusammenhang zwischen den Rahmenwerten der Taktfolgezeiten, der Fahrgastnachfrage und den zulässigen Fahrzeugauslastungen. Sollte es zur Einhaltung der Grenzwerte für die Fahrzeugauslastungen beitragen, können Stadtbahnlinien auch über die nachfolgend aufgeführten Erschließungsachsen hinaus verlängert werden.

Achse S1: Fellbach (Lutherkirche) – Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Staatsgalerie

Achse S2: Vaihingen Bahnhof – Heslach Vogelrain – Österreichischer Platz

Achse S3:	Heslach Vogelrain – Österreichischer Platz
Achse S4:	Mühlhausen – Rosensteinbrücke – Staatsgalerie
Achse S5:	Staatsgalerie – Hauptbahnhof – Österreichischer Platz
Achse S6:	Staatsgalerie – Charlottenplatz – Österreichischer Platz
Achse S7:	Hölderlinplatz – Rotebühlplatz – Staatsgalerie
Achse S8:	Botnang – Schloss-/Johannesstraße
Achse S9:	Vogelsang – Schloss-/Johannesstraße
Achse S10:	Schloss-/Johannesstraße – Hauptbahnhof – Staatsgalerie
Achse S11:	Schloss-/Johannesstraße – Charlottenplatz – Staatsgalerie
Achse S12:	Staatsgalerie – Ostendplatz – Inselstraße
Achse S13:	Staatsgalerie – Raitelsberg – Inselstraße
Achse S14:	Inselstraße – Untertürkheim
Achse S15:	Inselstraße – Hedelfingen
Achse S16:	Neugereut – Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Staatsgalerie
Achse S17: ¹	Killesberg – Hauptbahnhof
Achse S18: ¹	Hauptbahnhof – Degerloch – Leinfelden
Achse S19:	Gerlingen – Pragsattel – Hauptbahnhof
Achse S20:	Hauptbahnhof – Degerloch – Fasanenhof Schelmenwasen
Achse S21:	Mönchfeld – Pragsattel – Hauptbahnhof
Achse S22:	Hauptbahnhof – Bopser – Ruhbank – Heumaden
Achse S23:	Neckargröningen Remseck – Hallschlag – Hauptbahnhof
Achse S24:	Dürrlewang – Degerloch – Hauptbahnhof
Achse S25:	Stammheim – Pragsattel – Hauptbahnhof
Achse S26:	Hauptbahnhof – Eugensplatz – Ruhbank
Achse S27:	Vaihingen Bahnhof – Möhringen Bahnhof – Plieningen
Achse S28: ^{1,2}	Vaihingen Bahnhof – Degerloch – Heumaden
Achse S29:	Heumaden – Ostfildern Nellingen
Achse S30:	Feuerbach Pfostenwäldle – Pragsattel – Bad Cannstatt Wilhelmsplatz
Achse S31:	Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Untertürkheim Bahnhof – Hedelfingen
Achse S32: ²	Neugereut – NeckarPark
Achse S34: ³	Fellbach – Rosensteinbrücke – Giebel

¹ Unter Einhaltung der Grenzwerte für die Fahrzeugauslastung (Abschnitt 1.1.2) ist eine geringere Takt-dichte zulässig.

² Mo - Fr ist eine Einschränkung der Bedienungszeitraums von 06:00 – 20:00 Uhr zulässig. Am Wochenen-de ist keine Bedienung vorzusehen.

³ Mo - Fr ist eine Einschränkung des Bedienungszeitraums von 06:00 – 08:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr zulässig. Am Wochenende ist keine Bedienung vorzusehen.

1.2.1.4 Direktverbindungen

Die aus der Bedienung der Erschließungsachsen resultierenden Stadtbahnlinien sind in der Form zu verknüpfen, dass attraktive und nachfragegerechte Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen bzw. durch das Stadtzentrum hindurch entstehen. Insbesondere nachfolgende Direktverbindungen sind zu gewährleisten:

1. Pragsattel – Möhringen
2. Pragsattel – Heumaden
3. Stuttgart West – Stuttgart Ost
4. Stuttgart West – Bad Cannstatt
5. Stuttgart Süd – Bad Cannstatt

1.2.1.5 Zahnradbahn

Neben den Stadtbahnlinien ist vom Verkehrsunternehmen als weiteres Schienenverkehrsmittel die Zahnradbahn zwischen Marienplatz und Degerloch zu betreiben. Aufgrund der vorhandenen Schieneninfrastruktur gelten für dieses Verkehrsmittel die nachfolgend dargestellten spezifischen Vorgaben hinsichtlich der Bedienungszeiträume und Taktfolgezeiten:

Betriebszeiten	Mo - Fr	Sa	So
späteste erstmalige Bedienung	05:30	05:30	06:30
früheste letztmalige Bedienung	00:00	00:00	00:00

Taktfolgezeit und Fahrtenverfügbarkeit					
Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:30 – 21:00	15	05:30 – 21:00	15	06:30 – 08:00	30
21:00 – 00:00	20	21:00 – 00:00	20	08:00 – 21:00	15
				21:00 – 00:00	20

In begrenzten definierten Zeitbereichen können alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen, welche mindestens die Erschließung des überwiegenden Teils des Streckenverlaufs sicherstellen.

1.2.2 Busverkehr

Die mit Buslinien zu bedienenden Erschließungsachsen werden nachfolgend aufgeführt, unterteilt in fünf Erschließungskategorien. Für jede Erschließungskategorie gelten gesonderte Rahmenwerte für die Taktfolgezeiten. Abhängig von sich verändernden Nutzungsgewohnheiten ist eine Verschiebung der dargestellten Zeitbereiche unter Beibehaltung des bestehenden Gesamtleistungsumfangs möglich. Die geforderten Mindestbedienungshäufigkeiten können auch durch die abgestimmte Überlagerung von zwei oder mehr Linien gewährleistet werden.

Teilabschnitte der Erschließungsachsen sind mitunter mehrfach aufgeführt und erfordern dementsprechend eine Bedienung mit separaten Buslinien. Dies berücksichtigt bereits den Zusammenhang zwischen den Rahmenwerten der Taktfolgezeiten, der Fahrgastnachfrage und den zulässigen Fahrzeugauslastungen. Verlängerungen, Verkürzungen oder Verknüpfungen der Erschließungsachsen sind möglich, wenn damit Nachfrageveränderungen oder betriebliche Belange besser abgebildet werden können und dadurch im Zusammenspiel mehrerer Linien das über die funktionale Beschreibung definierte Erschließungsangebot nicht eingeschränkt wird.

1.2.2.1 Betriebszeiten

Für die Betriebszeiten der Buslinien gelten unabhängig von der Erschließungskategorie folgende grundsätzlichen Rahmenwerte:

	Mo - Fr	Sa	So
späteste erstmalige Bedienung	05:30	06:00	07:00
früheste letztmalige Bedienung	00:00	00:00	00:00

Die angegebenen Uhrzeiten definieren die Abfahrtszeit, zu der eine Fahrtverbindung zwischen den jeweiligen Endhaltestellen der Linie zu gewährleisten ist.

In begründeten Einzelfällen ist auf bestimmten Erschließungsachsen eine Veränderung dieser Rahmenwerte möglich bzw. können andere Vorgaben gelten. Erschließt eine Achse primär ein Gewerbegebiet, kann auf ein Verkehrsangebot in der Spätverkehrszeit und am Wochenende verzichtet werden.

1.2.2.2 Erschließung Innenstadt Stuttgart (Kategorie 1)

Aufgrund der hohen Nutzungsdichte in den inneren Stadtbezirken gelten für die dort verlaufenden Busverkehre die höchsten Anforderungen hinsichtlich der Bedienungsqualität. Daher wird für diese auch ein gegenüber den grundsätzlichen Rahmenwerten ausgeweiteter Bedienungszeitraum von 05:00 bis 00:00 Uhr an allen Tagen festgelegt.

Die Rahmenwerte für die Taktfolgezeiten stellen sich wie folgt dar:

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:00	30	05:00 – 07:00	30	05:00 – 09:00	30
06:00 – 06:30	15	07:00 – 10:00	15	09:00 – 21:00	15
06:30 – 19:30	10	10:00 – 19:30	10	21:00 – 00:00	30
19:30 – 21:00	15	19:30 – 21:00	15		
21:00 – 00:00	30	21:00 – 00:00	30		

In begründeten Einzelfällen ist auf bestimmten Erschließungsachsen eine Veränderung dieser Rahmenwerte möglich bzw. können andere Vorgaben gelten, z.B. können zur Einhaltung der Grundsätze zur Fahrzeugauslastung (1.1.2) abhängig von der Fahrgastnachfrage mitunter dichtere Taktfolgezeiten notwendig sein.

Erschließungsachsen Innenstadt Stuttgart:

- Achse B1: Ostendstraße – Hauptbahnhof
über Wagenburgstraße, Gebhard-Müller-Platz
- Achse B2: Hölderlinplatz – Hauptbahnhof
über Hegelstraße, Hegelplatz, Arnulf-Klett-Platz
- Achse B3: Bebelstraße – Hölderlinplatz
über Herderstraße, Am Kräherwald, Zeppelinstraße
- Achse B4:¹ Erwin-Schöttle-Platz – Hauptbahnhof
über Schwabstraße, Rosenbergplatz, Hegelplatz, Arnulf-Klett-Platz
- Achse B5:¹ Schlossplatz – Gablenberg
über Charlottenplatz, Alexanderstraße, Aspergstraße
- Achse B6:¹ Gablenberg – Hauptbahnhof
über Ostendplatz, Urachplatz, Landhausstraße, Gebhard-Müller-Platz
- Achse B7: Am Kochenhof – Hegelplatz
über Am Kräherwald, Lenzhalde, Herdweg
- Achse B8: Hegeplatz – Charlottenplatz
über Rotebühlplatz, Wilhelmsplatz
- Achse B9: Charlottenplatz – Rotebühlstraße
über Olgastraße, Zellerstraße, Marienplatz, Silberburgstraße
- Achse B10: Westbahnhof – Paulinenstraße
über Rotenwaldstraße, Rotebühlstraße
- Achse B11: Paulinenstraße – Hauptbahnhof
über Österreichischer Platz, Charlottenplatz, Gebhard-Müller-Platz
- Achse B12: Am Kochenhof – Hauptbahnhof
über Birkenwaldstraße, Heilbronner Straße
- Achse B13:² Schloßstraße – Marienplatz
über Johannesstraße, Silberburgstraße
- Achse B14:² Marienplatz – Karl-Kloß-Str./Abzweig Heschlacher Tunnel
über Böheimstraße

¹ Mit Ausnahme der Zeitbereiche bis 07:00 Uhr an Samstagen und bis 09:00 Uhr an Sonntagen ist eine maximale Taktfolgezeit von 15 Minuten einzuhalten.

² Mo – Sa ist eine Einschränkung des Bedienungszeitraums von 05:30 – 21:30 Uhr, an Sonntagen von 06:30 – 21:30 Uhr zulässig.

1.2.2.3 Erschließung äußere Stadtbezirke (Kategorie 2)

Die Anbindung großer Siedlungsflächen an das übergeordnete Schienennetz erfordert leistungsfähige Busverkehre mit hohen Bedienungshäufigkeiten in der Hauptverkehrszeit. In den Nebenverkehrszeiten können diese aufgrund der Fokussierung auf lokale Verkehrsbedürfnisse reduziert werden.

Die Rahmenwerte für die Taktfolgezeiten stellen sich wie folgt dar:

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:30	30/20 *	05:30 – 09:00	30	06:30 – 00:00	30
06:30 – 08:00	10	09:00 – 19:00	20		
08:00 – 15:30	20	19:00 – 00:00	30		
15:30 – 18:30	10				
18:30 – 20:30	20				
20:30 – 00:00	30				

* Start mit 30-Minuten-Takt, am Ende des Zeitbereichs mindestens 20'-Takt

In begründeten Einzelfällen ist auf bestimmten Erschließungsachsen eine Veränderung dieser Rahmenwerte möglich bzw. können andere Vorgaben gelten, z.B. können zur Einhaltung der Grundsätze zur Fahrzeugauslastung (1.1.2) abhängig von der Fahrgastnachfrage mitunter dichtere Taktfolgezeiten notwendig sein.

Erschließungsachsen äußere Stadtbezirke:

- Achse B15: Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Zuffenhausen Bahnhof
über Rosensteinbrücke, Hallschlag, Schozacher Straße
- Achse B16: Max-Eyth-See – Neugereut
über Benzenäckerstraße
- Achse B17: Bad Cannstatt Wilhelmsplatz – Mercedes-Benz-Welt
über Daimlerstraße
- Achse B18:¹ Luginsland – Untertürkheim Bahnhof
über Kappelbergstraße (verbunden mit Achse B67)
- Achse B19: Heumaden – Obertürkheim Bahnhof
über Lederberg, Hedelfingen
- Achse B20:² Ruhbank – Plieningen Garbe
über Mittlere Filderstraße, Birkach, Hohenheim
- Achse B21: Plieningen Garbe – Plieningen Seemühlenweg
über Plieningen Post (verbunden mit Achse B69)
- Achse B22:³ Vaihingen Bahnhof Ost – Handwerkstraße
über Heßbrühlstraße, Industriestraße
- Achse B23: Büsnau – Vaihingen Bahnhof
über Lauchhau, Heerstraße, Schillerplatz

¹ Mo – Fr von 08:00 – 15:30 Uhr ist eine maximale Taktfolgezeit von 15 Minuten einzuhalten.

² Mindestens bis zur Realisierung einer direkten Stadtbahnverbindung Plieningen – Innenstadt ist Mo - Fr von 07:00 – 19:00 Uhr eine durchgehende Taktfolgezeit von 10 Minuten einzuhalten.

³ Mo – Fr ist eine Einschränkung der Betriebszeit bis 20:00 Uhr zulässig. Am Wochenende ist keine Bedienung vorzusehen.

1.2.2.4 Erschließung Randlagen und Einzelstandorte (Kategorie 3)

Die Verkehrsnachfrage entlang der Achsen dieser Erschließungskategorie ist häufig überschaubar. Da für die Bewältigung der eng begrenzten Erschließungsaufgaben gleichwohl ein hoher betrieblicher Aufwand entsteht, erfordert die wirtschaftliche Betrachtung eine Lockerung der Vorgaben zur Mindestbedienung. Dies wird insbesondere in vergrößerten Taktabständen in den Hauptverkehrszeiten sichtbar.

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

Die Rahmenwerte für die Taktfolgezeiten stellen sich wie folgt dar:

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:30	30	05:30 – 10:00	30	06:30 – 00:00	30
06:30 – 20:00	20	10:00 – 19:00	20		
20:00 – 00:00	30	19:00 – 00:00	30		

In begründeten Einzelfällen ist auf bestimmten Erschließungsachsen eine Veränderung dieser Rahmenwerte möglich bzw. können andere Vorgaben gelten, z.B. können zur Einhaltung der Grundsätze zur Fahrzeugauslastung (1.1.2) abhängig von der Fahrgastnachfrage mitunter dichtere Taktfolgezeiten notwendig sein.

Erschließungsachsen Randlagen und Einzelstandorte:

- Achse B24: Buchwald – Ostendplatz
über Gablenberg
- Achse B25: Ostendplatz – Bad Cannstatt Bahnhof
über Talstraße, Gaisburger Brücke, NeckarPark
- Achse B26: Zuffenhausen Bahnhof – Neuwirtshaus
über Schwieberdinger Straße
- Achse B27: Freiberg – Mühlhausen
über Hechtstraße, Mönchfeldstraße
- Achse B28: Mühlhausen – Max-Eyth-See
über Aldinger Straße
- Achse B29:¹ Neugereut – Obere Ziegelei
über Steinhaldenstraße
- Achse B30:^{2,3} Obere Ziegelei – Sommerrain
über Sommerrainstraße
- Achse B31: Münster Bahnhof – Bad Cannstatt Bahnhof
über Bottroper Straße, Rosensteinbrücke
- Achse B32: Pragsattel – Burgholzhof
über Auerbachstraße
- Achse B33:^{2,3} Kleiner Ostring – Obere Ziegelei
über Schmidener Straße (verbunden mit Achse B66)
- Achse B34:² Rotenberg – Untertürkheim Bahnhof
über Württembergstraße

- Achse B35:² Untertürkheim Bahnhof – Obertürkheim Bahnhof
über Augsburgsberger Straße
- Achse B36:⁴ Rohracker – Obertürkheim Bahnhof
über Hedelfingen
- Achse B37:⁴ Uhlbach – Obertürkheim Bahnhof
über Asangstraße
- Achse B38:^{3,5,6} Frauenkopf – Stelle
über Frauenkopfstraße
- Achse B39: Heumaden – Plieningen Garbe
über Spaichinger Straße, Riedenberg, Birkach, Universität Hohenheim
- Achse B40:^{2,3,5} Sillenbuch Kühwasen – Geschwister-Scholl-Gymnasium
über Oberwiesenstraße, Tuttlinger Straße
- Achse B41: Hoffeld – Degerloch ZOB
über Epplestraße, Löffelstraße, Albstraße
- Achse B42: Möhringen Bahnhof – Fasanenhof Europaplatz
über Hechinger Straße, Fasanenhofstraße
- Achse B43:³ Degerloch ZOB – Landhaus
über Albstraße, Epplestraße
- Achse B44:^{3,5} Degerloch ZOB – Plieningen Süd
über Asemwald, Birkach, Universität Hohenheim, Filderhauptstraße
(verbunden mit Achse B70)
- Achse B45: Vaihingen Bahnhof – Dürrlewang
über Robert-Koch-Straße, Osterbronnstraße
- Achse B46: Waldeck – Universität
über Im Elsental, Knappenweg
- Achse B47: Universität – Vaihingen Bahnhof
über Robert-Leicht-Straße
- Achse B48: Vaihingen Bahnhof – Rohr
über Waldburgstraße, Rohrer Höhe
- Achse B49:^{3,5} Korntal – Weilimdorf Bahnhof
über Solitudestraße, Löwen-Markt, Glemsgaustraße
- Achse B50:³ Weilimdorf Bahnhof – Giebel
über Hausenring, Rappachstraße
- Achse B51:^{3,5} Stammheim – Neuwirtshaus
über Korntaler Straße
- Achse B52:^{3,5} Neuwirtshaus – Zuffenhausen Bahnhof
über Zahn-Nopper-Straße
- Achse B53: Zazenhausen – Zuffenhausen Bahnhof
über Zazenhäuser Straße, Unterländer Straße

¹ Mo – Fr ist eine Einschränkung des Bedienungszeitraums von 06:00 – 08:30 Uhr und von 16:00 – 18:30 Uhr zulässig. Am Wochenende ist keine Bedienung vorzusehen.

² Mo – Fr ist bereits ab 19:00 Uhr ein 30-Minuten-Takt zulässig.

³ An Samstagen ist ein durchgehender 30-Minuten-Takt zulässig.

⁴ Mo – Fr von 06:30 – 20:00 Uhr und Sa von 10:00 – 19:00 Uhr ist ein 15-Minuten-Takt einzuhalten.

⁵ Mo – Fr von 06:30 – 20:00 Uhr ist außerhalb der Hauptverkehrszeiten ein 30-Minuten-Takt zulässig.

⁶ Im Spätverkehr ist der Einsatz eines Linientaxis zulässig.

1.2.2.5 Ergänzungsverbindungen (Kategorie 4)

Das mit den vorangegangenen Erschließungskategorien definierte Verkehrsnetz ist grundsätzlich so konzipiert, dass es die stärksten Verkehrsströme gut abdeckt. Daraus ergibt sich nahezu zwangsläufig ein eher radial ausgerichtetes Verkehrsangebot. Ergänzungsverbindungen decken zusätzlich Relationen ab, die eine nennenswerte Nachfrage erwarten lassen, über klassische Erschließungsachsen aber nur umwegig bedient werden können. Zusätzlich kommen Ergänzungsverbindungen für den Abbau von Erschließungsdefiziten bei kleinen Siedlungsgebieten mit sehr geringer Nutzungsdichte und entsprechend geringem Fahrgastaufkommen zum Einsatz.

Die Rahmenwerte für die Taktfolgezeiten stellen sich wie folgt dar:

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:30 – 06:30	60	06:00 – 10:00	60	07:00 – 00:00	60
06:30 – 18:30	30	10:00 – 18:00	30		
18:30 – 00:00	60	18:00 – 00:00	60		

In begründeten Einzelfällen ist auf bestimmten Erschließungsachsen eine Veränderung dieser Rahmenwerte möglich bzw. können andere Vorgaben gelten, z.B. können zur Einhaltung der Grundsätze zur Fahrzeugauslastung (1.1.2) abhängig von der Fahrgastnachfrage mitunter dichtere Taktfolgezeiten notwendig sein.

Achsen Ergänzungsverbindungen:

- Achse B54:^{1,2} Killesberg - Pragsattel
über Stresemannstraße
- Achse B55: Degerloch - Schönberg
über Ohnholdstraße
- Achse B56: Landhaus – Plieningen Garbe
über Filderhauptstraße, Steckfeld
- Achse B57:^{3,4} Landhaus – Fasanenhof Ost
über Kurt-Schumacher-Straße (verbunden mit Achse B73)
- Achse B58: Vaihingen Bahnhof – Vaihingen Buchrain
über Pascalstraße (verbunden mit Achse B74)
- Achse B59: Universität – Bünsau
über Nobelstraße, Bünsauer Straße (verbunden mit Achse B75)
- Achse B60: Vaihingen Bahnhof – Vaihingen Berghau
über Schönbuchstraße (verbunden mit Achse B68)
- Achse B61: Feuerbach – Botnang
über Feuerbacher-Tal-Straße, Regerstraße
- Achse B62:⁵ Botnang – Universität
über Brucknerstraße, Vaihinger Landstraße, Wildparkstraße
- Achse B63:^{3,6} Rotebühlplatz – Solitude
über Rotenwaldstraße, Wildparkstraße (verbunden mit Achse B77)
- Achse B64:^{1,3,4} Heslach – Bruderhaus
über B14, Universitätsstraße, Bünsauer Straße
(verbunden mit Achse B76)

Achse B65:^{4,7} Mühlhausen – Zazenhausen
Bachhalde, Blankensteinstraße

- ¹ An allen Tagen ist eine Einschränkung der Betriebszeit bis 20:00 Uhr zulässig.
- ² An Sonntagen ist keine Bedienung vorzusehen.
- ³ Mo – Fr von 06:30 – 18:30 Uhr ist außerhalb der Hauptverkehrszeiten ein 60-Minuten-Takt zulässig.
- ⁴ An Samstagen ist ein durchgehender 60-Minuten-Takt zulässig.
- ⁵ Am Wochenende ist keine Bedienung vorzusehen.
- ⁶ An Sonntagen von 10:00 – 18:00 Uhr ist ein 30-Minuten-Takt von/bis Haltestelle Forsthaus einzuhalten.
- ⁷ Mo – Fr von 06:30– 08:00 Uhr und 15:00– 18:00 Uhr ist ein 20-Minuten-Takt vorzusehen.

1.2.2.6 Überörtliche Verbindungen (Kategorie 5)

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist in Abstimmung mit den umliegenden Landkreisen auch Aufgabenträger für Linien, die über die Markungsgrenze der Landeshauptstadt hinausreichen. Diese abgehenden Buslinien ergeben sich aus der Verlängerung innerstädtischer Linien über die Markungsgrenze hinaus und sind Bestandteil des integrierten Gesamtverkehrsnetzes, indem sie der direkten Verbindung aus der Landeshauptstadt in die benachbarten Landkreise dienen.

Diese Linien können im Verlauf ihres Linienwegs auch lokale Bedienungsaufgaben mit übernehmen. Aufgrund der differenzierten Nachfragesituationen entlang der entsprechenden Erschließungsachsen ist eine einheitliche Vorgabe der Taktfolgezeiten nicht zielführend. Daher werden für jede der Erschließungsachsen separate Rahmenwerte festgelegt. Die geforderten Mindestbedienungshäufigkeiten können auch durch die abgestimmte Überlagerung von zwei oder mehr Linien gewährleistet werden.

Achsen überörtliche Verbindungen:

Achse B66: Schmidlen – Kleiner Ostring
über Gotthilf-Bayh-Straße;
verbunden mit Erschließungsachse B33

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:30	30	06:00 - 00:00	30	07:30 - 00:00	30
06:30 – 18:30	20				
18:30 – 00:00	30				

Achse B67: Fellbach Oeffingen – Luginsland
über Schmiden, Fellbach Bahnhofstraße, Untertürkheimer Straße;
verbunden mit Erschließungsachse B18

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:00	30	05:30 – 09:00	30	06:00 – 00:00	30
06:00 – 08:30	10	09:00 – 20:30	20		
08:30 – 15:00	15	20:30 – 00:00	30		
15:00 – 19:00	10				
19:00 – 20:30	15				
20:30 – 00:00	30				

Achse B68: Vaihingen Berghau – Leinfelden Bahnhof
über Musberg Filderstraße
verbunden mit Erschließungsachse B60

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 00:00	30	06:00 – 00:00	30	07:30 – 00:00	30

Achse B69: Plieningen Seemühlenweg – Neuhausen Brühlsiedlung
über Scharnhausen;
verbunden mit Erschließungsachse B21

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 19:30	40	06:00 – 00:00	60	07:00 – 00:00	60
19:30 – 00:00	60				

Achse B70: Plieningen Süd – Bernhausen Bahnhof
über Flughafentunnel, B312;
verbunden mit Erschließungsachse B44

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:00	30	05:30 – 00:00	30	06:00 – 00:00	30
06:00 – 08:30	15				
08:30 – 15:00	30				
15:00 – 19:30	15				
19:30 – 00:00	30				

Achse B71: Bernhausen Bahnhof – Nürtingen ZOB
über Sielmingen, Wolfschlugen, Oberensingen;
verbunden mit Achse B70

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 06:00	30	05:30 – 23:30	30	06:00 – 23:30	30
06:00 – 08:30	15				
08:30 – 15:00	30				
15:00 – 19:30	15				
19:30 – 00:00	30				

Achse B72: Bernhausen Bahnhof – Echterdingen Bahnhof
über Bonlanden, Plattenhardt, LE-Stetten;
verbunden mit Achse B70

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 20:00	30	05:30 – 00:00	60	06:00 – 00:00	60
20:00 – 00:00	60				

Achse B73: Fasanenhof Ost – Filderstadt Harthausen
über Echterdingen, LE-Stetten, Plattenhardt, Bonlanden;
verbunden mit Erschließungsachse B57

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 09:00	30	06:00 – 00:00	60	06:00 – 00:00	60
09:00 – 15:00	60				
15:00 – 20:00	30				
20:00 – 00:00	60				

Achse B74: Vaihingen Buchrain – Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium
über K1055, Mahdentalstraße, Sindelfingen ZOB, Zimmerstraße;
verbunden mit Erschließungsachse B58 und Achse B75

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:00 – 00:00	60	06:00 – 00:00	60	06:30 – 00:00	60

Ab 19:00 Uhr und sonntags ganztägig ist eine Verkürzung bis Sindelfingen ZOB zulässig.

Achse B75: Sindelfingen Pfarrwiesengymnasium – Büsnau
über Leonberger Straße, Magstadter Straße;
verbunden mit Erschließungsachse B59 und Achse B74

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
05:30 – 06:30	60	06:00 – 19:00	60	–	–
06:30 – 09:00	30				
09:00 – 15:30	60				
15:30 – 19:00	30				

Achse B76: Leonberg Bahnhof – Bruderhaus
über Eltingen, Neue Ramtelstraße, Mahdentalstraße
verbunden mit Erschließungsachse B64 und Achse B77

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
06:00 – 08:30	30	06:00 – 19:30	60	07:00 – 19:30	60
08:30 – 15:30	60				
15:30 – 20:00	30				

Achse B77: Leonberg Bahnhof – Solitude
über Stuttgarter Straße, Gerlingen Schillerhöhe
verbunden mit Erschließungsachse B63 und Achse B76

Mo - Fr		Sa		So	
Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge	Zeitbereich	Taktfolge
06:00 – 09:00	30	06:00 – 00:00	60	07:00 – 00:00	60
09:00 – 12:00	60				
12:00 – 20:00	30				
20:00 – 00:00	60				

1.2.2.7 Nachtverkehr

Um den Fahrgästen auch außerhalb der regulären Betriebszeiten der Stadtbahn- und Buslinien ein Grundangebot vorzuhalten, ist in den Nächten von Donnerstag auf Freitag, Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und generell in den Nächten vor Feiertagen ein spezielles Nachtnetz zu betreiben.

Dessen räumliche Ausdehnung wird in erster Linie über die Stadtbahnendhaltestellen bestimmt, bei ins Umland hinaus führenden Stadtbahnlinien über die letzte Haltestelle vor der Markungsgrenze. In Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen ist gegebenenfalls eine Einbindung der außerhalb der Markungsgrenze liegenden Endhaltestelle vorzusehen, aktuell gilt dies für die Haltestellen Gerlingen und Fellbach Lutherkirche. Neben den Stadtbahnachsen sind auch dicht besiedelte und nachfragestarke Gebiete, die tagsüber mit Buslinien erschlossen werden, in das Nachtnetz zu integrieren.

Als Startpunkt der Linien ist ein geeigneter Platz im Stadtzentrum Stuttgarts zu wählen, der einen reibungslosen Betriebsablauf und komfortable Umsteigevorgänge zwischen den einzelnen Nachtlinien ermöglicht.

Als Betriebszeit ist in allen vorgenannten Nächten mindestens der Bereich zwischen 01:00 und 04:00 Uhr vorzusehen. In dieser Zeit sind in jeder Nacht mindestens drei Fahrmöglichkeiten anzubieten. Die Vorgaben zu den Beförderungskapazitäten sind auch beim Nachtverkehr einzuhalten, dadurch kann sich eine notwendige Ausweitung des Fahrtenangebotes ergeben.

Die Mindestleistung für den Nachtverkehr beträgt jährlich 170.000 Nutzwagenkm.

1.2.3 Veranstaltungsverkehre

1.2.3.1 Kombiticket-Veranstaltungen im Bereich NeckarPark

Bei Kombiticket-Veranstaltungen im NeckarPark verkehren die Linie U11 zwischen Innenstadt und Cannstatter Wasen bzw. NeckarPark oder die Linie U19 zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und NeckarPark. Das jeweilige Betriebskonzept hängt von der Dauer der Veranstaltung und der erwarteten Besucherzahl ab. Das Leistungsangebot ist mit dem Veranstalter bzw. der Gesellschaft In.Stuttgart im Vorfeld der Veranstaltung abzustimmen. Neben den rein kapazitiven Rahmenbedingungen ist dabei auch die Attraktivität des Angebotes von großer Bedeutung, um möglichst viele Besucher zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu motivieren.

Die wesentlichen Richtwerte für Kombiticket-Veranstaltungsverkehre sind:

Fußballspiele des VfB Stuttgart oder andere Fußballspiele in der Mercedes-Benz-Arena:

Die Linie U11 verkehrt 2 Stunden vor Spielbeginn je nach erwarteter Besucherzahl im 10-Minuten-, 7,5-Minuten oder 5-Minuten-Takt. Rückfahrten nach Spielende erfolgen bedarfsorientiert bis 60 Minuten nach Spielende, im Einzelfall maximal bis 75 Minuten nach Spielende.

Veranstaltungen in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle oder der Porsche-Arena

3.000 – 5.000 Besucher:	U19 im 15-Minuten-Takt (40m-Züge) zur An- und Abreise
5.000 – 7.000 Besucher:	U11 im 15-Minuten-Takt (40m-Züge) zur Anreise, Abreise nach Bedarf
> 7.000 Besucher:	U11 im 10-Minuten-Takt (80m-Züge) zur Anreise, Abreise nach Bedarf

Grundsätzlich sind die Sonderlinien bei 3.000 – 5.000 Besuchern ab spätestens 60 Minuten, bei 5.000 – 7.000 Besuchern ab spätestens 90 Minuten und bei mehr als 7.000 Besuchern ab spätestens zwei Stunden vor Veranstaltungsbeginn einzusetzen.

Die Rücktransfers nach Veranstaltungsende haben bedarfsorientiert bis mindestens 45 Minuten nach Veranstaltungsende zu erfolgen. Bei Veranstaltungen, die nach 23:45 Uhr enden, sind Rücktransfers bis 00:30 Uhr zu gewährleisten.

1.2.3.2 Volksfest und Frühlingsfest auf dem Cannstatter Wasen

Sowohl zum Volksfest als auch zum Frühlingsfest auf dem Cannstatter Wasen verkehrt die Stadtbahnlinie U11 zwischen Innenstadt und Cannstatter Wasen.

Die Richtwerte für diese Verkehre sind:

Volksfest:

U11-Betrieb mit 80m-Zügen an allen Veranstaltungstagen, bedarfsgerecht mit Taktfolgezeiten zwischen 6 und 15 Minuten und einer maximalen Betriebszeit von 10:30 bis 01:00 Uhr.

Frühlingsfest:

U11-Betrieb mit 40m-Zügen an den Veranstaltungswochenenden, bedarfsgerecht mit Taktfolgezeiten zwischen 10 und 15 Minuten und einer maximalen Betriebszeit von 11:00 bis 01:00 Uhr.

1.2.3.3 Messe-Shuttle

Bei großen Publikumsmessen verkehrt zusätzlich zum Regelangebot eine gesonderte Shuttle-Buslinie ab Stuttgart-Degerloch zur Neuen Landesmesse. Als Grundangebot während der Messe-Öffnungszeiten gilt ein 20-Minuten-Takt, der an Tagen mit hohem Besucherandrang zu den Hauptan- und abreisezeiten auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird.

Abhängig vom Turnus der nicht jährlich stattfindenden Publikumsmessen ist der Shuttleverkehr an durchschnittlich 40 Messetagen pro Jahr anzubieten, davon an durchschnittlich 30 Tagen das verdichtete Angebot mit einem zeitweisen 10-Minuten-Takt.

Der Betrieb der Shuttle-Buslinie ist befristet bis zur Fertigstellung der Stadtbahnlinie U6 bis zum Flughafen.

1.2.4 Umsteigeknoten und Umsteigebeziehungen

Neben den unter 1.1.3 dargestellten generellen Anforderungen an zu gewährleistende Umsteigebeziehungen sind folgende Umsteigerelationen zwischen Erschließungsachsen an den definierten Knotenpunkten in jeweils beiden Fahrtrichtungen mit komfortablen Umsteigezeiten sicherzustellen:

Vaihingen Bahnhof:	Möhringen – Vaihingen ↔ Vaihingen – Innenstadt
Plieningen Garbe:	Möhringen – Plieningen ↔ Plieningen – Obertürkheim
Obertürkheim:	Uhlbach – Obertürkheim ↔ Obertürkheim – Innenstadt Rohracker – Obertürkheim ↔ Obertürkheim – Innenstadt
Untertürkheim:	Rotenberg – Untertürkheim ↔ Untertürkheim – Innenstadt
Rosensteinbrücke:	Hallschlag – Rosensteinbrücke ↔ Rosensteinbrücke – Innenstadt
Heumaden Bockelstr.:	Lederberg – Bockelstraße ↔ Bockelstraße – Innenstadt
Vaih. Schillerplatz:	Büsnau – Schillerplatz ↔ Schillerplatz – Innenstadt
Neugereut:	Max-Eyth-See – Neugereut ↔ Neugereut – Bad Cannstatt
Bernhausen Bahnhof:	generell Anschlüsse Bus ↔ S-Bahn

1.3 Aktueller Umfang der Bedienung

Das unter 1.2 funktional beschriebene Verkehrsangebot wird derzeit von den nachfolgend aufgeführten Stadtbahn- und Buslinien abgedeckt. Bereits beschlossene Veränderungen zum aktuellen Status Quo, die sich bis 01.01.2019 ergeben, sind bereits mit einem entsprechenden Hinweis berücksichtigt.

1.3.1 Genehmigungen für die enthaltenen Linien

Die Liniengenehmigungen der gegenständlichen Stadtbahn- und Buslinien enden zum 31.12.2018.

1.3.2 Stadtbahnlinien

- U1 Fellbach – Charlottenplatz – Vaihingen
- U2 Neugereut – Charlottenplatz – Botnang
- U3 Plieningen – Möhringen – Vaihingen
- U4 Untertürkheim – Charlottenplatz – Hölderlinplatz
- U5 Killesberg – Hauptbahnhof – Leinfelden
- U6 Gerlingen – Hauptbahnhof – Fasanenhof
- U7 Mönchfeld – Hauptbahnhof – Ostfildern
- U8 Ostfildern – Möhringen – Vaihingen
- U9 Hedelfingen – Hauptbahnhof – Vogelsang (– Botnang)
- U12 (*Remseck, ab 2017*) – Hallschlag – Hauptbahnhof – Möhringen – Dürrelewang
- U13 (Giebel –) Feuerbach – Bad Cannstatt – Hedelfingen
- U14 Heslach – Hauptbahnhof – Remseck (*Mühlhausen, ab 2017*)
- U15 Stammheim – Hauptbahnhof – Ruhbank (– Heumaden)
- U16 *Fellbach – Giebel, ab 2019*
- U19 *NeckarPark – Neugereut, ab 2017*

Der Betrieb der genannten Linien erfordert im Status Quo (Fahrplan 2015) einen Einsatz von rund 18,0 Mio. Nutzwagenkm p.a.

1.3.3 Zahnradbahn

- 10 Marienplatz – Degerloch, ca. 98.600 Nutzwagenkm p.a.

1.3.4 Buslinien

- 40 Wagenburgstraße – Hauptbahnhof – Kräherwald – Vogelsang
- 41 Berliner Platz – Marienplatz – Lerchenrainschule
- 42 Schlossplatz – Gablenberg – Hauptbahnhof – Erwin-Schoettle-Platz
- 43 Killesberg – Doggenburg – Charlottenplatz – Feuersee
- 44 Killesberg – Hauptbahnhof – Charlottenplatz – Westbahnhof
- 45 Buchwald – Gablenberg – Ostendplatz – Bad Cannstatt
- 50 Westbahnhof – Doggenburg – Killesberg
- 52 Bad Cannstatt – Zuffenhausen – Borkumstraße (– Korntaler Straße)
- 54 (Sommerrain –) Neugereut – Hofen – Freiberg
- 56 Mercedes-Benz-Welt – Bad Cannstatt – Münster
- 57 (Killesberg –) Pragsattel – Burgholzof
- 58 (Sommerrain –) Obere Ziegelei – Fellbach-Schmidlen
- 60 Untertürkheim – Fellbach – Fellbach-Oeffingen

- 61 Rotenberg – Untertürkheim – Obertürkheim
- 62 Uhlbach – Obertürkheim – Hedelfingen – Rohracker
- 64 Stelle – Frauenkopf
- 65 (Uhlbach –) Obertürkheim – Heumaden – Plieningen
- 66 Geschw.-Scholl-Gymn. – Kühwasen – Geschw.-Scholl-Gymn.
- 70 (Hoffeld –) Ruhbank – (Schönberg –) Plieningen
- 71 Hoffeld – Degerloch – Asemwald – Schönberg
- 72 Möhringen – Fasanenhof
- 73 Degerloch – Plieningen – Neuhausen a. d. F.
- 74 Degerloch – Plieningen – Bernhausen – Nürtingen
- 76 Degerloch – Plieningen – Bernhausen – Echterdingen
- 77 Degerloch – Echterdingen – Harthausen
- 80 Vaihingen Bahnhof – Industriegebiet – Vaihingen Bahnhof
- 81 Büsnau – Vaihingen – Rohr – Dürtlewang
- 82 Waldeck – Universität – Vaihingen – Rohr (– Leinfelden)
- 84 Vaihingen – Sindelfingen – Universität
- 86 Vaihingen – Leinfelden
- 90 Korntal – Weilimdorf – Giebel
- 91 Feuerbach – Botnang – Universität – Lauchhau (– Sindelfingen)
- 92 Rotebühlplatz – Solitude – Gerlingen – Leonberg – Heslach
- 99 Stammheim – Schlotwiese – Zuffenhausen
- 401 Mühlhausen – Zazenhausen – Zuffenhausen (– Feuerbach)
- N1 Schlossplatz – Vaihingen Büsnau – Schlossplatz
- N2 Schlossplatz – Botnang – Schlossplatz
- N3 Schlossplatz – Gerlingen – Schlossplatz
- N4 Schlossplatz – Zuffenhausen – Schlossplatz
- N5 Schlossplatz – Neugereut – Schlossplatz
- N6 Schlossplatz – Fellbach – Schlossplatz
- N7 Schlossplatz – Heumaden – Schlossplatz
- N8 Schlossplatz – Plieningen – Schlossplatz
- N9 Schlossplatz – Fasanenhof – Schlossplatz
- N10 Schlossplatz – Rohrer Höhe – Schlossplatz

Der Betrieb der genannten Linien erfordert im Status Quo (Fahrplan 2015) einen Einsatz von rund 12,9 Mio. Nutzwagenkm p.a.

1.3.5 Sonder- und Veranstungsverkehre

Bei Veranstaltungen im NeckarPark verkehren die Linie U11 zwischen Innenstadt und Cannstatter Wasen bzw. NeckarPark oder die Linie U19 zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und NeckarPark. Die jährliche Betriebsleistung hängt direkt von der Anzahl und Größe der Veranstaltungen ab. Im Jahr 2015 erforderte der Betrieb der beiden Linien einen Einsatz von rund 125.000 Nutzwagenkm.

Bei großen Publikumsmessen verkehrt zwischen den Haltestellen Degerloch und Messe West Busterminal ein Messe-Shuttle mit der Linienbezeichnung 78. Die jährliche Betriebsleistung hängt direkt von der Anzahl Tage mit Publikumsmessen ab. Im Jahr 2015 erforderte der Betrieb der Linie 78 einen Einsatz von rund 13.500 Nutzwagenkm.

1.4 Änderungen während der Laufzeit

Der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag wird ab 01.01.2019 die Versorgung des gesamten von der funktionalen Beschreibung abgedeckten Verkehrsgebiets mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs umfassen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird auch Regelungen beinhalten, wonach das Verkehrsangebot in Abhängigkeit von sich verändernden Verkehrsbedürfnissen, strukturellen Rahmenbedingungen oder ordnungspolitischen Vorgaben anzupassen ist. Dabei können sich Änderungen sowohl hinsichtlich des Bestands und Verlaufs der Linien als auch hinsichtlich des Fahrplanangebots für diese Linien ergeben.

Die Stadt Stuttgart ist bestrebt, das Angebot im ÖPNV auch in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter zu verbessern. Neben der Verlängerung bestehender oder der Einführung neuer Stadtbahn- und Buslinien sind diesbezüglich auch Taktverdichtungen auf vorhandenen Stadtbahn- und Buslinien möglich.

Zum jetzigen Zeitpunkt steht bereits folgende beschlossene Änderung des Verkehrsangebotes fest:

Linie U6: Verlängerung bis Flughafen/Messe Ende 2019
Neuer Linienverlauf: Gerlingen – Hauptbahnhof – Flughafen/Messe

1.5 Standseilbahn

Der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag soll neben der oben beschriebenen Gesamtleistung auch den Betrieb der Standseilbahn zwischen Südheimer Platz und Waldfriedhof mit ca. 10.600 Nutzwagenkm p.a. vorsehen.

2 Qualitative Anforderungen an die Leistungen

Für die von dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag erfassten Verkehrsleistungen gelten qualitative Vorgaben, die auf Basis des aktuell gültigen Nahverkehrsplans der Stadt Stuttgart festgelegt wurden.

Demnach hat das durchführende Verkehrsunternehmen während der gesamten Vertragslaufzeit folgende Qualitätsstandards einzuhalten:

2.1 Fahrzeuge

2.1.1 Stadtbahn

2.1.1.1 Barrierefreiheit

- Die Höhe des Fahrzeugbodens ist auf die Systemhöhe der Bahnsteige abgestimmt.
- Alle Stadtbahnwagen müssen mindestens zwei Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwägen oder Fahrrädern aufweisen.

2.1.1.2 Technische Ausstattung

- Die eingesetzten Stadtbahnfahrzeuge müssen die Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur erfüllen. Auskünfte erteilt die Stuttgarter Straßenbahnen AG, Schockenriedstraße 50, 70565 Stuttgart.
- Alle Stadtbahnfahrzeuge sind mit einer Klimaanlage für den Fahrgastraum ausgestattet.
- Alle Stadtbahnfahrzeuge verfügen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung.
- Alle Stadtbahnfahrzeuge sind mit einer Anlage zur Video-Überwachung ausgerüstet.
- Alle Stadtbahnfahrzeuge sind mit einer Sprechstelle zur Kommunikation zwischen Fahrgast und Fahrer ausgestattet.
- Alle Stadtbahnfahrzeuge entsprechen antriebs- und bremstechnisch den topographischen Anforderungen vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällestrecken.
- Alle Stadtbahnfahrzeuge sind mittels eines ITCS (Intermodal Transport Control System) mit der Leitstelle verbunden. Dadurch werden die Bereiche Informations- und Kommunikationsfähigkeit zwischen Leitstelle und Fahrzeug (Liniennummer, aktueller Standort, Soll-Ist-Vergleich der Fahrt in Bezug auf Standort und Zeit), Fahrgastinformation in Fahrzeugen und Haltestellen (Ansagen, DFI, MFD), Anschlusssicherung sowie Statistik gesteuert/betrieben. Die Standortdaten sind auch der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) und der Verbundgesellschaft zur Verfügung zu stellen. Eine Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrer muss jederzeit gewährleistet sein.

2.1.2 Omnibus

Alle im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen der Richtlinien EU 2001/85 und UN/ECE R107. Das durchschnittliche Fahrzeualter der gesamten Busflotte darf 7 Jahre nicht überschreiten.

2.1.2.1 Barrierefreiheit

- Es werden Niederflur-Fahrzeuge eingesetzt. Für abgehende Buslinien oder Ersatzverkehre sind auch Low-Entry-Fahrzeuge zulässig.
- Alle Fahrzeuge verfügen über eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung.

2.1.2.2 Technische Ausstattung

- Alle Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage für den Fahrgastraum ausgestattet.
- Alle Fahrzeuge verfügen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung.
- Alle Fahrzeuge sind mit einer Anlage zur Video-Überwachung ausgerüstet.
- Alle Fahrzeuge entsprechen antriebstechnisch den topographischen Anforderungen vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällestrecken.
- Alle Fahrzeuge sind mittels eines ITCS (Intermodal Transport Control System) mit der Leitstelle verbunden. Dadurch werden die Bereiche Informations- und Kommunikationsfähigkeit zwischen Leitstelle und Fahrzeug (Liniennummer, aktueller Standort, Soll-Ist-Vergleich der Fahrt in Bezug auf Standort und Zeit), Fahrgastinformation in Fahrzeugen und Haltestellen (Ansagen, DFI, MFD), Anschlusssicherung sowie Statistik gesteuert/betrieben. Die Standortdaten sind auch der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) und der Verbundgesellschaft zur Verfügung zu stellen. Eine Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrer muss jederzeit gewährleistet sein.
- Alle Fahrzeuge halten die geltenden gesetzlichen Vorgaben und die Anforderungen des Luftreinhalteplans und der Umweltzonenregelung ein.
- Reservebusse für Ersatzverkehre entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.

2.2 Fahrgastinformation

- Für die Fahrgastinformation werden die Vorgaben der in den Gremien des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) beschlossenen „Normen Fahrgastinformation des VVS“ umgesetzt. Dies gilt für die Information an und in Fahrzeugen ebenso wie für die Informationsausstattung an Haltestellen. Nähere Informationen sind bei der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Rottebühlstraße 121, 70178 Stuttgart erhältlich.
- Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene Website, auf der es u.a. über Betriebsänderungen, Betriebsstörungen, Veranstaltungsverkehre sowie das Verkehrsangebot allgemein informiert. Zur Gewährleistung der verbundinternen Konsistenz wird bei unternehmensübergreifenden Informationsbestandteilen auf aktuelle Inhalte der VVS-Website (www.vvs.de) zurückgegriffen.

- Das Verkehrsunternehmen betreibt darüber hinaus gängige Informationskanäle der Social Media (z.B. Facebook, Twitter).

2.3 Haltestellen

- An den Bus- und Stadtbahnhaltestellen ist das Verkehrsunternehmen für die akustische und visuelle Information sowie die Sicherheit der Fahrgäste zuständig.
- Zerstörte oder gestohlene Informationseinrichtungen sind zeitnah zu ersetzen. Entwendete Fahrplanaushänge sind schnellstmöglich zu ersetzen.

2.4 Sauberkeit

- Das Verkehrsunternehmen gewährleistet die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Dazu wird ein entsprechendes Reinigungskonzept erarbeitet.
- Beschädigungen werden schnellstmöglich repariert; sicherheitsrelevante Schäden sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen. Farbschmierereien sind schnellstmöglich zu entfernen.

2.5 Betrieb und Störungsmanagement

- Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten werden pünktlich durchgeführt. Pünktlichkeit wird definiert als Abfahrt maximal 1 Minute vor oder maximal 3 Minuten nach der laut Fahrplan vorgegebenen Abfahrtszeit.
- Für die Pünktlichkeit ist bei der Stadtbahn eine Erfüllungsquote von 96 % und beim Bus von 90 % einzuhalten.
- Zur Erbringung des Fahrplanangebotes wird eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen einschließlich Reserve vorgehalten. Hierbei wird auf eine nachfragegerechte Verteilung nach Fahrzeuggrößen geachtet. Für die Disposition des Personals und des Fahrzeugparks sowie zum Abstellen und Instandhalten der Fahrzeuge werden ausreichende Kapazitäten an geeigneten Standorten vorgehalten.
- Bei intern oder extern hervorgerufenen Störungen des Betriebsablaufs werden unverzüglich Maßnahmen ergriffen, um das laut Fahrplan vorgegebene Verkehrsangebot bestmöglich zu gewährleisten.
- Bei planbaren Baumaßnahmen werden verträgliche Umleitungsmaßnahmen bzw. Ersatzverkehrskonzepte entwickelt. Die Kunden werden rechtzeitig und umfassend über entsprechende Änderungen des Fahrplanangebotes informiert.
- Zur Integration und Koordination des Stadtbahn- und Busbetriebs in der Stadt Stuttgart betreibt das Verkehrsunternehmen eine gemeinsame Leitstelle, von der aus sämtliche Maßnahmen zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufs gesteuert werden.
- Das Verkehrsunternehmen wirkt über Mitarbeit in der integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart aktiv an der Optimierung des gesamtstädtischen Verkehrsflusses mit.
- Bei Großveranstaltungen, die zu einem stark erhöhten Fahrgastaufkommen führen, entwickelt das Verkehrsunternehmen entsprechende Betriebs- und Ein-

satzkonzepte, um die Anforderungen hinsichtlich der Fahrzeugkapazitäten und Pünktlichkeit bestmöglich einzuhalten.

- Das Verkehrsunternehmen gewährleistet die soziale Sicherheit in den Fahrzeugen und an den Haltestellen durch den Einsatz eines Sicherheitsdienstes.

2.6 Fahrpersonal

- Das Fahrpersonal Bus verfügt als Grundvoraussetzung über die Qualifikation nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) und über die Ausbildung nach FEV (Fahrerlaubnisverordnung) für die Führerschein-Klasse „D“.
- Das Fahrpersonal Schiene verfügt über eine betriebsinterne Ausbildung nach BOStrab §12 „Ausbildung und Prüfung der Fahrbediensteten“.
- Das gesamte Fahrpersonal nimmt an regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen teil, z.B. zum Tarifsystem, zur Verbesserung der Sozialkompetenzen, zum Verhalten in Notfallsituationen und zur Ressourcenschonung.
- Das gesamte Fahrpersonal zeichnet sich durch höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten aus und verfügt über ein gepflegtes Erscheinungsbild. Es ist in der Lage, anhand sicherer deutscher Sprachkenntnisse eine eindeutige betriebsinterne Kommunikation z.B. mit der Leitstelle zu gewährleisten und den Fahrgästen korrekt und verständlich Auskünfte zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen, Beförderungsbedingungen und Umgebung zu erteilen.

2.7 Kundenservice

- An geeigneten Standorten im Stadtgebiet werden Kundencenter bzw. personenbediente Verkaufsstellen betrieben, die von Montag bis Freitag zugänglich sind. Die Öffnungszeiten sind nachfrageorientiert zu gestalten, mindestens ein Kundencenter ist auch an Samstagen geöffnet. Das Verkehrsunternehmen ist für seine Kunden zudem montags bis freitags während der üblichen Bürozeiten telefonisch erreichbar. Es wird garantiert, dass Fundsachen montags bis freitags an einer zentralen Fundstelle abgeholt werden können.
- Das Unternehmen stellt eine Möglichkeit zur Kontaktaufnahme bereit, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können. Auf Kundenschriften (Anfragen oder Beschwerden) wird innerhalb von sieben Arbeitstagen nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert.
- Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten sowie kundenorientiertes Verhalten aus. Sie sind anhand sicherer deutscher Sprachkenntnisse in der Lage, den Fahrgästen korrekt und verständlich Auskünfte zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und Beförderungsbedingungen zu erteilen. Zur aktiven Vermarktung des Leistungsangebots und der Tarifprodukte sind vertriebliche Kompetenzen sicherzustellen. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt.
- Das Verkehrsunternehmen bietet den Fahrgästen eine Servicegarantie. Ab einer Verspätung von 20 Minuten werden Taxikosten erstattet. Die Inhalte der Servicegarantie werden vom Verkehrsunternehmen kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt.

2.8 Vertrieb

- Für die Meldung von Fahrgeldeinnahmen an die Verbundgesellschaft sind die jeweils in den VVS-Gremien beschlossenen Regelungen im VVS einzuhalten. Für den Fahrscheinvertrieb (persönlicher Verkauf, Fahrausweisautomat und online/mobile Vertrieb) ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich. Der Fahrscheinverkauf erfolgt im Linienbusverkehr in den Fahrzeugen, im Stadtbahnverkehr durch Fahrausweisautomaten an den Haltestellen. Für die Einrichtung und Instandhaltung der Fahrausweisautomaten ist das Verkehrsunternehmen zuständig. Entwerfer sind in den Bussen und Stadtbahnfahrzeugen zu installieren, sofern sich ein Erfordernis aufgrund des Ticketsortiments ergibt. Das Verkehrsunternehmen gewährleistet die jederzeitige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer.
- Im VVS wird ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und mobilen Lösungen / HandyTicket / Online-Ticket eingesetzt. Das Verkehrsunternehmen betreibt die entsprechenden Hintergrundsysteme und stellt an Kundenkontaktpunkten (physisch und online) die Kundenschnittstellen/Vertriebskanäle bereit. Das Verkehrsunternehmen gewährleistet die Weiterentwicklung der Vertriebshintergrundsysteme und Kundenschnittstellen/Vertriebskanäle gemäß den Kundenanforderungen und dem technologischen Fortschritt.
- Für die aktive Vermarktung der Vertriebs- und Tarifprodukte sind durch das Verkehrsunternehmen vertriebliche und kommunikative Ressourcen bereitzustellen.

2.9 Tarif und Verbundintegration

- Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wendet das Verkehrsunternehmen den Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) an. Mit der Tarifierung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS anerkannt und eingehalten. Die VVS-Gesellschafterversammlung beschließt mit der Mehrheit der Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschafter den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierung. Die Verbundgesellschaft soll den Verbundtarif unter Berücksichtigung der Marktlage und der Fahrgastinteressen der Kostenentwicklung bei den Verbundunternehmen anpassen.
- Die Einnahmesicherung ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens. Der optimale Kontrollgrad wird vom Verkehrsunternehmen in regelmäßigen Abständen als Zielvorgabe für die Prüfintensität definiert.
- Für den zuverlässigen Betrieb der elektronischen Fahrplanauskunft versorgt das Verkehrsunternehmen den VVS unaufgefordert mit den jeweils aktuellsten Soll-Fahrplandaten sowie kontinuierlich mit Echtzeit-Fahrplaninformationen.
- Verkehrserhebungen der Verbundgesellschaft an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden vom Verkehrsunternehmen sowie dessen Auftragsunternehmen unterstützt. Erhebungspersonal mit gültigem Zählerausweis wird dabei unentgeltlich befördert. Bei der Erhebungsplanung unterstützt das Unternehmen die Verbundgesellschaft bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten.

- Zur Gewährleistung einer widerspruchsfreien Kundenansprache arbeiten die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Tarifkommunikation eng zusammen. Diese Zusammenarbeit beinhaltet u. a.
 - fallweise gemeinsame Vermarktungs-Kampagnen von Verbundgesellschaft und Verkehrsunternehmen,
 - die fallweise Auslage von Druckerzeugnissen der Verbundgesellschaft in Verkaufsstellen und Fahrzeugen,
 - das fallweise Anbringen von Plakaten/Aufklebern der Verbundgesellschaft in Fahrzeugen und an Haltestellen,
 - die Verlinkung und Betreuung von Webinhalten,
 - gemeinsame Pressemitteilungen,
 - ein koordiniertes Vorgehen bei lokalen Maßnahmen, wie z.B. bei Streckeneröffnungen oder einem veränderten Verkehrsangebot.

2.10 Anforderungen an die Stadt- und Zahnradbahninfrastruktur

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auch mindestens den Betrieb der Stadtbahnlinien und der Zahnradbahn zu übernehmen. Die Betriebspflicht ergibt sich aus der Straßenbahnunternehmergenehmigung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG). Die für den Betrieb der Stadt- und Zahnradbahn erforderliche Infrastruktur ist im Eigentum der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Um diese Infrastruktur nutzen zu können, muss mit der Stuttgarter Straßenbahnen AG eine Nutzungsvereinbarung abgeschlossen werden. Das Verkehrsunternehmen hat ein Nutzungsentgelt zu Vollkosten zu entrichten. Weitere Auskünfte erteilt die Stuttgarter Straßenbahnen AG, Schockenriedstraße 50, 70565 Stuttgart.

Zur Infrastruktur der Stadt- und Zahnradbahn gehören insbesondere folgende Anlagen bzw. Einrichtungen:

- Gleisnetz einschließlich der Kabeltrassen,
- Fahrleitungsanlage einschließlich der Gleichrichter- und Stromversorgungsanlagen,
- Signalanlagen (u.a. Zugsicherung mit Stellwerken und Zugbeeinflussung),
- Kommunikations- und Überwachungsanlagen, die in einer zentralen Leitstelle aufgeschaltet sind,
- Tunnel-, Brücken und Stützbauwerke,
- Betriebs- und BOS-Funkanlagen,
- Haltestellen mit den Zugängen einschließlich aller Einrichtungen wie Wetterschutz, Informationsvitrinen und Fahrausweisautomaten sowie akustische und visuelle Fahrgastinformationsanlagen.

Der Betrieb der Stadtbahnlinien und der Zahnradbahn muss den derzeit geltenden technischen Standards entsprechen und zukünftig dem jeweiligen Stand der Technik genügen.

Die Benutzung der städtischen Straßeninfrastruktur durch den Stadtbahnbetrieb ist mit der Landeshauptstadt Stuttgart als zuständigem Baulastträger gesondert geregelt. Details sind in einer entsprechenden Vereinbarung über ein Nutzungsentgelt mit der Landeshauptstadt Stuttgart festgehalten.