

Nahverkehrs**entwicklung**splan  
der Landeshauptstadt Stuttgart

Stadt-  
R  
B  
A  
B  
F  
Fuß  
R  
B  
A  
B  
F  
Fuß

# **Nahverkehrsentwicklungsplan**

**für die**

## **Landeshauptstadt Stuttgart**

**Entwurf**

einzubringen im Umwelt- und Technikausschuss  
am 30. Mai 2017

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Der Nahverkehrsentwicklungsplan</b> <b>1</b>
1.1	Zielsetzung 1
1.2	Rechtsgrundlage 2
1.3	Bezug zu anderen Planwerken 2
<b>2</b>	<b>Aktuelle Ausgangslage</b> <b>5</b>
2.1	<b>Anforderungen an den ÖPNV</b> <b>5</b>
2.1.1	Anforderungen aus Strukturentwicklungen (Siedlung, S21) 5
2.1.2	Anforderungen aus umwelt-/gesundheitspolitischen Zielsetzungen 7
2.2	<b>Schwachstellenanalyse</b> <b>10</b>
2.2.1	Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 10
2.2.2	Beförderungskapazitäten 12
2.2.3	Verbindungsqualitäten 16
2.2.4	Zugänglichkeit von Haltestellen 17
2.2.5	Betriebliche Erschwernisse 18
2.3	<b>Handlungsoptionen</b> <b>20</b>
2.3.1	Busse und Bahnen 20
2.3.2	Fußverkehr 22
2.3.3	Bike + Ride / Park + Ride 23
2.3.4	Fahrradverleih / Carsharing 25
2.3.5	Autonomes Fahren 26
2.3.6	Tarifliche Maßnahmen 27
<b>3</b>	<b>Perspektiven für Stuttgart</b> <b>28</b>
3.1	<b>Zielsetzungen</b> <b>28</b>
3.1.1	Kapazitäten 28
3.1.2	Verfügbarkeit 29
3.1.3	Beförderungsgeschwindigkeit 32
3.1.4	Wertschätzung des Fahrgastes 33

<b>3.2</b>	<b>Regionaler Schienenverkehr</b>	<b>36</b>
3.2.1	Regionalzüge	36
3.2.2	S-Bahnen	37
3.2.3	Panoramabahn / Salamanderbahn	38
<b>3.3</b>	<b>Stadtbahnverkehr</b>	<b>40</b>
3.3.1	Netzausbau	40
3.3.2	Fahrzeuge	42
3.3.3	Haltestellen	43
3.3.4	Betrieb	45
<b>3.4</b>	<b>Busverkehr</b>	<b>46</b>
3.4.1	Netzausbau	46
3.4.2	Fahrzeuge	48
3.4.3	Haltestellen	49
3.4.4	Betrieb	49
<b>3.5</b>	<b>Besondere Verkehrsmittel</b>	<b>52</b>
<b>3.6</b>	<b>Intermodale Verknüpfungen</b>	<b>54</b>
3.6.1	Bauliche Maßnahmen	54
3.6.2	Organisatorische Maßnahmen	57
<b>4</b>	<b>Tarif und Vertrieb</b>	<b>58</b>
<b>4.1</b>	<b>Einführung</b>	<b>58</b>
<b>4.2</b>	<b>Tarifliche Aspekte</b>	<b>59</b>
4.2.1	Ziele der tariflichen Entwicklung	59
4.2.1.1	Ergiebigkeit und Daseinsvorsorge	60
4.2.1.2	Gerechtigkeit und Übersichtlichkeit	64
4.2.1.3	Kundenbindung	65
4.2.2	Tarifmaßnahmen der letzten Jahre	66
4.2.3	Marktsegmente	68
4.2.3.1	Gelegenheitsverkehr	68
4.2.3.2	Berufsverkehr	73
4.2.3.3	Ausbildungsverkehr	77
4.2.3.4	Senioren	81
4.2.4	Tarifstruktur	84
4.2.5	Weitere tarifliche Fragestellungen	86

---

4.2.5.1	Integration von Ortsbussen	86
4.2.5.2	Verbunderweiterungen	86
4.2.5.3	Landestarif	87
<b>4.3</b>	<b>Vertriebliche Aspekte</b>	<b>89</b>
4.3.1	Ziele im Vertrieb	89
4.3.2	Vertriebliche Handlungsfelder	89
4.3.2.1	Klassischer Fahrausweisverkauf	90
4.3.2.2	Abonnements	91
4.3.2.3	polygoCard	92
4.3.2.4	HandyTicket	93
<b>5</b>	<b>Perspektiven für die Stadtbezirke</b>	<b>95</b>
<b>5.1</b>	<b>Stadtbezirk Mitte</b>	<b>95</b>
<b>5.2</b>	<b>Stadtbezirk Nord</b>	<b>98</b>
<b>5.3</b>	<b>Stadtbezirk Ost</b>	<b>100</b>
<b>5.4</b>	<b>Stadtbezirk Süd</b>	<b>102</b>
<b>5.5</b>	<b>Stadtbezirk West</b>	<b>105</b>
<b>5.6</b>	<b>Stadtbezirk Bad Cannstatt</b>	<b>107</b>
<b>5.7</b>	<b>Stadtbezirk Birkach</b>	<b>110</b>
<b>5.8</b>	<b>Stadtbezirk Botnang</b>	<b>111</b>
<b>5.9</b>	<b>Stadtbezirk Degerloch</b>	<b>113</b>
<b>5.10</b>	<b>Stadtbezirk Feuerbach</b>	<b>115</b>
<b>5.11</b>	<b>Stadtbezirk Hedelfingen</b>	<b>117</b>
<b>5.12</b>	<b>Stadtbezirk Möhringen</b>	<b>119</b>
<b>5.13</b>	<b>Stadtbezirk Mühlhausen</b>	<b>122</b>
<b>5.14</b>	<b>Stadtbezirk Münster</b>	<b>124</b>
<b>5.15</b>	<b>Stadtbezirk Obertürkheim</b>	<b>125</b>
<b>5.16</b>	<b>Stadtbezirk Plieningen</b>	<b>127</b>
<b>5.17</b>	<b>Stadtbezirk Sillenbuch</b>	<b>129</b>
<b>5.18</b>	<b>Stadtbezirk Stammheim</b>	<b>131</b>

---

<b>5.19</b>	<b>Stadtbezirk Untertürkheim</b>	<b>134</b>
<b>5.20</b>	<b>Stadtbezirk Vaihingen</b>	<b>136</b>
<b>5.21</b>	<b>Stadtbezirk Wangen</b>	<b>139</b>
<b>5.22</b>	<b>Stadtbezirk Weilimdorf</b>	<b>140</b>
<b>5.23</b>	<b>Stadtbezirk Zuffenhausen</b>	<b>143</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>146</b>
<b>6.1</b>	<b>Handlungsbedarf</b>	<b>146</b>
<b>6.2</b>	<b>Ausbauoffensive ÖPNV</b>	<b>147</b>
<b>6.3</b>	<b>Weiterentwicklung des VVS-Tarifs</b>	<b>152</b>
<b>6.4</b>	<b>Hinweise für die Aufgabenträger Land und Region</b>	<b>154</b>
<b>6.5</b>	<b>Erwartungen an den Bundes- und den Landesgesetzgeber</b>	<b>156</b>
<b>6.6</b>	<b>Zeitliche Perspektive</b>	<b>158</b>

# 1. Der Nahverkehrsentwicklungsplan

## 1.1 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 hier 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 noch Leistungsfähigkeitsuntersuchungen im Straßennetz, städtebauliche Gestaltungsentwürfe oder die Abschätzung von Marktreaktionen ersetzen. Die Realisierung von Vorschlägen setzt daher in jedem Einzelfall weitere Gremienbeschlüsse voraus.

## **1.2 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.



### 1.3 Bezug zu anderen Planwerken

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. Der NVEP setzt nun auf diesem Grundkonzept auf und konkretisiert es für den Themenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Handlungsansätze des VEK bzw. des Aktionsplans werden dabei in konkrete Maßnahmenempfehlungen übersetzt.

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.

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

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
  - Marketing / Mobilitätsberatung
  - tarifliche Maßnahmen

Der NVEP widmet sich diesen Themenfeldern sowohl bezogen auf die Gesamtstadt als auch bezogen auf die Stadtbezirke. Hierbei werden auch Hinweise aus der Bürgerbeteiligung, dem institutionellen Beteiligungsverfahren und den Gremiendiskussionen zur NVP-Fortschreibung aufgegriffen.

## **2. Aktuelle Ausgangslage**

### **2.1 Anforderungen an den ÖPNV**

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- und gesundheitspolitischen Zielsetzungen.

#### **2.1.1 Anforderungen aus Strukturentwicklungen (Siedlung, S21)**

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 entsprechend der aktuellsten **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 610.000 Menschen (Stand April 2017). Trotz der Dämpfung des Zuzugs durch den angespannten Wohnungsmarkt und das entsprechend hohe Miet- und Kaufpreisniveau

scheint hier gegenwärtig keine Abschwächung des Siedlungsdrucks erkennbar. 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 in 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 zur Verkehrsdrehscheibe „Hauptbahnhof“ die zunehmenden Verkehrsströme bewältigen können.

### 2.1.2 Anforderungen aus umwelt-/gesundheitspolitischen 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 KLIKS<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz: KLIKS – Klimaschutzkonzept der Stadt Stuttgart

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. Denn es ist zu beachten, 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 Individualverkehrs unvermeidlich. Das Land Baden-Württemberg sieht in seinem fortgeschriebenen Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart daher unter anderem Verkehrsbeschränkungen an Tagen mit Feinstaubalarm vor. Der motorisierte Individualverkehr im Talkessel ist aufgrund entsprechender Vorgaben des Luftreinhalteplans zu reduzieren.

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 zu prüfen und ggf. zu erweitern.

## 2.2 Schwachstellenanalyse

### 2.2.1 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 öffentliche Nahverkehr auch für alle Rand- und Höhenlagen eine ideale Erschließungssituation mit kurzen, steigungsar-



men 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 häufig 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 2015 noch nicht befriedigen kann.

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 kann ein Hinweis darauf sein, 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, U13),
- Zeitliche Verfügbarkeit (U8, Zahnradbahn, Bus 40, 43, 44, 91, 92, Nachtverkehr Zazenhausen),
- Räumliche Verfügbarkeit (Panoramabahn, 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.

### **2.2.2 Beförderungskapazitäten**

Die im Kapitel 2.1.1 skizzierten Randbedingungen lassen erwarten, dass die Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens die größte Herausforderung für den ÖPNV für die Landeshauptstadt Stuttgart im kommenden Jahrzehnt darstellen wird. 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.

Hinzu kommt, dass die Landeshauptstadt Stuttgart im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ sich für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Stuttgarter Talkessel um 20 % ausgesprochen hat. 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 120.000 Pkw-Fahrten täglich 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. 2.1). Nachdem die Dämpfung des Individualverkehrs im Talkessel die Erreichbarkeit der inneren Stadtbezirke nicht beeinträchtigen soll, müsste der Nahverkehr diesen möglichen Zuwachs

ebenfalls bewältigen. Im motorisierten Verkehr des Talkessels wird der ÖPNV dann das wichtigste Verkehrsmittel (Abb. 2.2).

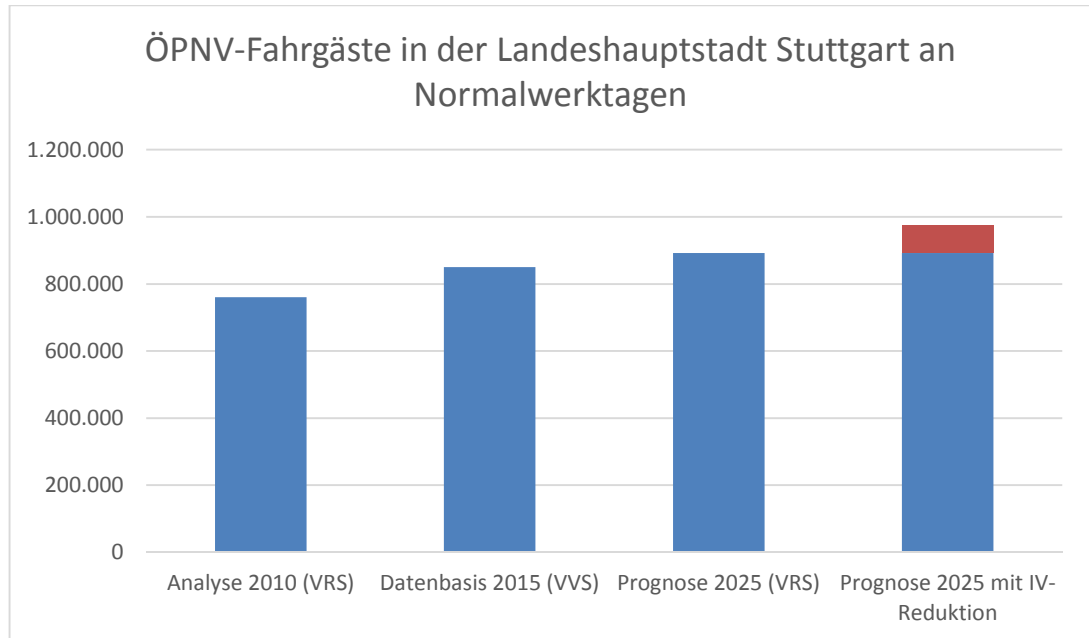


Abb. 2.1: Entwicklung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV mit induziertem Zuwachs bei Verkehrsbeschränkungen im Talkessel

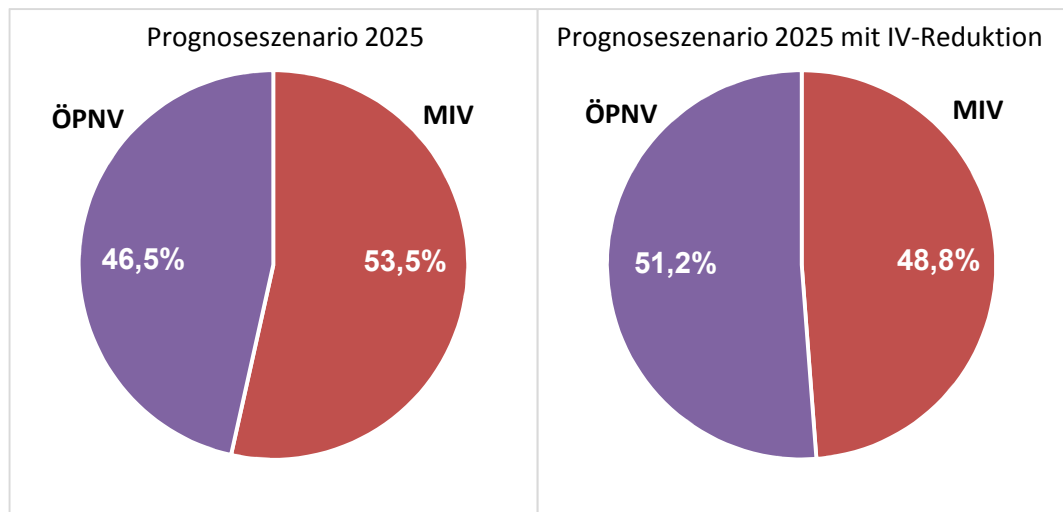


Abb. 2.2: Verkehrsanteile (Modal Split) im motorisierten Verkehr des Talkessels (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr an Normalwerktagen)

Die künftigen Nachfragesteigerungen machen sich bei alle Nahverkehrssystemen bemerkbar. Dabei speisen sich Zuwächse im Regionalzugverkehr überwiegend aus der Strukturentwicklung, im S-Bahn- und Busverkehr auch signifikant aus der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Das Stadtbahn-system ist unter beiden Aspekten stark betroffen.

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 substantziell 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).

### 2.2.3 Verbindungsqualitäten

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 (vgl. 2.2.1). Hier gilt es zu prüfen, ob

die potenzielle Verkehrsnachfrage die Ausweitung des Stadtbahnnetzes oder ein ganztägiges, 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. Im Spätverkehr steht allerdings im Innenstadtbereich die recht große Taktdehnung auf bis zu 30 Minuten im abendlichen Busverkehr in einer Diskrepanz zu den geringeren Fahrtweiten im Talkessel sowie zum abendlichen 15-Minuten-Takt der Stadtbahnlinien, mit dem weite Bereiche der äußeren Stadtbezirke angedient werden. Hier sollte eine Anhebung des Bedienungsstandards oder die Einführung neuer flexibler Bedienungsformen angestrebt werden.

#### **2.2.4 Zugänglichkeit von Haltestellen**

Auch die Leichtigkeit der Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel entscheidet über deren Nutzung, in der Regel also die Erreichbarkeit der Haltestellen. Aus Sicht des ÖPNV sind entsprechende Mängel hier besonders beklagenswert, da ggf. ein an sich gutes, mit hohem Aufwand täglich produziertes Verkehrsangebot wegen infrastruktureller Mängel 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 untersu-

chen, 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 mobilitätsbehinderte Menschen 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 zur Straße) 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 ungebremste 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.

### **2.2.5 Betriebliche Erschwernisse**

Eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit ist ein Qualitätsmerkmal eines attraktiven Nahverkehrsangebots (vgl. Kap. 2.2.3). Selbstverständlich müssen die



dem Kunden annoncierten Fahrzeiten aber auch ganztäglich zuverlässig eingehalten werden, um das Vertrauen in den ÖPNV nicht zu beschädigen. Ein zuverlässiger, fahrplantreuer 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 einzustufen.

Die Linienbusse verkehren noch viel häufiger in problematischen Straßenabschnitten. Vorrangig sind hier die Schwabstraße in Stuttgart-West, 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.

## 2.3 Handlungsoptionen

Für die Beseitigung der beschriebenen Schwachstellen 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).

### 2.3.1 Busse und Bahnen

Die Bewältigung der weiter steigenden Fahrgastnachfrage setzt Investitionen in die Nahverkehrs-Infrastruktur voraus. Die Bandbreite reicht hierbei vom Einsatz größerer oder zusätzlicher Fahrzeuge bis hin zum Neubau von Strecken. Im Rahmen des unter 2.2.2 angesprochenen Gutachtens sind deshalb zahlreiche Angebotsverbesserungen und Netzerweiterungen dahingehend untersucht worden, inwieweit sie geeignet sind, kritische Netzabschnitte zu entlasten und/oder zusätzliches Fahrgastaufkommen zu generieren. In diese Wirkungsanalysen waren alle Verkehrsträger, unabhängig von der jeweiligen Aufgabenträgerschaft, mit verschiedenen Einzelmaßnahmen einbezogen:

- Regionalzüge (zusätzliche Halte in Feuerbach oder Zuffenhausen bzw. in Vaihingen, Verkehrsangebot Panoramabahn),
- 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),
- 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 eine Auswahl von Maßnahmen getroffen werden kann, die zur Umsetzung oder zumindest weiteren Prüfung empfohlen werden können.

Eine zügige Betriebsabwicklung kann über höhere Streckenleistungsfähigkeiten zwar ebenfalls Beförderungskapazitäten erhöhen, allerdings dürften sich im städtischen Kontext derartige Steigerungen von Beförderungsgeschwindigkeiten selten realisieren lassen. Die Erleichterung und Stabilisierung des Fahrbetriebs ist deshalb primär unter dem Gesichtspunkt der Attraktivitätssteigerung zu betrachten. Vorhandene Streckenabschnitte im ÖPNV-Netz, die starken Einflüssen des Individualverkehrs unterliegen, sollten nach Möglichkeit unabhängige Bahn- oder Bustrassen erhalten. Dabei können auch einspurige Lösungen bereits eine Verbesserung der Situation bewirken. Reicht der zur Verfügung stehende Straßenraum für getrennte ÖPNV-Spuren nicht aus, ist eine verträgliche Koexistenz von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu organisieren. Da das ÖPNV-Angebot in der Regel nicht verschlechtert werden soll, kann dies nur durch eine Reduktion des Individualverkehrs erfolgen. Mit Rücksicht auf die Belange der Anlieger wird hier primär eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs in Frage kommen. 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.

In engen Straßenzügen können durch eine Begrenzung der straßenbegleitenden Parkierung Verbesserungen erreicht werden. Besteht lokal Stellplatzknappheit, wäre sogar die Schaffung von Ersatzstellplätzen an Nebenstraßen oder in Blockmitte als ÖPNV-Förderung anzusehen. In zentralen Geschäftsbereichen kommt auch eine abschnittsweise Umwidmung kurzer Straßenabschnitte in einen Shared Space oder eine Kommunaltrasse für ÖPNV und An-

liegerverkehr in Betracht. In der Regel dürften sich damit auch die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und die Bedingungen für wartende Fahrgäste verbessern lassen. Dieser Ansatz ist durch gestalterische Maßnahmen zu flankieren. Im Stadtteil Riedenberg wäre auch eine Umfahrung des Ortskerns mit einem Teil der Buskurse unter Nutzung landwirtschaftlicher Wege zu prüfen.

Ebenfalls der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dient die Verbesserung der Fahrgastinformation an den Haltestellen. Dank der modernen Betriebsleit- und -störungsmanagementsysteme stehen permanent detaillierte Informationen über die aktuelle Betriebslage zur Verfügung und können, sofern sie die entsprechende Anwendung installiert haben, von den Fahrgästen in der Regel selbst über ihre Smartphones abgerufen werden. Von den Fahrgästen wird allerdings erwartet, dass die Verkehrsunternehmen aktiv über ihr Angebot und eventuelle Störungen informieren. Die weite Verbreitung von mobilen Endgeräten im Besitz der Fahrgäste macht insofern dynamische Anzeiger an den Haltestellen nicht überflüssig. Die sichtbare Ankündigung baldiger oder häufiger Abfahrten dürfte zudem auch einen werblichen Effekt für den ÖPNV haben.

### **2.3.2 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.

Die Anbindung von Haltestellen an das Wegenetz ist idealerweise in alle Richtungen möglich, Trennungswirkungen durch anbaufreie Straßen, Bahntrassen oder Wasserläufe lassen sich durch 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.

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

### 2.3.3 **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 ggf. ein weiterer Ausbau in Betracht. Seitens der LH Stuttgart gibt es die Überlegung zum Bau eines P+R-Parkhauses an der Nord-Süd-Straße (Freibad Möhringen).

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 hier 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 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 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. Ein praktikabler und sinnvoller Ansatz können hier kleine bis mittlere, abgeschlossene Radparkanlagen mit automatischen Zugangssystem (z.B. über die polygoCard) sein. Ein Pilotversuch erscheint hier dringend angezeigt.

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.

#### **2.3.4 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.

### **2.3.5 Autonomes Fahren**

Seitens der Automobilindustrie wird derzeit sehr intensiv an Straßenfahrzeugen geforscht, die fahrerlos („autonom“) verkehren können. Erste Testmuster sind bereits in abgegrenzten Arealen unterwegs. Ab wann solche Fahrzeuge auch im öffentlichen Straßenraum sicher eingesetzt werden können, ist gegenwärtig noch nicht absehbar. Deutlich wird allerdings schon heute, dass diese Technik auch den öffentlichen Nahverkehr, und hier insbesondere den Busverkehr, stark beeinflussen kann. Da sich mit fahrerlosen Fahrzeugen Beförderungsleistung günstiger produzieren lässt, werden im öffentlichen Busverkehr vermutlich verstärkt kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Damit dürften sich die Erschließung von Siedlungsrandlagen oder topographischen Sondersituationen, wo heute lange oder auch steile Zugangswege zu den Haltestellen zurückzulegen sind, verbessern lassen. Linienverkehr im klassischen Sinne wird sich dann eher auf gut nachgefragte Relationen konzentrieren, die mit kleinen Fahrzeugen nicht sinnvoll bedient werden können. Auch wenn die Umsetzung solcher Optionen zeitlich noch nicht fixiert werden kann, erscheint es sinnvoll, diese Perspektive schon heute bei der Formulierung von Entwicklungszielen zu beachten.



### **2.3.6 Tarifliche Maßnahmen**

Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wird auch durch die Höhe der Fahrpreise und der Struktur des Ticketangebots beeinflusst. Gleichzeitig kann die Technik des Fahrausweisverkaufs auch eine Zugangshürde darstellen. Veränderungen der Nahverkehrstarife oder der Vertriebsstechniken sind für die Landeshauptstadt Stuttgart als Teil des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart allerdings nur im Konsens mit den anderen Verbundpartnern umsetzbar. Kapitel 4 des NVEP enthält die aus Sicht der Landeshauptstadt Stuttgart denkbaren Optionen zur Weiterentwicklung des Verbundtarifs. Die dort formulierten Positionen bilden die Grundlage für künftige Diskussionen mit den Verbundpartnern.

### **3 Perspektiven für Stuttgart**

#### **3.1 Zielsetzungen**

##### **3.1.1 Kapazitäten**

Gemäß Kap. 2.2.2 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 (Teilzeittickets) eine verträglichere Nachfrageverteilung unterstützt werden, die Wirkung 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. Insoweit 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 Ziel, das öffentliche Verkehrsangebot für die künftigen kapazitiven Anforderungen zu ertüchtigen, wird erheblicher Anstrengungen seitens der Landeshauptstadt bedürfen. Zum Schutz dieses Engagements und der entsprechenden Investitionen wird deshalb darauf zu achten sein, dass künftige technologische Entwicklungen hier nicht entgegenwirken. Insbesondere die unter Kap. 2.3.5 angesprochene Entwicklung autonom verkehrender Fahrzeuge kann, wenn von privater Seite Verkehrsdienstleistungen mit solchen Fahrzeugen angeboten werden, den ÖPNV massiv konkurrenzieren. Die dann möglichen Leerfahrten von Straßenfahrzeugen dürften zudem zu einer deutlichen Erhöhung des Straßenverkehrsaufkommens führen. Eine solche Entwicklung wäre aus städtischer Sicht nicht erwünscht. Maßnahmen zur Begrenzung des Individualverkehrs sind deshalb auf Dauer anzulegen. Außerdem sollte das Anbieten von Verkehrsdienstleistungen mit autonomen Fahrzeugen einer Konzessionierung und damit einer städtischen Steuerung unterliegen. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich bei Bund und Land für eine entsprechende Regelung einsetzen.

### **3.1.2 Verfügbarkeit**

Busse und Stadtbahnen unterliegen gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) einer Beförderungspflicht, d. h. die alltägliche Verkehrsnachfrage muss bewältigt werden können. Die Bereitstellung ausreichender Beförderungskapazitäten im städtischen Nahverkehrsnetz ist daher unabdingbar und prioritär. Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots darf sich allerdings nicht auf die Bedienung eines ohnehin steigenden Verkehrsaufkommens beschränken, sondern es sollen darüber hinaus zur Erfüllung umweltpolitischer und städtebaulicher Zielsetzungen auch weitere Fahrgäste gewonnen werden. Idealerweise erreicht der ÖPNV solche Fahrgastzuwächse aus eigener Kraft über Angebotsverbesserungen, tarifliche Maßnahmen oder Marketing. Aber auch die Akzeptanz steuernder Eingriffe in den Individualverkehr dürfte höher

sein, wenn gleichzeitig das ÖPNV-Angebot attraktiver wird. Dass vom Individualverkehr durch lenkende Maßnahmen verlagerte Neukunden im öffentlichen Nahverkehr auch aufgenommen werden können, wird von diesen als selbstverständlich erwartet.

Der notwendige Kapazitätsausbau im öffentlichen Nahverkehrsnetz ist deshalb durch eine Erhöhung der Attraktivität des Verkehrsangebots zu begleiten. Die von der Landeshauptstadt unmittelbar zu beeinflussenden Faktoren sind dabei neben der Beförderungsgeschwindigkeit und dem Beförderungskomfort vor allem die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV.

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. Kurz- bis mittelfristig wer-

den hier aber, gerade auch in der Abwägung gegenüber anderen Herausforderungen im ÖPNV, kaum Verbesserungen in Aussicht gestellt werden können.

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.

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.

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. 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.

### 3.1.3 **Beförderungsgeschwindigkeit**

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 Land und Bund 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 dem Abbau von Störeinflüssen auf den Stadtbahnbetrieb.

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 der Anlage weiterer Busspuren sowie dem Ausbau der Priorisierungsmöglichkeiten an Lichtsignalanlagen soll zudem die Zuverlässigkeit des Busverkehrs weiter gesteigert 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.

Obwohl die Landeshauptstadt Stuttgart bereits über ein dichtes Nahverkehrsnetz verfügt, lassen sich auf einzelnen Relationen die Beförderungsgeschwindigkeiten auch durch die Einführung neuer Angebote, die Umwegfahrten vermeiden und Umsteigevorgänge einsparen helfen, steigern. Solche Verbindungen sollen eingerichtet werden, wenn dadurch eine ausreichende Anzahl von Neukunden gewonnen und/oder eine signifikante Entlastung stark ausgelasteter Bestandsstrecken erzielt werden kann. Im Rahmen der von SSB und VVS beauftragten Studie sind hier zahlreiche Maßnahmen geprüft worden. Davon haben einige durchaus ermutigende Ergebnisse erzielt.

#### **3.1.4 Wertschätzung des Fahrgastes**

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 von 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 Bushaltestellen ist in der Regel ohne Einschränkungen gegeben, für die Hochbahnsteige im Stadtbahnnetz muss der Zugang jedoch baulich eingerichtet sein. Damit Kunden die Bahnsteige möglichst ohne Umwege erreichen und wieder verlassen können, sollen mindestens an beiden Bahnsteigenden Zugänge vorhanden sein. Dies gilt ganz besonders für Bahnsteige, die auf die Länge von Doppelzügen ausgelegt sind. Soweit bei bestehenden Haltestellen nur ein einseitiger Zugang vorhanden ist, kommt – soweit dies räumlich möglich ist – eine Nachrüstung in Betracht.

Der Zugang zu Haltestellen ist, zumindest an einer Stelle, 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.

Das Warten an einer Haltestelle ist Bestandteil des Systems ÖPNV, für den Fahrgast aber grundsätzlich unerwünscht. 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 Landeshauptstadt 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 ist im Bedarfsfall in Abhängigkeit von der Sicherheitslage zu entscheiden.

Die Zugänglichkeit des ÖPNV wird auch durch die **Technik des Fahrausweises** bzw. die vertriebliche Integration ergänzender, intermodaler Angebote beeinflusst. Hierzu wird auf Kapitel 4 verwiesen.

## 3.2 Regionaler Schienenverkehr

### 3.2.1 Regionalzüge

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 Stadtinneren aufzunehmen. Die Landeshauptstadt Stuttgart würde eine solche leicht veränderte Aufgabenteilung zwischen Regionalzug- und S-Bahn-Verkehr begrüßen. Das Land Baden-Württemberg wird deshalb gebeten, die Kapazitäten im Regionalzugverkehr auf die 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 Schienekorridor 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.

### **3.2.2 S-Bahnen**

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 einen Stadtbahnausbau 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. Panoramabahn ergeben.

Ebenfalls mittelfristig beabsichtigt der VRS die Schaffung einer Frühanbindung des Flughafens Stuttgart mit der S-Bahn. Auch wenn die Landeshauptstadt über die dann fertiggestellte U6-Verlängerung gleichfalls ihren Bürgern eine frühe Fahrt zum Flughafen anbieten können wird, deckt die S-Bahn zusätzliche Teile des Stadtgebiets ab. Das Vorziehen des Betriebsbeginns im S-Bahn-System ist aus Sicht der Landeshauptstadt deshalb sinnvoll. Gegen eine beschleunigte Umsetzung dieser Planung wäre aus städtischer Sicht nichts einzuwenden.

### 3.2.3 Panoramabahn / Salamanderbahn

Der auf Stuttgarter Gemarkung liegende Abschnitt der Gäubahn, für den sich zwischenzeitlich die Bezeichnung „**Panoramabahn**“ eingebürgert hat, soll nach den Plänen der Deutschen Bahn AG mit der Fertigstellung des Projekts

„Stuttgart 21“ aufgegeben werden. Um alle künftigen Nutzungsoptionen offenzuhalten, hat die Landeshauptstadt Stuttgart die Trasse Ende 2001 erworben. Als Folge des Schlichtungsverfahrens zum Bahnprojekt wurde 2011 festgelegt, dass die Bahnstrecke auch künftig dem Schienenverkehr zur Verfügung stehen soll.

Mit der Entscheidung des Landes Baden-Württemberg, im Bahnhof Stuttgart-Vaihingen einen zusätzlichen Bahnsteig für den Regionalzugverkehr zu errichten, und der absehbaren Notwendigkeit, die Linie S1 in und aus Richtung Böblingen durch Regionalzüge zu entlasten, steht fest, dass die Panoramabahn weiterhin dem klassischen Vollbahnverkehr gewidmet bleiben wird. Da aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeugbreiten ein Mischbetrieb zwischen Stadtbahnen und Regionalzügen auszuschließen ist, fällt die Ausgestaltung eines künftigen Verkehrsangebots jedoch nicht in die Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart.

Derzeit werden verschiedene Untersuchungen durchgeführt, um ein Betriebskonzept zu ermitteln, wie mit einem Eisenbahnverkehr auf der Panoramabahn ein maximaler verkehrlicher Nutzen zu vertretbaren Kosten erzeugt werden und durch welche Übergangskonzepte die Betriebsruhe auf der Strecke nach der Inbetriebnahme des umgebauten Hauptbahnhofs möglichst kurz gehalten werden kann. Da die Bahntrasse mitten durch Stuttgarter Siedlungsflächen führt, ist die Landeshauptstadt Stuttgart daran interessiert, durch die Reaktivierung des Haltepunkts Westbahnhof und durch zusätzliche Haltepunkte in den Bereichen Dachswald, Zeppelinstraße, Lenzhalde und Eckartshaldenweg die Erschließung des Stadtgebiets zu verbessern und Verknüpfungen mit dem städtischen Verkehrsnetz herzustellen.

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. Das Fahrgastaufkommen der Bahnlinie wird sich deshalb auch künftig weit überwiegend aus den Potenzialen entlang des Streckenkorridors speisen müssen. Aktuelle Untersuchungen der Region Stuttgart im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans zeigen, dass dieses Aufkommen eng begrenzt ist und aus Sicht des Aufgabenträgers nicht einmal einen weiteren Ausbau des Fahrplanangebots rechtfertigt. Angesichts der bevorstehenden Verbesserungen im Durchgangsverkehr zwischen den Entwicklungsachsen in Richtung Esslingen und Ludwigsburg durch den Neubau des S-Bahn-Haltepunkts Mitnachtstraße und die Durchbindung von MetropolExpress-Zügen durch den neuen Hauptbahnhof teilt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Bewertung.

### 3.3 Stadtbahnverkehr

#### 3.3.1 Netzausbau

Die durchgeführten Prognoserechnungen (vgl. Kap. 2.2.2) 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 Fahrgastnachfrage 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 könnten dies sein:

- U8: Verdichtung des Angebots im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen (bei gleichzeitiger Beschränkung der U15 auf die Relation Stammheim – Ruhbank), Ausweitung des Angebots auf Samstage,
- U15: Geringfügige Ausweitung der Verstärkerfahrten zwischen Stammheim und Zuffenhausen,
- U16: Neue Linie Fellbach – Giebel an Normalwerktagen (ggf. zunächst auf die HVZ beschränkt),
- U19: Neue Linie Neugereut – Neckarpark (Stadion) an Normalwerktagen (Überführung des Probelaufs im Winter 2016/2017 in ein Dauerangebot).

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

- U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen
- U5: Überlagerung des bestehenden Linienwegs Killesberg – Leinfelden mit einem neuen Linienweg Killesberg – Plieningen (über Riedsee-Kurve)
- U19: Verlängerung vom Neckarpark zum Mercedes-Benz-Museum

Die im Vorfeld der Erstellung des NVEP durchgeführte Untersuchung zeigt zudem auf, dass trotz der bereits erreichten Netzdichte 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. – Hausen (U16)
- Neue Linie Filder – Wallgraben über Sindelbach-Kurve, ggf. nur HVZ (U17)
- Verlängerung Neugereut – Fellbach-Oeffingen – Fellbach-Schmidlen (U19)

- Stadtbahnkorridor Hoffeld – Asemwald – Birkach – Plieningen Garbe (U3/U5)
- Stadtbahnkorridor Vaihingen Bf. – Lauchhau – Büsnau (U8)

Diese Ansätze sollten vertieft untersucht und auf ihre gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit bzw. Förderwürdigkeit hin geprüft werden. 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 der 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.

### 3.3.2 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.

### **3.3.3 Haltestellen**

An allen Stadtbahnhaltestellen sind Hochbahnsteige vorhanden, so dass gute Voraussetzungen für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg bestehen. Punktuell 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 vorzuziehen. 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 Trennungswirkung 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.

### 3.3.4 Betrieb

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 Schwarzenbergstraße stehen Umfahrungsmöglichkeiten 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. Mittelfristig ist deshalb der Bau eines zusätzlichen, vierten Stadtbahnbetriebshofs unumgänglich. Die Bereitstellung einer geeigneten Fläche auf Stuttgarter Gemarkung ist dabei zweifellos eine Herausforderung. Für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des städtischen Nahverkehrs muss hierfür jedoch eine Lösung gefunden werden. Zur Minimierung von Einsatzfahrten wäre ein Standort in den nördlichen Stadtbezirken zu bevorzugen.

## 3.4 Busverkehr

### 3.4.1 Netzausbau

Die bis 2025 erwartungsgemäß steigenden Fahrgastzahlen erhöhen auch die Auslastung städtischen Busnetz signifikant, und zwar bereits aufgrund der unterstellten Strukturentwicklung. Bei Verkehrsbeschränkungen im Talkessel fällt dieser Anstieg punktuell etwas stärker aus. Überschreitungen des maximalen Auslastungs-Richtwerts im Busnetz sind nach den Modellrechnungen (vgl. Kap. 2.2.2) vor allem bei den Innenstadt-Buslinien sowie bei den Linien 60, 65 und 91 zu erwarten. Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen Bus- und Stadtbahnlinien verringern allerdings Verstärkungs- oder Ausbaumaßnahmen im Stadtbahnnetz häufig das Fahrgastaufkommen im Busverkehr. Umgekehrt lassen sich durch ein verbessertes Busangebot aber auch Stadtbahnlinien teilweise entlasten. Komplementär zu der vorgeschlagenen **ersten Ausbaustufe** des Stadtbahnnetzes werden deshalb folgende Angebotsmaßnahmen im Busverkehr als notwendig erachtet:

- 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 gemäß Kap. 3.1.1 ein prioritäres 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. Hierfür werden in den kommenden Jahren vorrangig folgende Handlungsfelder gesehen:

- Einrichtung einer Buslinie zwischen Bad Cannstatt und der Innenstadt zur kurzfristigen Kapazitätserhöhung bis zur Ertüchtigung der U1 für den Einsatz von Doppelzügen,
- 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,
- 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.

### **3.4.2 Fahrzeuge**

Im städtischen Verkehrsnetz werden derzeit schon ausschließlich Niederflurfahrzeuge 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.

zen. 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.

### 3.4.3 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.

### 3.4.4 Betrieb

Anl. 6.1 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 6.1):

- 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).

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 Wolf-ramstraße 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 entstandene Fahrbahnschäden in Haltestellenbereichen schnellstmöglich behoben werden. Da die Haltestellenbereiche generell großen Beanspruchungen aus den Brems- und Anfahrvorgängen ausgesetzt sind, sollten hierfür standsichere Beläge gewählt werden.

Die aus Kapazitätsgründen notwendige Verdichtung des Busverkehrs in den Hauptverkehrszeiten führt zu einem erweiterten Fahrzeugbedarf mit der Notwendigkeit zusätzlicher Abstell- und Werkstattkapazitäten. Bei einem Über-

gang 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.

### 3.5 Besondere Verkehrsmittel

Siedlungsflächen mit umwegigem oder beschwerlichem Zugang zum bestehenden Nahverkehrsnetz (vgl. auch Kap. 2.2.1) 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 nicht in Betracht. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich allerdings dafür einsetzen, dass für die Anerkennung des Verbundtarifs in diesen Verkehren eine Lösung gefunden wird.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Digitalisierung gewinnen neben den linien- und fahrplangebundenen Bedarfsverkehren auch sogenannte **flexible Bedienungsformen**“ aktuell mehr an Bedeutung. Im Fokus steht dabei u.a. die möglichst schnelle und komfortable Überwindung der „letzten Meile“ mithilfe kleiner Transportgefäße. Kernelement ist die optimale Verknüpfung mehrerer individueller Fahrtwünsche (räumlich und zeitlich), d.h. Fahrten werden von den Fahrgästen geteilt, im Unterschied zum konventionellen ÖPNV sind aber der räumliche und zeitliche Verlauf der Fahrt nicht über einen Fahrplan vorgegeben. Die Wirkungsweise solcher Verkehrsangebote lässt sich anhand der bisher realisierten Pilotprojekte noch nicht umfassend bewerten. Die Landeshauptstadt ist aber bestrebt, die Einführung eines solchen Verkehrsangebotes in Stuttgart gegebenenfalls aktiv zu unterstützen.

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 geeignete Trassen zu finden, und des hohen Unterhaltungsaufwands sieht die Landeshauptstadt Stuttgart, wie in Kap. 3.1.2 bereits formuliert, deshalb in solchen Einrichtungen gegenwärtig keinen sinnvollen Lösungsansatz zur Ergänzung des ÖPNV-Angebots.

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. Als am ehesten denkbare Projekte wurden in der in Kap. 2.2.2 beschriebenen Studie Seilbahnverbindungen in den Korridoren

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

verkehrlich untersucht. Die dabei errechnete Fahrgastnachfrage rechtfertigt in beiden Fällen eine intensivere Prüfung der Planungsansätze. Beide Projekte stehen allerdings 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 Abwägung bedürfen.

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.

## **3.6 Intermodale Verknüpfungen**

### **3.6.1 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-Haltstellen, 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 substanzielle 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,
- Plieningen,
- Sommerrain,
- Stammheim,
- Untertürkheim und
- Weilimdorf

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.

### 3.6.2 Organisatorische 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. Um die Entwicklung solcher Verhaltensmuster, die ja gleichzeitig auch eine Stärkung des ÖPNV implizieren, zu fördern, wird tarifliche bzw. abrechnungstechnische Verzahnung der Leihsysteme mit dem Nahverkehr angestrebt. Die in Kap. 4.7.2 beschriebene, inzwischen eingeführte Polygo-Card ist technisch so konzipiert, dass sie als Identifikations- und Zugangsmedium für unterschiedliche Arten der fahrzeuggebundenen Mobilität dienen kann. Auch der Zugang zu P+R- und B+R-Stationen lässt sich damit steuern und ggf. abrechnen. Die Landeshauptstadt Stuttgart strebt an, diese Funktionalität in den kommenden Jahren für alle Angebote rund um den ÖPNV auszuweiten.

## 4. Tarif und Vertrieb

### 4.1 Einführung

Seit 1978 gibt es in der Landeshauptstadt Stuttgart einen Verbundtarif. Dieser gilt für alle Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel des ÖPNV, und zwar nicht nur in der Landeshauptstadt selbst, sondern im gesamten Verbundraum des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Der Verbundraum des VVS umfasst neben der Landeshauptstadt im Wesentlichen die Verbundlandkreise Ludwigsburg, Esslingen, Böblingen und Rems-Murr-Kreis. Der Landkreis Göppingen ist zurzeit nur teilweise in den VVS-Tarif integriert. Die tarifliche Vollintegration dieses Landkreises wird für das Jahr 2019 erwogen.

Aufgrund der Einbindung in den VVS hat die Landeshauptstadt Stuttgart in tariflichen Fragen keine **unmittelbare** Entscheidungskompetenz, da abschließende Entscheidungen in den Verbundgremien, insbesondere dem Aufsichtsrats 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 eigenes 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, Entscheidungen zur Tarifhöhe mittelbar durch ihr eigenes Verkehrsunternehmen SSB beeinflussen. Entscheidungen im Sinne der städtischen Zielsetzungen benötigen allerdings Mehrheitsbeschlüsse der VVS-Gremien. Grundlagen und Qualitätsstandards der konkreten Vertriebsausgestaltung regelt die Landeshauptstadt Stuttgart künftig auch über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die SSB.



## 4.2 Tarifliche Aspekte

### 4.2.1 Ziele der tariflichen Entwicklung

Der ÖPNV-Tarif soll zum einen ergiebig sein, das heißt er soll einen Beitrag zur Gesamtfinanzierung des ÖPNV durch die unmittelbaren Nutzer erwirtschaften. Diese sollen zudem möglichst langfristig an das System ÖPNV gebunden werden, eventuelle Zugangshürden oder Hemmschwellen für Neukunden sind zu abzubauen. Der ÖPNV ist aber auch Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der dort angewandte Tarif sollte daher nicht prohibitiv wirken, sondern die Teilhabe an umweltfreundlicher Mobilität von breiten Schichten der Bevölkerung ermöglichen. Die besonderen Belange von Kindern und Jugendlichen, Familien, Senioren und sozial Schwächeren sind dabei zu berücksichtigen. Außerdem soll der Tarif einerseits leistungsgerecht, andererseits aber einfach, verständlich und nachvollziehbar sein. Der Tarif soll möglichst viele Fahrgäste langfristig an das System ÖPNV binden und keine unnötigen Zugangshürden oder Hemmschwellen für neue Kunden aufbauen. Die Anforderungen an das Tarifsysteem sind somit vielfältig und führen mitunter zu Zielkonflikten. In der ÖPNV-Branche spricht man von einem „Tarifdreieck“, das die Oberziele Gerechtigkeit, Übersichtlichkeit und Ergiebigkeit benennt. Diese sich teilweise widersprechenden Ziele sind nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 des VVS-Gesellschaftsvertrags bei einer Änderung des Tarifsystems zu beachten. Sie sind in Einklang zu bringen, um den Interessen der Fahrgäste, der Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Hand gerecht zu werden.

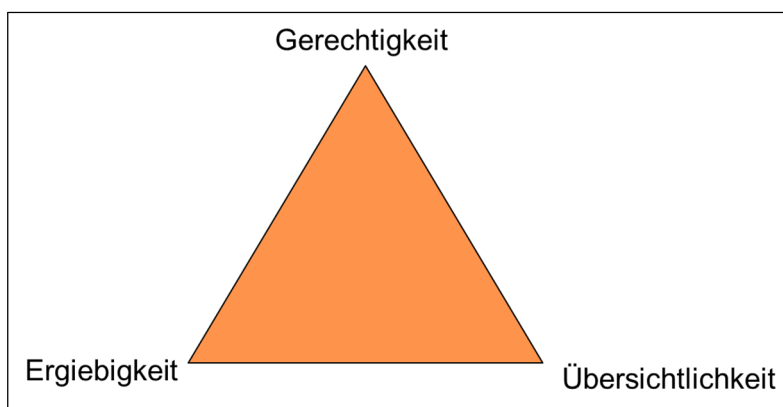


Abb. 4.1: Oberziele der Tarifbildung (Tarifdreieck)

#### 4.2.1.1 **Ergiebigkeit und Daseinsvorsorge**

Mit Tarifeinnahmen im VVS in Höhe von über 515 Millionen Euro (Stand 2016) leisten die Fahrgäste als unmittelbare Nutzer des ÖPNV einen wichtigen und unverzichtbaren Beitrag zur Finanzierung des Gesamtsystems. Nach der Kostendeckungsrechnung des VVS beträgt der Anteil der Nutzerfinanzierung rund 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 in die Infrastruktur erhebliche Finanzierungsanteile übernimmt. Die Landeshauptstadt Stuttgart leistet darüber hinaus einen großen Beitrag zur Finanzierung des FirmenTickets für ihre Mitarbeiter, des Sozialtickets für die einkommensschwachen Einwohner und in Form von Zuschüssen zur Schülerbeförderung (School-Abo). 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 kontinuierlich gestiegen ist. Die Gründe liegen vor allem in der Kürzung bzw. der nicht vollumfänglichen Dynamisierung von Zuschüssen bzw. Einnahmesurrogaten, die von Bund und Land geleistet werden (z. B. Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr). Zum Ausgleich der steigenden Kosten der Verkehrsunternehmen wurden die Fahrpreise des VVS regelmäßig erhöht. Die prozentuale Preissteigerung wird seit 2011 nach einem transparenten Verfahren berechnet, das auf der nachgewiesenen Kostensteigerung aller Verkehrsunternehmen im VVS basiert. Diese Selbstverpflichtung der Verkehrsunternehmen findet bei den Gesellschaftern des VVS eine grundsätzliche Akzeptanz.

Der stetige Ausbau der Infrastruktur, insbesondere des Stadtbahnnetzes, sowie die Verbesserungen im betrieblichen Leistungsangebot haben zu einer kontinuierlichen Steigerung des Beförderungsaufkommens geführt. Durch die positive Mengenentwicklung und die periodisch vorgenommenen Tarifierhöhungen konnten die Tarifeinnahmen im Laufe der letzten zehn Jahre um fast

50 Prozent gesteigert werden. Damit ließ sich das Leistungsangebot – trotz rückläufiger staatlicher Zuschüsse – nicht nur aufrechterhalten, sondern sogar in einem beträchtlichem Umfang erweitern und der Finanzierungsanteil der Aufgabenträger im ÖPNV begrenzen. Fahrgeldeinnahmen und Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand verhalten sich wie kommunizierende Röhren. Im Kontext verkehrspolitischer Maßnahmen (z.B. Diesel-Fahrverbot ab 2018) sind zukünftig weitere Ausbaumaßnahmen zu erwarten, die zusätzlichen Finanzierungsbedarf erfordern.

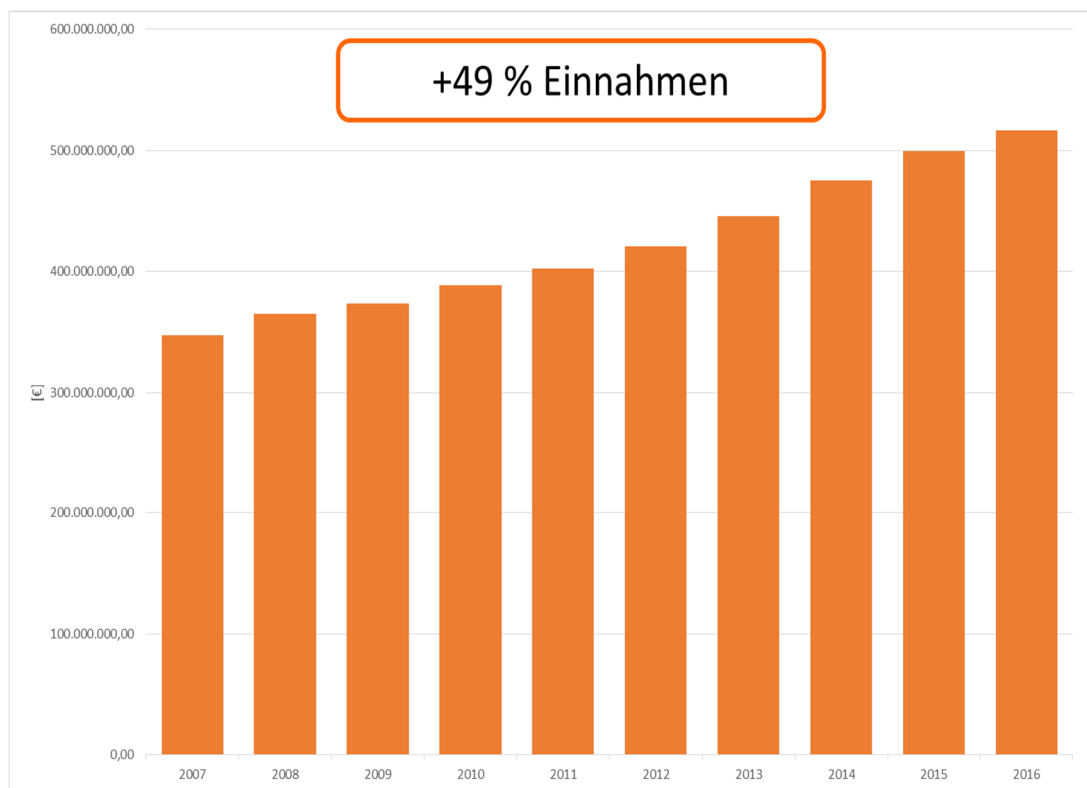


Abb. 4.2: Entwicklung der Einnahmen im VVS 2007 bis 2016

Die Tarifierhöhungen der letzten Jahre haben im VVS nicht zu Fahrgastverlusten geführt. Dies ist – neben der erwähnten Erweiterung des betrieblichen Leistungsangebots – auch darauf zurückzuführen, dass im VVS regelmäßig auch 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 eine kritische Haltung zu regelmäßigen Tarifierhöhungen

festzustellen. Der Anteil der Nutzerfinanzierung kann sicher nicht immer weiter gesteigert werden. Angesichts weiter steigender Kosten der Verkehrsbedienung werden jedoch auch in Zukunft Einnahmensteigerungen und damit in einem gewissen Umfang Tarifierhöhungen 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 5 dieses NVEP beschrieben wird, an. 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.

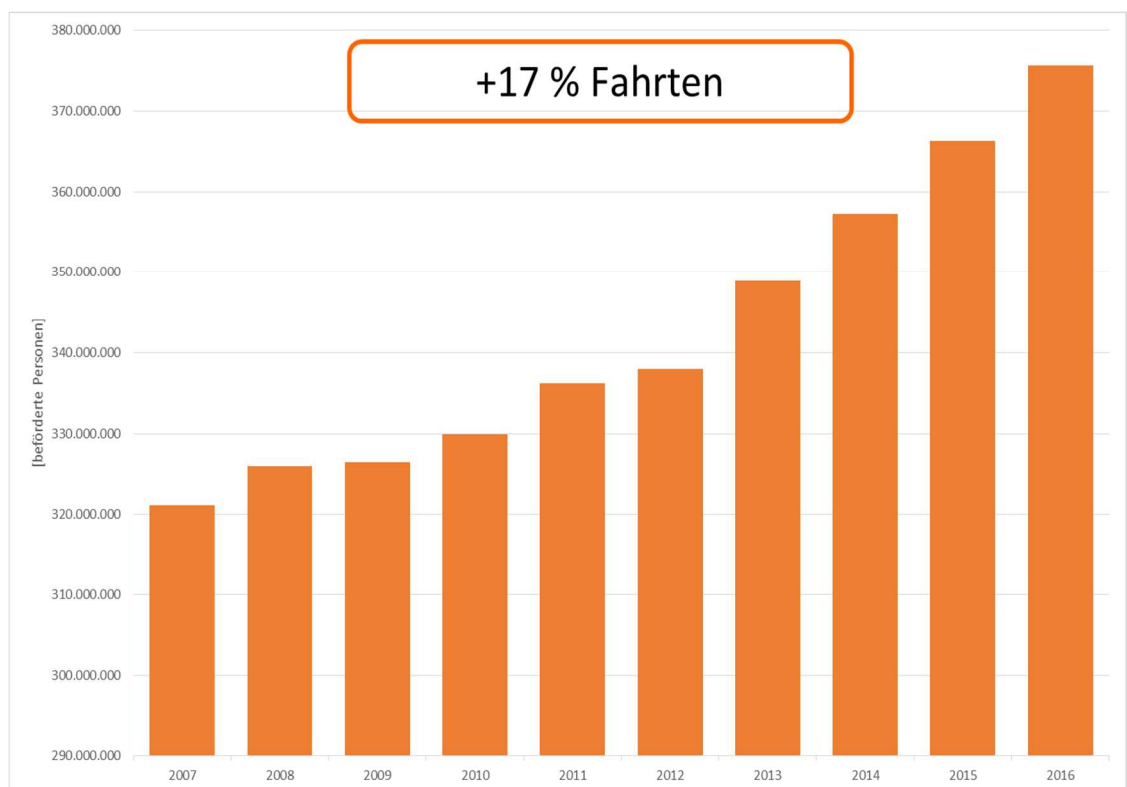


Abb. 4.3: Entwicklung der Fahrgastzahlen im VVS 2007 bis 2016

Tab. 4.1: Treiber der Einnahmenentwicklung 2010 bis 2015\*

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Preiseffekt (Tarifanpassung)	2,4 %	2,5 %	2,9 %	2,9 %	2,8 %	2,9 %
Mengeneffekte aus Bevölkerungsentwicklung und Verbunderweiterungen	0,1 %	0,5 %	0,8 %	0,7 %	1,9 %	1,2 %
Mengeneffekte aus Marketing und Angebot	1,6 %	1,0 %	0,4 %	2,6 %	1,5 %	1,5 %
Gesamtentwicklung Einnahmen (ohne SGB IX)	4,1 %	4,0 %	4,1 %	6,2 %	6,2 %	5,6 %

\* Die für die Berechnung der Werte für das Jahr 2016 notwendigen Einwohnerzahlen des Statistischen Landesamts liegen frühestens im Sommer 2017 vor.

Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge. Er stiftet einen hohen Nutzen für die Umwelt, insbesondere in Bezug auf die Luftreinhaltung in der von hohen Feinstaub- und Stickoxidwerten belasteten Landeshauptstadt Stuttgart. Selbst für Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Mobilität auf das Auto angewiesen sind, und 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 („Drittfinanzierung“). Hier sind in erster Linie die Gesetzgeber von Bund und Land gefragt, die die Kommunen rechtlich erst in die Lage versetzen müssen, entsprechende Abgaben erheben zu dürfen.

Ohne gesetzliche Änderungen können jedoch bereits jetzt zum Beispiel Arbeitgeber oder Veranstalter auf freiwilliger Basis zur Mitfinanzierung ermuntert werden. Mit dem FirmenTicket oder dem KombiTicket hat der VVS hier Angebote geschaffen, die sehr gut angenommen werden. Rund 500 Arbeitgeber, darunter große und kleine Firmen und Behörden, zahlen bereits heute ihren Mitarbeitern einen Zuschuss. Einzelne Firmen bezahlen ihren Beschäftigten bei Feinstaubalarm das VVS-Ticket. Mit Großveranstaltern, z. B. dem VfB Stuttgart, dem Staatstheater, dem Theaterhaus, der Landesmesse, 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. Die Ausweitung von KombiTicket-Vereinbarungen für weitere Veranstaltungsorte (z.B. als obligatorischer Bestandteil von vertraglichen Vereinbarungen) und von Zuschussleistungen zum FirmenTicket ist zu fördern.

#### **4.2.1.2 Gerechtigkeit 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. Die Landeshauptstadt Stuttgart besteht aktuell aus zwei Zonen. Für ganz kurze Wege wurde ein Kurzstreckentarif eingeführt. Damit sind im Gelegenheitsverkehr auch kurze Fahrten über Tarifzonen hinweg zu einem attraktiven Preis möglich. Grundsätzlich ist eine entfernungsabhängige Tarifierung im Verbundgebiet auch weiterhin sinnvoll. Dies schließt Veränderungen in der Größe der Zonen oder andere Methoden der Entfernungsbestimmung nicht aus.

Um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Nutzergruppen gerecht zu werden, ist eine Differenzierung der Tarifangebote nach Zielgruppen sinnvoll. Für junge Menschen in Ausbildung gibt es ermäßigte Tarife. Dies ist auch in der Nachfolgeregelung des Landes Baden-Württemberg für die Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) explizit so vorgeschrieben. Da die Finanzierung für Schüler, Studierende und Auszubildende jeweils unterschiedlich ist, wird für jede dieser Gruppen ein eigenständiges Tarifprodukt angeboten. Weitere wichtige Zielgruppen, die den öffentlichen Nahverkehr regelmäßig nutzen können, sind Berufstätige und Senioren. Mit dem FirmenTicket hat der VVS ein Angebot geschaffen, das auch Firmen einen Anreiz bietet, ihren Mitarbeitern einen Fahrtkostenzuschuss zu gewähren. Wer nicht in der Hauptverkehrszeit unterwegs sein muss, hat die Möglichkeit,

ein preisgünstiges 9-Uhr-UmweltTicket zu lösen. Senioren sind überwiegend in der Freizeit auf unterschiedlichen Linien und Strecken unterwegs. Daher wurde ein spezielles, auf die Zielgruppe zugeschnittenes Seniorenticket geschaffen.

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.

#### **4.2.1.3 Kundenbindung**

Der VVS hat in den vergangenen zehn 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. Der Abonnent, der ohne zeitliche Unterbrechung im System ÖPNV bleibt, hat den höchsten Kundenwert. 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.

Die großen Fahrgastzuwächse der letzten zehn Jahre sind verstärkt auf das Segment der Zeittickets zurückzuführen. Im Bereich der Stammkundenbindung waren der VVS und seine Verkehrsunternehmen erfolgreich, während im Gelegenheitsverkehr nur deutlich geringere Zuwächse erzielt werden konnten. Dies ist jedoch nicht verwunderlich und in gewissem Umfang auch 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. Zum einen, weil sie pro Fahrt einen relativ hohen Ertrag bringen, zum anderen, weil sie die Zielgruppe für ein „Upgrade“ in Richtung Zeitticket darstellen. Es ist eine permanente Aufgabe, Neukunden zu gewinnen und Seltennutzer zu mehr Fahrten zu bewegen. Schließlich kann der ÖPNV auch Kunden an andere Verkehrsträger z. B. bei Veränderungen der Lebensumstände (Arbeitsplatz und Wohnortwechsel, familiäre Veränderungen, Firmenwagen) verlieren. Zur Kundengewinnung müssen Hemmschwellen, gerade auch im Tarif und Vertrieb, abgebaut werden. Neue Medien und Technologien sollen hierzu in Zukunft einen wesentlichen Beitrag leisten.

#### 4.2.2 Tarifmaßnahmen in den letzten Jahren

Die Tarifmaßnahmen der letzten Jahre waren durch eine aktive Marktbearbeitung gekennzeichnet. Sie waren planmäßig darauf ausgerichtet, zielgruppenspezifische Tarifprodukte zu schaffen, bei denen das Preis-Leistungs-Verhältnis verbessert wurde (z. B. Einführung des Abonnements „12 für 10“, Wegfall der Sperrzeit beim Seniorenticket, Anreiz für Arbeitgeber mit erhöhtem Rabatt beim Firmenticket). Diese Tarifmaßnahmen haben in der Regel zu einer Absatzsteigerung geführt. In der folgenden Übersicht werden die Ergebnisse der wichtigsten Tarifmaßnahmen der letzten Jahre dargestellt:

Tab. 4.2: Ausgewählte Tarifmaßnahmen der letzten Jahre

Maßnahme	Einführung	Ergebnis
<i>9-Uhr-Umwelt-Ticket</i> Zeitticket-Angebot mit morgendlicher Sperrzeit (Ersatz für Pass Orange)	Januar 2006	Steigerung der Verkaufszahlen seit Einführung um 29 %
<i>Anschluss-StudiTicket</i> Netzweit gültiges Halbjahresticket für Studierende an Hochschulen außerhalb VVS	Januar 2010	Steigerung der Verkaufszahlen seit Einführung um 151 %



<p><i>Abonnement</i></p> <p>Neue Konditionen mit Preisbildung „12 Monate fahren, 10 Monate zahlen“</p>	Januar 2011	Erhöhung der Aboquote von 16 % auf 51 %
<p><i>SeniorenTicket</i></p> <p>Wegfall Sperrzeit und verbundweite Gültigkeit der JahresTickets</p>	Januar 2011 bzw. Januar 2014	Trendwende erreicht Steigerung der Nachfrage seit 2011 um 24 %
<p><i>FirmenTicket</i></p> <p>Anreiz für Arbeitgeber (10 % Rabatt bei 10 € Fahrtkostenzuschuss)</p>	April 2014	Steigerung der Verkaufszahlen um 37 %
<p><i>SozialTicket</i></p> <p>Erhöhung des Zuschusses auf 50 % und Erweiterung des Ticketangebotes</p>	Januar 2015	Steigerung der Verkaufszahlen um 83 %
<p><i>Ausbildungs-Abo</i></p> <p>Netzweit gültiges Jahresabo für Auszubildende</p>	September 2016	Stand Dezember 2016 knapp 27.000 Kunden

## 4.2.3 Marktsegmente

### 4.2.3.1 Gelegenheitsverkehr

Unter Gelegenheitsverkehr versteht man im Tarifgefüge die Tickets, welche für gelegentliche Fahrten genutzt werden, insbesondere das EinzelTicket (inklusive Kurzstreckenticket), das 4-er Ticket sowie das TagesTicket und das GruppentagesTicket. Der Gelegenheitsverkehr hat sich im VVS in den vergangenen zehn Jahren zwar positiv, aber im Vergleich zu anderen Marktsegmenten leicht unterdurchschnittlich entwickelt. Die Entwicklung im Gelegenheitsverkehr ist im Vergleich zu den Zeittickets stärkeren Schwankungen, zum Beispiel durch externe Faktoren wie dem Kraftstoffpreis, unterworfen.

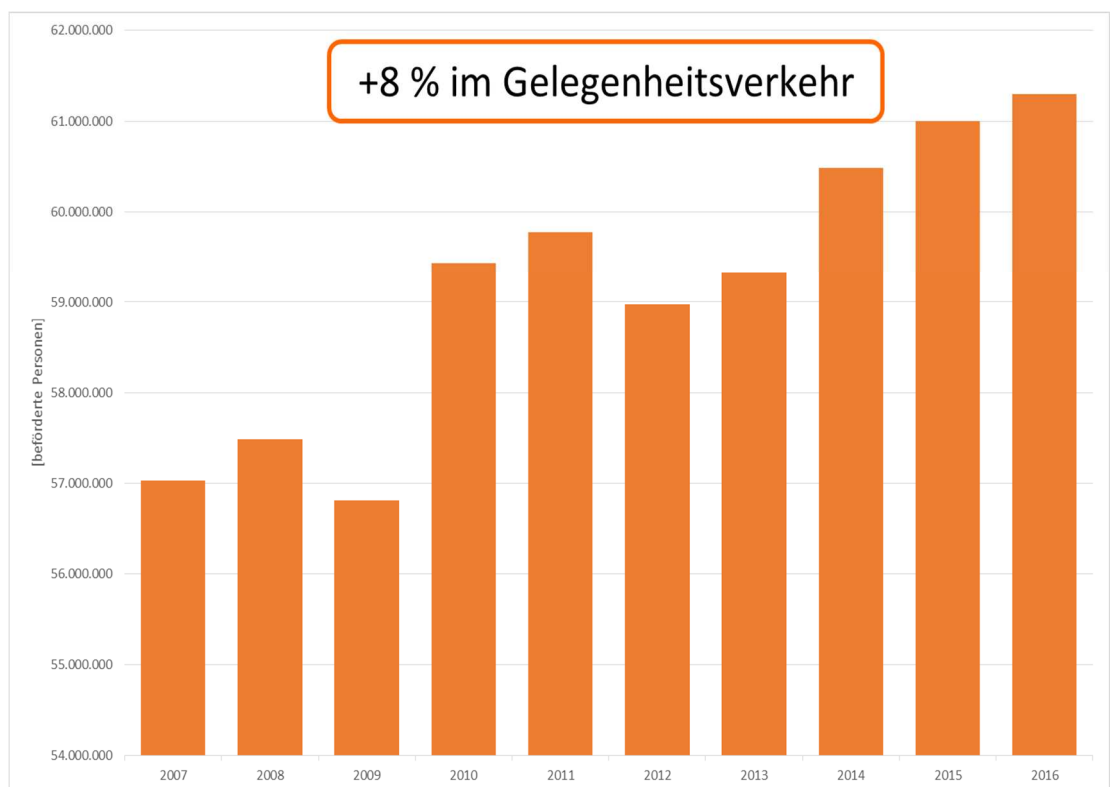


Abb. 4.4: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Gelegenheitsverkehr 2007 bis 2016

Der Gelegenheitsverkehr hat dennoch eine hohe Bedeutung. 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.

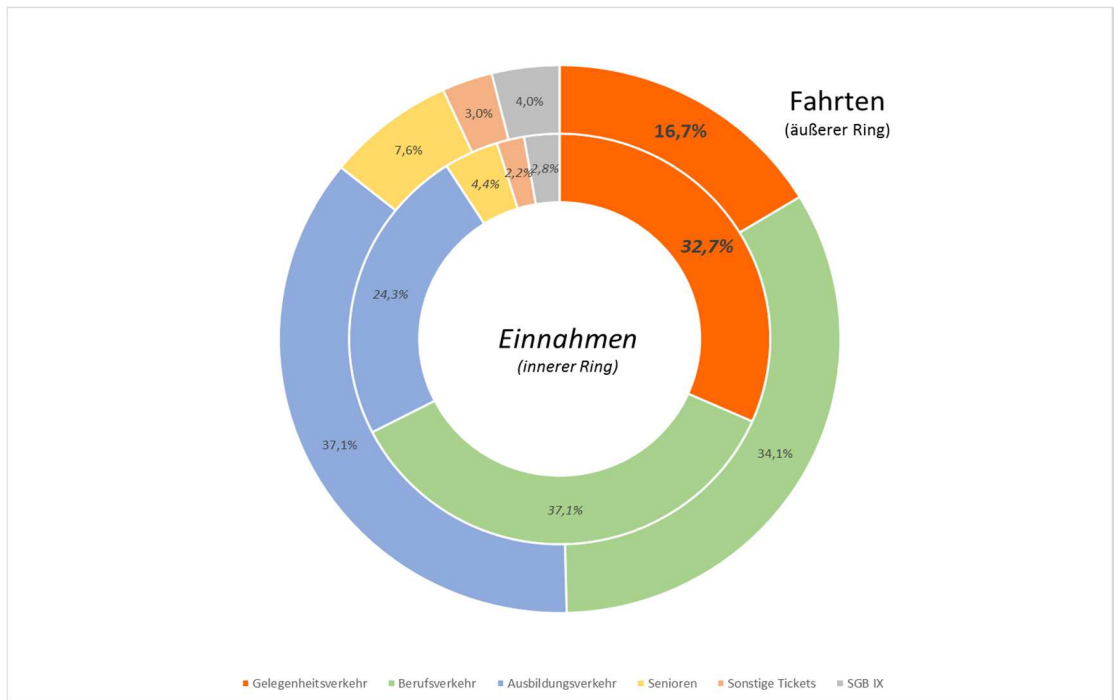


Abb. 4.5: Anteil von Einnahmen und Fahrgastzahlen je Teilmarkt (2016)

Neue Fahrgäste werden in aller Regel über den Gelegenheitsverkehr gewonnen. Wenn – wie im VVS in den vergangenen Jahren – in nennenswertem Umfang zusätzliche Stammkunden gewonnen werden konnten, hat dies Auswirkungen auf die Nachfrage im Gelegenheitsverkehr. Wenn diese Stammkundengewinnung in Zukunft fortgesetzt wird, braucht es aber 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 sollten gerade im Gelegenheitsverkehr tarifliche und vertriebliche Hemmschwellen abgebaut werden.

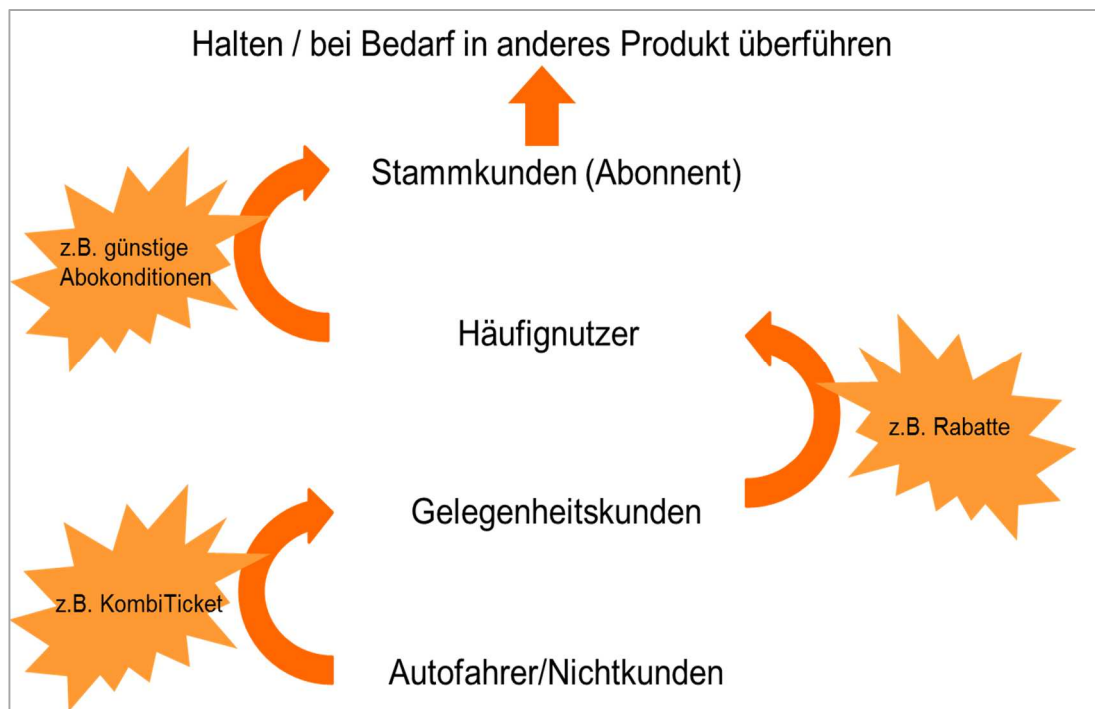


Abb. 4.6: Upgrade vom Nichtkunden zum Abonnenten

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 allerdings 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 praktisch in jedem Nahverkehrssystem der Welt findet. Im VVS wird das EinzelTicket in sieben Preisstufen jeweils für Erwachsene und Kinder angeboten. Zum 1. Januar 2017 wurde die Geltungsdauer von zwei auf drei Stunden erhöht. Beim Tarifprodukt selbst sind perspektivisch 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 2007 bis 2016 um -14 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 in den Stadtbahnen und Bussen sowie an den Bahnhöfen im S-Bahn- und Regionalbahnbereich sind inzwischen fast nur noch für das 4er-Ticket erforderlich. Dieses Geld könnte im Sinne der Kunden sowohl verkehrlich als auch tariflich sinnvoller eingesetzt werden. Bei der Ausgabe nicht entwerteter Tickets besteht zudem immer ein Risiko bei der Einnahmensicherung. 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 **TagesTicket** wird im VVS für Einzelpersonen und für Gruppen (bis zu fünf Personen) ausgegeben. Die Nachfrage nach dem TagesTicket ist in den letzten Jahren gestiegen (von 2007 bis 2016 um +11 Prozent). Das TagesTicket ist einfach zu vermarkten und lässt sich über zahlreiche 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 und gerade 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 geeignet, als Einstiegsangebot im Gelegenheitsverkehr zu einem günstige(re)n Preis vermarktet zu werden. Hierzu wäre ein zeitlich befristetes Pilotprojekt in der Landeshauptstadt denkbar.

#### Mögliche Handlungsfelder im Bereich des Gelegenheitsverkehrs

- > Prüfung einer Ausdehnung des Geltungsbereiches des Kurzstreckentickets
- > Ersatz des konventionellen 4er-Tickets und weiterer Tarifprodukte (z. B. Messe-KombiTickets) durch ein elektronisches Ticket (HandyTicket), um auf die kostenintensiven Entwerter verzichten zu können.
- > Profilierung des TagesTickets als günstiges Einsteigerangebot in das System ÖPNV

#### 4.2.3.2 Berufsverkehr

Der Berufsverkehr gehört mit einem Anteil von rund 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.

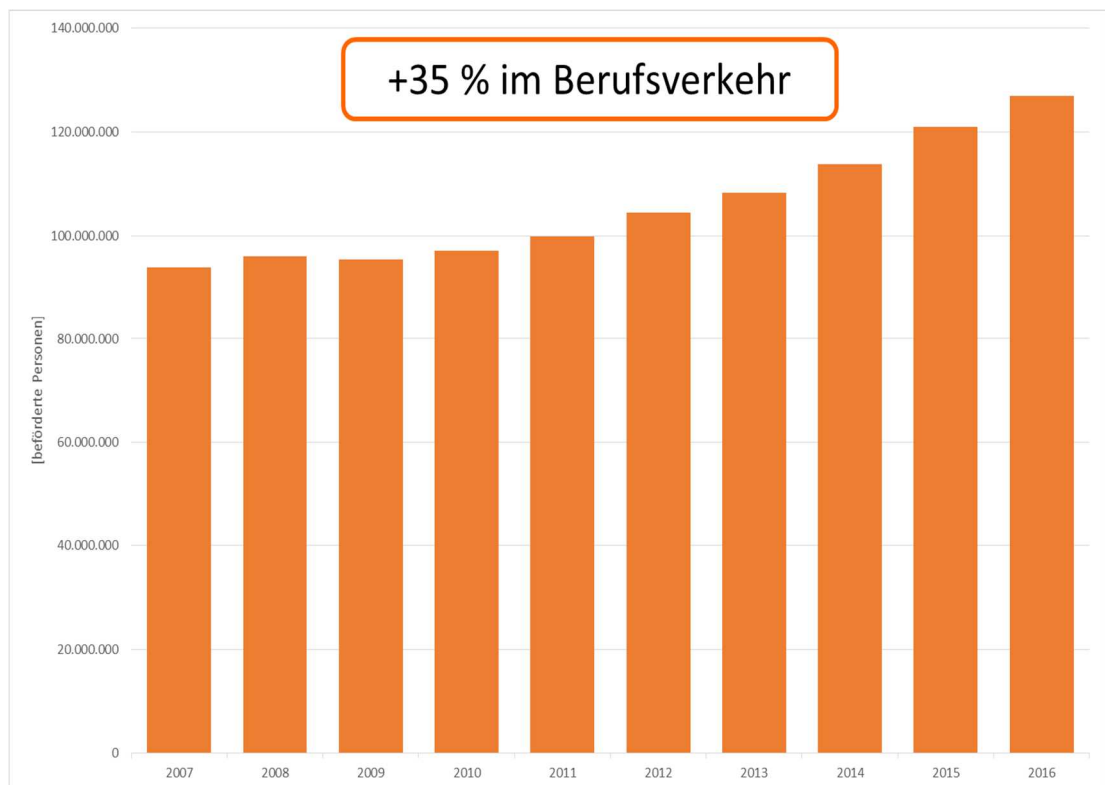


Abb. 4.7: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Berufsverkehr 2007 bis 2016

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 machen bereits rund 500 Behörden und Firmen von dem Angebot Gebrauch. Die Zahl der Abonnenten des FirmenTickets ist seit Änderung der Konditionen im April 2014 um über 40 Prozent gestiegen. Zu prüfen ist, ob die Konditionen des FirmenTickets auch auf das 9-Uhr-UmweltTicket ausgeweitet werden können. Ferner sollen Firmen gezielt 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 Vertriebspartner SSB und DB ausreichendes und gut qualifiziertes Personal („key account manager“). Dieses Personal soll umfassend über Mobilitätsmöglichkeiten 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 JahresTicket Plus. 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 überlegen, ob dieses Plus-Angebot durch Zusatzleistungen noch attraktiver gestaltet werden kann.

Für Berufstätige, die bezüglich ihrer Anfangszeiten flexibel sind, bzw. bei denen der Dienstbeginn nach 9 Uhr liegt, bietet der VVS das **9-Uhr-UmweltTicket** 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-UmweltTicket seit 2006 angeboten. Es hat sich seither mit einer Verkaufssteigerung von 29 Prozent recht gut entwickelt. Das Ticket wird überwiegend in den ersten beiden Preisstufen gekauft und von Berufstätigen genutzt, die in der Landeshauptstadt Stuttgart wohnen. Wer einen längeren Weg aus der Region zu seinem Arbeitsplatz hat, muss in seinem Heimatort in der Regel vor 9 Uhr losfahren. 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 über das Tarifangebot der Versuch unternommen werden, durch Preismaßnahmen die Nachfrage wenigstens in einem gewissen Umfang zu steuern. Hier spielt das 9-Uhr-UmweltTicket eine wichtige Rolle. Der Rabatt für das 9-Uhr-UmweltTicket sollte mindestens in der bisherigen Höhe beibehalten werden. Vor allem die Einbeziehung des 9-Uhr-UmweltTickets in das FirmenTicket könnten das Angebot attraktiver gestalten.

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 Tarifprodukt für diese heterogene Nutzergruppe zu entwickeln. Dieses Tarifprodukt wäre zwischen dem klassischen Gelegen-

heitsverkehr 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.

Ein neues Preismodell muss mindestens sicherstellen, dass bei mehrfacher Nutzung maximal der Preis eines TagesTickets oder eines MonatsTickets abgerechnet wird. Außerdem sind Rabatte sinnvoll, die mit der Nutzungsintensität steigen sollten. Da die Umsetzung auf Basis elektronischer Medien erfolgen müsste, könnten damit auch Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut werden. Kunden müssen sich nicht mehr bei jeder Fahrt mit dem Tarif beschäftigen, da das Vertriebssystem je nach Nutzung immer den besten Preis berechnet.

Die Landeshauptstadt Stuttgart bietet ein **SozialTicket** an, mit dem einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen die Teilhabe an der Mobilität geboten werden soll. Die Leistungen im Rahmen des SozialTickets wurden zum 1. Januar 2015 deutlich ausgeweitet. BonusCard-Inhaber können MonatsTickets zum halben Preis erwerben. Die Nachfrage nach diesen rabattierten Tickets ist seither deutlich gestiegen (+87 Prozent). Mit der Landeshauptstadt besteht eine Ausgleichsregelung zur Finanzierung von Erlösverlusten durch die Preisabsenkung. Das Sozialticket soll – unter Beibehaltung der städtischen Kofinanzierung – auch künftig angeboten werden.

#### Mögliche Handlungsfelder im Bereich des Berufsverkehrs

- > Attraktivitätssteigerung des 9-Uhr-Umwelt-Tickets
- > Überarbeitung des JahresTicket Plus prüfen.
- > Neues, flexibles Tarifprodukt für Teilzeitbeschäftigte und Fahrgäste, die öfter fahren, für die sich ein Zeitticket aber nicht lohnt. Ein solches Tarifprodukt kann aber nur im Bereich neuer Vertriebswege (Handy-Ticket, eTicket) umgesetzt werden.

#### **4.2.3.3 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 vorgeschrieben und soll ab 2018 auch im ÖPNV-Gesetz des Landes mit einem Mindestrabatt von 25 Prozent verankert werden. Zum Ausgleich für die Vergünstigungen im Ausbildungsverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen Leistungen nach § 45a PBefG aus dem Landeshaushalt. Die Verteilung dieser Mittel wird das Land Baden-Württemberg mit einer Gesetzesnovelle ab 2018 neu regeln. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass der für das städtische Verkehrsnetz zur Verfügung stehende Betrag sich dadurch in der Höhe nicht wesentlich verändert.

Junge Menschen sind für den ÖPNV die Fahrgäste der Zukunft. Es ist deshalb im Interesse der Aufgabenträger wie auch der Verkehrsunternehmen, dass in dieser Bevölkerungsgruppe die Nutzung des ÖPNV auch außerhalb der „Pflichtwege“ zur Ausbildungsstätte als selbstverständliches Verhalten eingeübt wird.

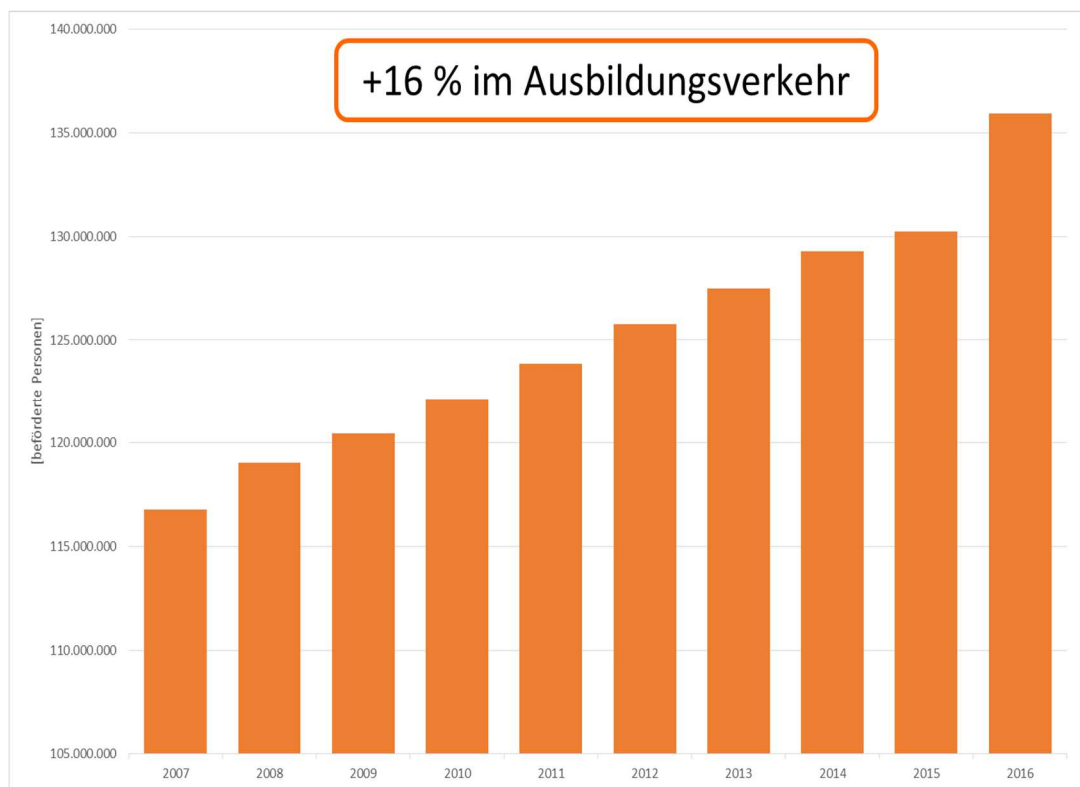


Abb. 4.8: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr 2007 bis 2016

Die neuen Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung gehen von einem Zu-  
zug von jungen Familien nach Stuttgart aus. Die Schülerzahlen werden in den  
nächsten Jahren daher nicht mehr oder nur leicht sinken, im Gegensatz zu  
den vor wenigen Jahren noch erstellten Prognosen. Die meisten Schüler an  
allgemeinbildenden Schulen sind mit dem verbundweit gültigen **Scool-Abo**  
unterwegs. Dieses Angebot wird durch die Landeshauptstadt Stuttgart bezu-  
schusst. 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 Zu-  
schuss für das Scool-Abo von Zeit zu Zeit an die Tarifentwicklung beim Scool-  
Abo anzupassen. Die relative Zuschusshöhe soll auch im Sinne der Familien-  
freundlichkeit mindestens in der bisherigen Höhe erhalten bleiben. Die Zah-  
lung des Zuschusses ist bisher daran geknüpft, dass Schüler „reguläre“ allge-

meinbildende 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 geprüft werden, ob das Scool-Abo in ein „echtes“ Abonnement umgewandelt werden kann. Dies muss allerdings mit den übrigen Schulwegkostenträgern im VVS abgestimmt werden.

Mit der Einführung des netzweit gültigen **Ausbildungs-Abos** zum Preis von 59 Euro im September 2016 für die Personen mit Ausbildungsstatus, die weder ein Scool-Abo kaufen können, noch Anspruch auf ein StudiTicket haben, wurde ein wichtiger Schritt getan. Auszubildenden, Bufdis, FSJ'ler und andere Gruppen können nun – wie zuvor schon die Schüler oder Studenten – den VVS 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 zum Ausbildungs-Abo abzubauen. Dabei ist die unterschiedliche Finanzierung der einzelnen Ticketangebote (Zuschuss der Schulwegkostenträger und Solidarbeitrag beim StudiTicket) zu berücksichtigen. Dennoch sollte das langfristige Ziel sein, ein für alle Schüler und Auszubildende einheitliches, netzweit gültiges Ausbildungs-Jahresticket anzubieten.

Das VVS-**StudiTicket** ist ein Angebot für Studierende an Hochschulen im VVS, die mit dem VVS eine entsprechende Vereinbarung geschlossen haben. Dazu zählen auch alle größeren Hochschulen in Stuttgart. Das StudiTicket bietet eine preiswerte Mobilität im gesamten VVS-Gebiet. Das Angebot wird durch einen Solidarbeitrag, den alle Studierende über das Studierendenwerk an den VVS entrichten – mitfinanziert. Bedingt durch steigende Studierenden-

zahlen sind die Absatzzahlen im VVS kontinuierlich angestiegen. Die Marktdurchdringung (relative Kaufhäufigkeit in Bezug auf die Gesamtzahl der Studierenden) ist hoch, stagniert aber seit geraumer Zeit – je nach Sommer- oder Wintersemester – bei rund 60 bis 65 Prozent. Auch im Hinblick auf ihre Attraktivität als Hochschulstandort wird sich die Landeshauptstadt dafür einsetzen, dass das StudiTicket preislich attraktiv bleibt.

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.

Das Land Baden-Württemberg stellt für die Zeit ab 2018 die bisher im Rahmen des § 45a PBefG gezahlten Mittel zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr auf eine neue Grundlage. Die Zahlung der Ausgleichsleistungen war bisher an die Bedingung geknüpft, dass nur an einen durch die Bundesverordnung abschließend definierten Personenkreis vergünstigte Ausbildungstickets ausgegeben werden konnten. Die Bundesverordnung stammt aus dem Jahr 1977. Der darin definierte und seither kaum veränderte Personenkreis bildet die heutige Bildungslandschaft nur noch sehr eingeschränkt ab. Aus Vereinfachungsgründen, könnte der Bezug von vergünstigten Ausbildungstickets auch an eine noch zu definierende Altersgrenze

geknüpft werden. Die Einführung eines solchen **JugendTickets** unter Einbeziehung des Scool- und des Ausbildungs-Abos soll daher geprüft werden.

#### Mögliche Handlungsfelder im Bereich des Ausbildungsverkehrs

- > Erweiterung des Berechtigtenkreises für das Scool-Abo
- > Umwandlung Scool-Abo in ein echtes Jahresabonnement
- > Attraktivitätssteigerung des Ausbildungs-Abos
- > Prüfung der Einführung eines einheitlichen Tarifangebotes für alle jungen Menschen

#### 4.2.3.4 Senioren

Die Senioren sind die Bevölkerungsgruppe, welche zahlenmäßig am stärksten wächst. In der Landeshauptstadt wohnen aktuell rund 107.000 Menschen über 65 Jahre, die Gruppe der Älteren wächst jährlich um ein bis 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 unterschiedlichen Fahrtzwecken und decken eine größere Bandbreite von Relationen ab. Viele Wege finden in der Freizeit statt. Wie die Mobilitätsbefragung des Verbands Region Stuttgart aus dem Jahr 2010 zeigt, sind die Mobilitätsquote (83,7 Prozent), die Wegehäufigkeit (3,0 Wege/Tag), die Wegelänge (8,6 km/Tag) sowie die Nutzung des ÖPNV (9,3 Prozent im gesamten Verbundraum) bei den älteren Menschen leicht unterdurchschnittlich. Die Senioren sind damit keine Zielgruppe, die leicht für den ÖPNV zu gewinnen ist. Andererseits nutzen 79,1 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 wurden 2011 die Sperrzeit beim SeniorenTicket (das SeniorenTicket galt 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, das seither generell im ganzen Netz des VVS gilt. Mit diesen Maßnahmen konnte der jahrelange Abwärtstrend beim SeniorenTicket gestoppt und sogar umgekehrt werden. Während das Potenzial jährlich angestiegen war, gingen im Gegensatz hierzu die Verkaufszahlen beim SeniorenTicket bis 2010 kontinuierlich zurück. Die Schere zwischen Potenzial und Nachfrage lief immer weiter auseinander. Seit 2011 sind die Fahrtenzahlen beim SeniorenTicket wieder angestiegen (2016 im Vergleich zu 2010 um 30 Prozent). Rund 42.000 Senioren sind derzeit mit Monats- oder JahresTickets unterwegs. Besonders erfreulich ist, dass – wie beabsichtigt – der Anteil der Abonnenten und Inhaber von JahresTickets deutlich gewachsen ist. Mit der derzeitigen Angebotsausgestaltung beim SeniorenTicket ist der VVS gut aufgestellt. Mittels unterschiedlicher Marketing-Aktionen (z. B. Gewährung Freimonat bei Einstieg ins Abo) soll jedoch weiter versucht werden, zusätzliche Senioren von den Vorteilen eines SeniorenTickets zu überzeugen.



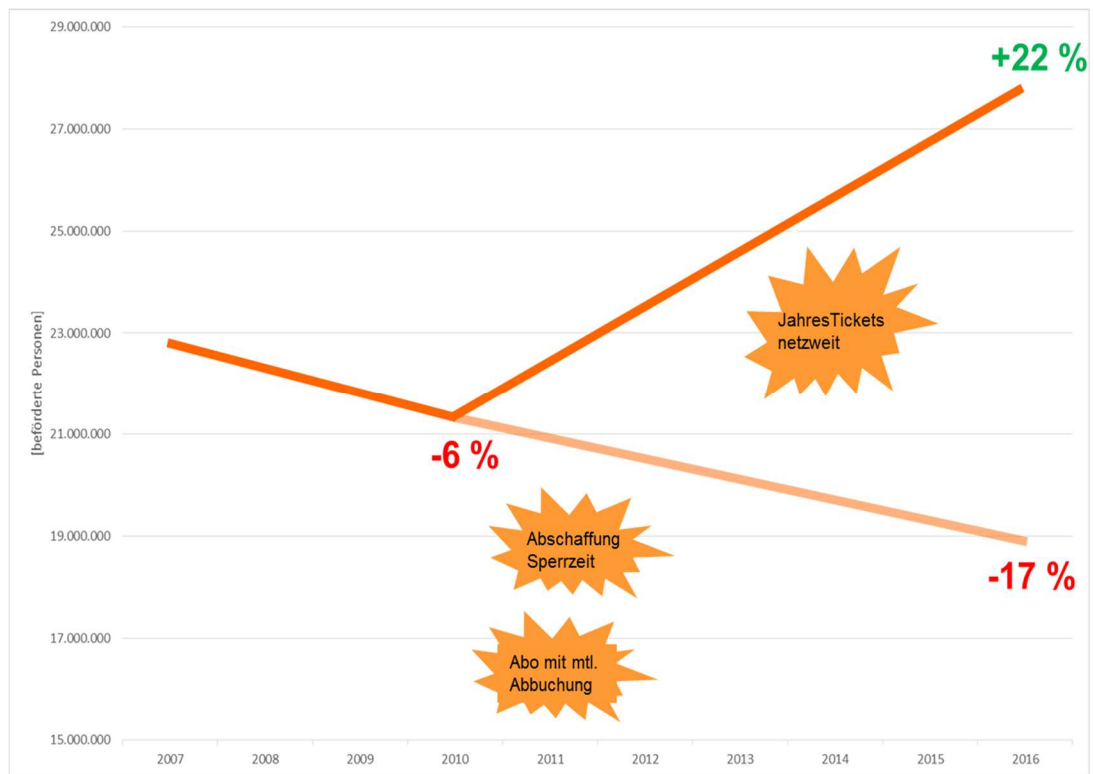


Abb. 4.9:

Trendwende bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den ZeitTickets Senioren durch Tarifmaßnahmen

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 (etwa ab 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. Nach einem Jahr haben bereits über 1.200 Senioren von diesem Angebot Gebrauch gemacht.

### Mögliches Handlungsfeld im Bereich der ZeitTickets Senioren

- > Prüfung der Einführung des Angebots „Führerschein gegen Senioren-JahresTicket“ auch in der Landeshauptstadt Stuttgart.

#### 4.2.4 Tarifstruktur

Der Berechnung des Fahrpreises liegt beim VVS ein so genannter „Flächenzonentarif“ zu Grunde. Das VVS-Verbundgebiet umfasst derzeit 52 Tarifzonen. Die Landeshauptstadt Stuttgart selbst ist in zwei Tarifzonen (Zonen 10 und 20) eingeteilt. Die Zahl der Tarifzonen ist im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden eher niedrig. Dabei muss der VVS noch nicht einmal mit deutlich größeren Verbundräumen wie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (482 Tarifzonen) verglichen werden. Auch der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (290 Tarifzonen) und der Karlsruher Verkehrsverbund (62 Zonen) haben mehr Tarifzonen aufzuweisen als der VVS. Im ländlichen Raum ist die Zonen- oder Wabeneinteilung in der Regel noch feingliedriger: So hat der Filisland Mobilitätsverbund, der nur den Landkreis Göppingen umfasst, 119 Tarifzonen.

Der Flächenzonentarif hat sich in allen europäischen Verbundräumen als das am besten geeignete Modell der Tarifgestaltung erwiesen. Ein ausschließlich **entfernungsabhängiger** Tarif mag zwar auf den ersten Blick gerechter sein, ist aber aus vertriebs- und prüfungstechnischer Sicht über alle Vertriebskanäle nicht umsetzbar. Ein solcher Tarif würde auch nur für den Einzelfahrschein Sinn machen. Fahrgäste, die ein Zeitticket haben, möchten gerne in einem bestimmten Raum fahren und sich nicht auf eine einzelne Verbindung festlegen müssen. Mit einem elektronischen Medium lassen sich entfernungsabhängige Tarife bilden. Aktuell testen einige Verkehrsverbände in Pilotprojekten mit einem Handyticket 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 sinnvoll ist.

Unabhängig von künftigen Möglichkeiten eines entfernungsabhängigen Tarifs wird im VVS seit Jahren der Wegfall der so genannten **Sektorengrenzen** diskutiert. Bei diesem Modell gibt es keine Grenzen mehr zwischen den Zonen innerhalb der Ringe (Ringzonen-Modell). Für die Landeshauptstadt Stuttgart würde sich allerdings nichts ändern. Hier wurden die Grenzen innerhalb des „20er Rings“ bereits im Jahr 2001 abgeschafft. Die Erleichterung für den Kunden beim Ticketkauf wird eher gering eingeschätzt, da die Kunden aktuell keine Zonen mehr selbst berechnen müssen (wie in den Anfangszeiten des Verbundes). Dies wird von den Vertriebssystemen (Automat, Fahrscheindrucker etc.) automatisch erledigt. Das Tarifsystem würde jedoch vereinfacht (statt 52 Zonen gäbe es nur noch neun Ringe) und eine geringe Zahl von Kunden würde einen preislichen Vorteil haben. Der Verband Region Stuttgart hat sich für die Abschaffung der Sektorengrenzen ausgesprochen. Eine Entscheidung in den Verbundgremien muss auch angesichts der Kosten bzw. Mindereinnahmen (bis zu 5 Mio. Euro) getroffen werden.

In der Landeshauptstadt Stuttgart selbst wird immer wieder – auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den NVP – gefordert, die Zonen 10 und 20 zu einer einzigen Zone zu „verschmelzen“ und in Stuttgart damit einen **Einheitstarif** einzuführen. Ein solcher Einheitstarif wird in den vielen Städten angeboten. Die Maßnahme könnte in zweierlei Form umgesetzt werden: Zum einen könnte die „Einheitszone“ nur für Fahrten innerhalb Stuttgarts eingeführt werden. Fahrten über die Stadtgrenze hinaus würden in diesem Fall weiterhin abhängig vom Zielort in Stuttgart mit einer oder zwei zusätzlichen Zonen berechnet. Zum anderen könnte die „Stuttgarter Einheitszone“ für alle Fahrten berücksichtigt werden und damit auch zu geringeren Ticketpreisen für Fahrten nach, aus und durch Stuttgart führen.

Wenn der Einheitstarif nur für Fahrten innerhalb der Landeshauptstadt auf Basis des Preises für eine Tarifzone gebildet wird, entstünden beim aktuellen Preisgefüge Mindereinnahmen von ca. 14 Mio. Euro pro Jahr.

Die Summe der Mindereinnahmen für alle Maßnahmen (Wegfall Sektorengrenzen, Stuttgart eine Zone und Reduzierung der Zonen für Einpendler) beläuft sich beim aktuellen Tarifstand auf bis zu 36 Mio. Euro jährlich.

## **4.2.5 Weitere tarifliche Fragestellungen**

### **4.2.5.1 Integration von Ortsbussen**

Im Verbundgebiet und innerhalb der Landeshauptstadt gibt es mehrere ehrenamtlich betriebene oder vom Einzelhandel finanzierte Bürger- oder Ortsbusse, die in der Regel nicht in den VVS-Tarif integriert sind. Darüber hinaus entwickeln sich ergänzende und alternative Bedienungsformen des ÖPNV dynamisch weiter. Es ist prüfen, ob und wie eine verkehrliche Kooperation mit der SSB und eine (Teil-) Integration in den VVS-Tarif möglich ist.

### **4.2.5.2 Verbunderweiterungen**

Das Land Baden-Württemberg hat in den Verbundförderverträgen die Verkehrsverbände zu Tarifkooperationen mit ihren jeweiligen Nachbarverbänden verpflichtet. Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien Bündnis 90/Die Grünen und CDU ist von Anreizen bei Zusammenschlüssen von Verkehrsverbänden die Rede.

Der VVS hat sich zum Ziel gesetzt, die bestehenden Tariflücken zu den Nachbarverbänden sukzessive zu schließen. Um die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte, im Einzelfall auch die Ausweitung des VVS-Tarifs zu ermöglichen,

wurde zum 1. Januar 2008 ein Tarifzuschlag eingeführt. Mit diesen Mitteln konnten seit 2009 mehrere Maßnahmen realisiert werden:

- 2009: Tarifpunkt Bempflingen (VVS/naldo)
- 2012: Tarifausweitung Grafenberg (VVS/naldo)
- 2013: Tarifausweitung Heckengäu (VVS/VPE)
- 2014: Tarifausweitung Lorch (VVS/OstalbMobil)
- 2016: Tarifausweitung Nagold/Altensteig (VVS/VGC)

Die frühere Verbundtariflücke zwischen dem VVS und dem Filmland Mobilitätsverbund wurde durch die Teilintegration des Landkreises Göppingen in den VVS zum 1. Januar 2014 geschlossen. Für die Zukunft wird eine Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS geprüft. Der Landkreis Göppingen ist Teil der Region Stuttgart, aber noch nicht vollständig in den VVS integriert. 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 Calw sinnvoll, um für Einpendler in Richtung Stuttgart dieses Angebot noch attraktiver zu machen.

#### **4.2.5.3 Landestarif**

Das Land Baden-Württemberg beabsichtigt, einen Landestarif 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 unternehmensneutraler Tarif bilden, der von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet werden muss.

Der Landestarif soll stufenweise umgesetzt werden. Die erste Stufe, deren marktseitige Einführung im Dezember 2018 erfolgen soll, umfasst zunächst nur den Gelegenheitsverkehr, d.h. das EinzelTicket inklusive eines Hin- und Rückfahrttickets im SPNV. Relevant für die Landeshauptstadt ist schon bei der ersten Stufe die integrierte Anschlussmobilität am Zielort. Das bedeutet, dass z. B. Fahrgäste aus Pforzheim oder Tübingen mit dem Landestarif in Stuttgart die Stadtbahnen und Busse benutzen können. Im Hinblick auf künftige Ausbaustufen des Landestarifes (Anschlussmobilität am Startort, Einbeziehung weiterer Ticketangebote) sollte berücksichtigt werden, dass neu zu beschaffende Vertriebsseinrichtungen (z.B. Automaten, Fahrscheindrucker in den Bussen, Handyticket) den Landestarif verkaufen können.

#### **Mögliche Handlungsfelder im Bereich der Tarifstruktur**

- > Prüfung eines Einheitstarifes in der LHS durch Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20
- > Kooperation mit bzw. (Teil-) Integration von alternativen und ergänzenden Bedienungsformen des ÖPNV (z.B. Ortsbusverkehre) in den VVS-Tarif
- > Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS
- > Verbunderweiterungen, wo diese aus verkehrlicher Sicht bzw. aufgrund der Nachfrage Sinn machen
- > Einführung und Weiterentwicklung des Landestarifs als „Dachtarif“ für verbundüberschreitende Verkehre

## **4.3 Vertriebliche Aspekte**

### **4.3.1 Ziele im Vertrieb**

Um mehr Bürgerinnen und Bürger für den ÖPNV zu gewinnen, muss dessen Nutzung möglichst einfach und kundenfreundlich gestaltet werden. Konkret bedeutet dies, vertriebliche Einstiegshürden abzubauen sowie die Kunden über attraktive Abo-Produkte und einen guten Kundenservice langfristig an den ÖPNV zu binden. Im Berufsverkehr kann durch aktiven Vertrieb die Anzahl der Nutzer noch deutlich gesteigert werden.

Dazu können die elektronischen Vertriebswege beitragen, die günstiger als traditionelle Vertriebswege sind, wenn sie massenhaft in Anspruch genommen werden. Die einzelnen Vertriebskanäle (derzeit personenbedienter Vertrieb, private Verkaufsstellen, Fahrscheinautomaten, Verkauf im Bus sowie Online-/ Mobiler Vertrieb) sind konsequent weiterzuentwickeln und an den Kundenbedürfnissen und an Wirtschaftlichkeitsaspekten auszurichten.

Weiterhin spielt das Ziel der Einnahmensicherung eine wichtige Rolle. Die Fahrausweise müssen fälschungssicher sein und einfacher und sicher geprüft werden können.

### **4.3.2 Vertriebliche Handlungsfelder**

Die Vertriebslandschaft im ÖPNV befindet sich seit einigen Jahren im Umbruch. Neue elektronische Vertriebswege wurden eingeführt. Sie werden zunehmend durch die Kunden angenommen. Dennoch behalten klassische Vertriebskanäle wie der Ticketautomat, die Kundenzentren, die privaten Verkaufsstellen und auch der Verkauf beim Busfahrer ihre Berechtigung, auch wenn ihre Bedeutung zurückgehen dürfte. Da elektronische Vertriebswege bei massenhafter Nutzung deutlich kostengünstiger sind, ist eine Verschiebung von den aufwendigeren klassischen Vertriebskanälen in Richtung elektronischer

Vertriebskanäle und das Abonnement anzustreben. Dabei ist zu beachten, dass im Vertrieb der SSB die elektronischen Kanäle bereits heute eine deutlich höhere Rolle spielen als im Gesamtverbund. Allerdings ist Inanspruchnahme der Verkehrsmittel und die Nutzung der Vertriebskanäle nicht über alle Verkehrsunternehmen identisch. Verbundweit wird bis 2025 folgender Vertriebsmix angestrebt:

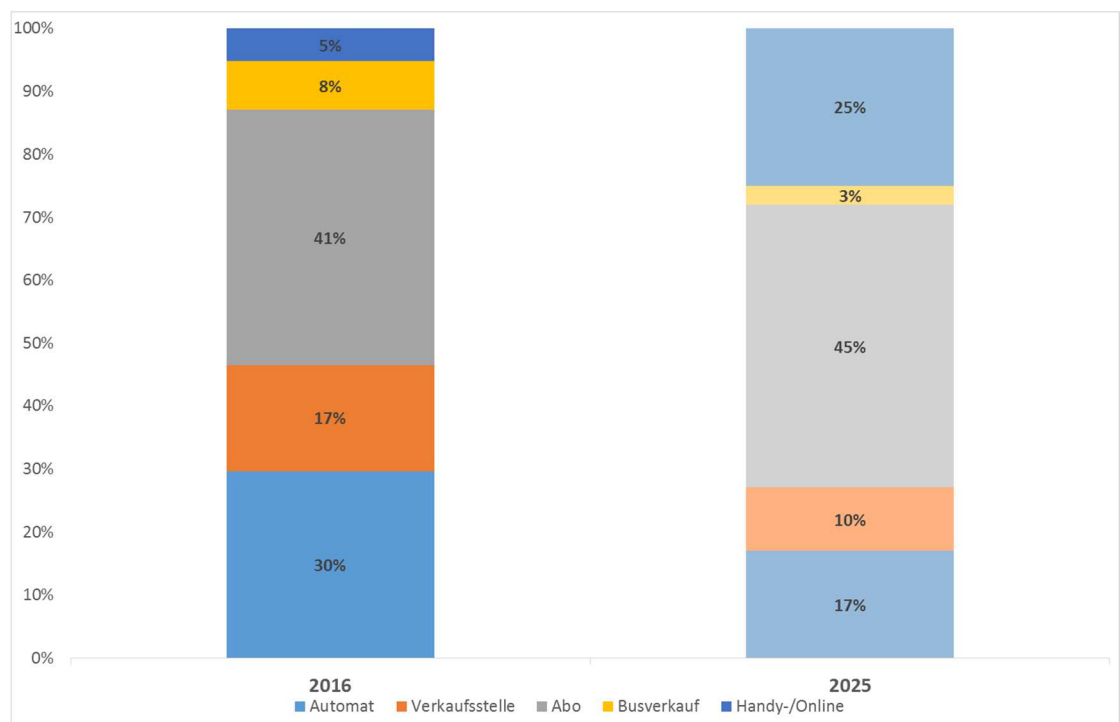


Abb. 4.10:

Anteile der Vertriebskanäle am Umsatz (Gesamt-VVS 2016 und Ziel 2025)

#### 4.3.2.1 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 preisliche Anreize für andere Vertriebswege, zum Beispiel der Rabatt beim HandyTicket, äußerst sinnvoll.



Oft geschmäht wird der Fahrausweisverkauf aus **Ticketautomaten**, obwohl dort hinsichtlich der Bedienungsfreundlichkeit und auch der Zuverlässigkeit in den vergangenen Jahrzehnten deutliche Fortschritte erzielt wurden. Auch auf diese Verkaufstechnik wird in absehbarer Zeit nicht verzichtet werden können. Sie ist allerdings sehr kostenintensiv. Mit einem steigenden Anteil alternativer Vertriebskanäle könnte sich jedoch die Möglichkeit eröffnen, die hohe Anzahl von Automaten zu reduzieren, ohne den Kundenservice einzuschränken.

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.

#### **4.3.2.2 Abonnements**

Abonnenten sind die aktivsten Nutzer des ÖPNV und sichern den Verkehrsunternehmen auch eine stabile Einnahmenbasis. Die Gewinnung zusätzlicher Abonnenten ist deshalb ein wichtiges und anspruchsvolles Ziel, da gleichzeitig auch die natürliche Fluktuation von Stammkunden durch Ausbildungsabschluss, Jobwechsel, Umzug etc. durch Neukunden ausgeglichen werden muss. Mit Flächenwirkung können hier Sonderaktionen mit Gutscheinen oder Freimonaten eingesetzt werden. Aber auch die direkte Ansprache potenzieller Kunden im Rahmen von Aktionen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder von Haushalten 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.

Gleichzeitig muss die Abwicklung von Abo-Verträgen mit geringstmöglichem Aufwand für die Kunden möglich sein. Inzwischen bestellen viele Kunden bestellten ihr Abo bereits online, was für sie bequem und für das Abo-Center der Verkehrsunternehmen kostengünstig ist. Zur Entlastung der Verkaufsstellen muss in den Abo-Centern der Verkehrsunternehmen eine qualifizierte Kundenbetreuung über die gesamte Laufzeit des Abonnements erfolgen.

#### **4.3.2.3 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 die Abonnements, später alle anderen Zeittickets gespeichert. Die Karte ist multimodal ausgerichtet. Daher kann sie auf Wunsch des Kunden auch als Zugangsmittel für zahlreiche Mobilitätsdienstleistungen in Ergänzung des klassischen ÖPNV dienen. Mit der polygoCard kann der Kunde z. B. auch die Car- und Bike-Sharing-Angebote in der Landeshauptstadt Stuttgart und 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 umfassenden 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 Vergünstigungen erhalten, sofern dies wirtschaftlich vertretbar und rechtlich zulässig ist. In diesem Zusammenhang sind Preismodelle zu prüfen, die einer stärkeren Vernetzung nachhaltiger Mobilität dienen.

#### 4.3.2.4 HandyTicket

Seit 2012 wird im VVS ein HandyTicket für Einzel- und TagesTickets angeboten. Aktuell werden monatlich rund 500.000 Tickets über das HandyTicketing verkauft. Seit Dezember 2015 verkauft die SSB auch Zeittickets als HandyTickets. Außerdem kann das online gekaufte StudiTicket sowohl als Papier als auch als HandyTicket ausgeliefert werden. Langfristig 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. 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. 4.2.2.2).

Damit noch mehr Kunden den vergleichsweise günstigen und zugleich 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. Außerdem ist anzustreben, dass Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Stuttgart auch in anderen Städten und Regionen mit ihrer HandyTicket-App Fahrkarten kaufen können. Dafür ist eine Interoperabilität der verschiedenen HandyTicket-Systeme in Deutschland erforderlich. Ebenso muss die Beteiligung an regionalen oder überregionalen Mobilitätsplattformen geprüft werden.

Im Zusammenhang mit den verbesserten Möglichkeiten zum Kauf und zur Tarifierung für Kunden des Gelegenheitsverkehrs ist auch das Tarifangebot 4erTicket zu überprüfen. Über seinen Fortbestand sollte daher im Rahmen eines stimmigen Gesamtkonzepts entschieden werden.

### Mögliche Handlungsfelder im Bereich Vertrieb

- > Ausweitung der polygoCard auf alle Zeittickets
- > Weiterer Ausbau der polygoCard zu einer multimodalen Bürgerkarte mit einer Integration von nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen
- > Aufbau einer regionalen inter- und multimodalen Mobilitätsplattform mit Buchungsmöglichkeiten für den ÖPNV und nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen
- > Erleichterter Zugang zum Ticketkauf über Handy
- > Bundesweite Interoperabilität des HandyTickets
- > Überprüfung der Notwendigkeit von konventionellen Entwertern

## 5. Perspektiven für die Stadtbezirke

### 5.1 Stadtbezirk Mitte

#### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
<b>Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015</b>	
Einwohner im Stadtbezirk	22.548
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	9.701
Schulen (Schülerzahl)	1 Grundschule (165), 1 Gymnasium (617)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b>	
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	275
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%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b>	
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.

Aufgrund der Folgemaßnahmen zu Stuttgart 21 muss auch die Stadtbahntrasse zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle „Stadtbibliothek“ tiefergelegt und verlegt werden. Dies betrifft die Stadtbahnlinien U5, U6, U7, U12 und U15. Die Linie U12 fädelt künftig 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. Mit der Ende 2017 umzusetzenden Verlängerung der U12 bis Remseck-Neckargröningen werden auf dieser Linie Doppelzüge zum Einsatz kommen. Damit werden 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 – Heslach (Vorlaufbetrieb Schnellbuslinie X1)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U5: Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt tagsüber in Verbindung mit einer Anbindung des Stadtbezirks Birkach (mit Riedsee-Kurve)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Buslinie 92: Verdichteter Fahrplan in der HVZ und der NVZ im Abschnitt Rotenbühlplatz - Westbahnhof	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busfahrstreifen in der - Hauptstätter Straße, - Schillerstraße, - Kriegsbergstraße, - Heilbronner Straße, - Fritz-Elsas-Straße, - Paulinenstraße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

## 5.2 Stadtbezirk Nord

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	25.618
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	9.648
Schulen (Schülerzahl)	4 Grundschulen (983), 1 Haupt-/Werkrealschule (182), 1 Realschule (359), 2 Gymnasien (952)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	369
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%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b> 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
Panoramabahn: Nutzung der Bahnstrecke für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 im Abschnitt Killesberg - Möhringen	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Buslinie 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Busfahrstreifen in der - Heilbronner Straße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 47: Neue Linie Pragsattel – Mitnachtstraße S-Bahn – Stuttgart-Ost (ggf. Vorlaufbetrieb zur Luftseilbahn via Mineralbäder)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Luftseilbahn Pragsattel – Mitnachtstraße S-Bahn – Mineralbäder – Ostendplatz (ggf. alternativ zur Buslinie 47)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)

## 5.3 Stadtbezirk Ost

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	47.224
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	18.929
Schulen (Schülerzahl)	6 Grundschulen (1.219), 3 Haupt-/Werkrealschulen (398), 2 Realschulen (505), 2 Gymnasien (1.156)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	336
Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010	165.700 Personen pro Tag
Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025	160.600 Personen pro Tag
<u>Modal-Split-Analyse 2010</u>	
Binnenverkehr	23,4%
Quell-/Zielverkehr	40,6%
<u>Modal-Split-Prognose 2025</u>	
Binnenverkehr	24,9%
Quell-/Zielverkehr	42,7%

<b>Mobilitätspunkte</b> Multimodale Verknüpfungspunkte	<u>Angebote</u>
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:

<b>Maßnahme</b>	<b>Primäre Wirkung im Stadtbezirk</b>
U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heslach (Vorlaufbetrieb Schnellbuslinie X1)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinie 42: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Busfahrstreifen in der - Talstraße/Gaisburger Brücke, - Wagenburgstraße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

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 (Kap. 3.1.3)
Umwidmung der Hackstraße zwischen Schwarenbergstraße und Ostendstraße zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs	Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)
Umwidmung der Gablenberger Hauptstraße im Bereich Schmalzmarkt zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs	Wertschätzung des Fahrgastes (Kap. 3.1.4)

## 5.4 Stadtbezirk Süd

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	43.561
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	18.602
Schulen (Schülerzahl)	5 Grundschulen (896), 2 Haupt-/Werkrealschulen (244), 1 Realschule (443), 2 Gymnasien (1.030)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b> 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	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%

<b>Mobilitätspunkte</b> Multimodale Verknüpfungspunkte	<u>Angebote</u>
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 – Heschach (Vorlaufbetrieb Schnellbuslinie X1)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 im Abschnitt Killesberg - Möhringen	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung der Betriebszeit (nach Modernisierung)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)

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 (Kap. 3.1.2)

## 5.5 Stadtbezirk West

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	51.250
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	23.318
Schulen (Schülerzahl)	3 Grundschulen (763), 2 Haupt-/Werkrealschulen (215), 2 Realschulen (659), 3 Gymnasien (1.617)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	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%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b>	
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
Panoramabahn: Nutzung der Bahnstrecke für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busbedienungskategorie 1: Anhebung der Mindestbedienung in der SVZ auf 15-Minuten-Takt	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinien 42 und 43: Verdichtete Fahrpläne in der HVZ	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Buslinie 92: Verdichteter Fahrplan in der HVZ und der NVZ im Abschnitt Rotebühlplatz - Westbahnhof	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busfahrstreifen in der - Rotebühlstraße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

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 (Kap. 3.1.4)



## 5.6 Stadtbezirk Bad Cannstatt

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	69.543
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	27.130
Schulen (Schülerzahl)	8 Grundschulen (2.277), 1 Gemeinschaftsschule (50), 3 Haupt-/Werkrealschulen (471), 2 Realschulen (912), 3 Gymnasien (1.705)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	344
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	<b>Angebote</b>
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b>	
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 – Heselach (Vorlaufbetrieb Schnellbuslinie X1)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U16: Neue Linie Fellbach – Giebel über Pragstraße zur Verstärkung der Linie U13 (zunächst nur HVZ)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)

U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark an Normalwerktagen (HVZ/NVZ)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U19: Verlängerung Neckarpark – Mercedes-Benz-Museum	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busfahrstreifen in der - Daimlerstraße, - König-Karl-Straße, - Schönestraße/König-Karl-Brücke, - Am Wolfersberg.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Haltestelle „Kienbachstraße“ (U13): Schaffung eines Westzugangs	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Haltestelle „Ebitzweg“ (U13): Schaffung eines barrierefreien Zugangs vom Wohngebiet Seelberg	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinie 54: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Behinderungsfreie Buslinienführung im Bereich Neckarpark	Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)
Umwidmung der Brückenstraße zwischen Hallstraße und Duisburger Straße zu einem ÖPNV-Vorrangbereich mit Einschränkung des Individualverkehrs	Wertschätzung des Fahrgastes (Kap. 3.1.4)
Feinerschließung des Areals Neckarpark/Güterbahnhof durch Busverkehr	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Standort für Leihfahrradsystem im Sommerrain	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.7 Stadtbezirk Birkach

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	6.847
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	2.181
Schulen (Schülerzahl)	1 Grundschule (250)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	400
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 Schwerzstraße 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
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 im Abschnitt Killesberg - Möhringen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Bereich Steckfeld: Neue Busbedienungskategorie 3 (alternativ zur Stadtbahnanbindung Birkach)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

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 (Kap. 3.1.3)
Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)

## 5.8 Stadtbezirk Botnang

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	12.783
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	4.397
Schulen (Schülerzahl)	2 Grundschulen (399)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b> 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	442
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%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b>	
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. Aufgrund der geringen Ausdehnung des Stadtbezirks ist nahezu die gesamte Besiedlung durch Stadtbahn und Bus 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 Ortsbus fährt aktuell an Vormittagen im Stundentakt. Für die Umwandlung dieses Angebots in einen klassischen ganztägigen Linienverkehr wird allerdings

kein ausreichendes Fahrgastpotenzial gesehen. Möglicherweise erlauben auch hier erst autonom verkehrende Robo-Taxis künftig eine Bedienung bis in die Nähe der Wohnstandorte.

### 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 (Kap. 3.1.2)
Bereiche Aspenwaldstraße und Paul-Lincke-Straße: Neue Busbedienungskategorie 3	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 91: Verstärkerfahrten Botnang – Feuerbach (nach Bedarf)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Standort für Leihfahrradsystem in Botnang	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.9 Stadtbezirk Degerloch

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b> Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	16.351
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	5.936
Schulen (Schülerzahl)	2 Grundschulen (579), 1 Haupt-/Werkrealschule (15), 1 Realschule (447), 1 Gymnasium (579)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b> 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	443
Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010	65.900 Personen pro Tag
Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025	65.400 Personen pro Tag
<b>Modal-Split-Analyse 2010</b>	
Binnenverkehr	13,9%
Quell-/Zielverkehr	29,5%
<b>Modal-Split-Prognose 2025</b>	
Binnenverkehr	16,7%
Quell-/Zielverkehr	31,5%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b>	
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 Altplatz 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 Richtwerte ebenfalls eingehalten.

Ein leichtes Defizit ergibt sich im Südosten Degerlochs (Bereich 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. In diesem Zusammenhang sollte eine Stadtbahn-Verlängerung von Degerloch über Hoffeld nach Birkach untersucht werden.



## Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 im Abschnitt Killesberg - Möhringen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U8: Fahrtenangebot an Samstagen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung der Betriebszeit (nach Modernisierung)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

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 (Kap. 3.1.3)

## 5.10 Stadtbezirk Feuerbach

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	28.982
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	11.014
Schulen (Schülerzahl)	3 Grundschulen (792), 1 Haupt-/Werkrealschule (277), 1 Realschule (350), 2 Gymnasien (1.179)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b> 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	399
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%
<b>Mobilitätspunkt</b> <b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b>	<u>Angebote</u>
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 Wochenenden nicht den im NVP geforderten Stuttgarter Standards.

## Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Panoramabahn: Nutzung der städtischen Gäubahnstrecke für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
U16: Neue Linie Fellbach – Giebel über Pragstraße zur Verstärkung der Linie U13 (zunächst nur HVZ)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 91: Verstärkerfahrten Botnang – Feuerbach (nach Bedarf)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Zusätzliche Standorte für Leihfahrradsystem in Feuerbach	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)
Schaffung eines CarSharing-Standorts am Bahnhof Feuerbach	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.11 Stadtbezirk Hedelfingen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	9.704
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	3.721
Schulen (Schülerzahl)	2 Grundschulen (296), 1 Haupt-/Werkrealschule (142)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b> 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	437
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%
<b>Mobilitätspunkt</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b>	
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 (Kap. 3.1.2)
Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Busfahrstreifen in der - Heumadener Straße, - Hedelfinger Filderauffahrt.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Abbau von betrieblichen Behinderungen in der Amstetter Straße mit Aufwertung mindestens einer Haltestelle zum ÖPNV-Vorrangbereich	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)
Ausbau des CarSharing-Angebots	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.12 Stadtbezirk Möhringen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b> Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	31.038
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	11.803

Schulen (Schülerzahl)	3 Grundschulen (672), 1 Gemeinschaftsschule (80), 1 Haupt-/Werkrealschule (113), 1 Realschule (391), 1 Gymnasium (642)
-----------------------	--

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b>	
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	415
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b>	
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 maßgeschneiderte Lösung, ein 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
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 im Abschnitt Killesberg - Möhringen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U8: Fahrtenangebot an Samstagen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Dürrolewang (mit Sindelbach-Kurve, zunächst nur HVZ)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad (ggf. alternativ zur Verdichtung der Buslinie 84)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Standort für Leihfahrradsystem im Fasanenhof	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße (Möhringen Freibad) – Anbindung an die U6 und Busanbindung zum Synergiepark	Verkürzung der Reisezeiten
---	----------------------------

## 5.13 Stadtbezirk Mühlhausen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	25.481
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	9.311
Schulen (Schülerzahl)	6 Grundschulen (811), 1 Haupt-/Werkrealschule (399), 1 Realschule (794), 2 Gymnasien (1.198)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	413
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b>	
Stadtbahn-Haltestelle „Mühlhausen“	Stadtbahn (U14) Bus (54, 401, N5) B+R, Taxi

### Bewertung

Der Stadtbezirk Mühlhausen ist mit zwei voneinander unabhängigen Stadtbahnstrecken (U2, U14) umsteigefrei an die Innenstadt angebunden. Mit Verlängerung der U12 über den Hallschlag hinaus ins Neckartal werden es sogar 3 Linien sein. 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)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busfahrstreifen in der - Mönchfeldstraße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
U19: Verlängerung Neugereut – Fellbach-Schmidlen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Buslinie 54: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Standort für Leihfahrradsystem in Freiberg	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)
Schaffung eines CarSharing-Standorts in Mühlhausen	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.14 Stadtbezirk Münster

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	6.397
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	2.588
Schulen (Schülerzahl)	1 Grundschule (215), 1 Gemeinschaftsschule (132), 1 Haupt-/Werkrealschule (116)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	413
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, Aubrücke) 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 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 (Kap. 3.1.2)

## 5.15 Stadtbezirk Obertürkheim

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	8.437
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	3.250
Schulen (Schülerzahl)	2 Grundschulen (302)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	422
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	Angebote
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b> 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 (Kap. 3.1.2)
Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 61: Zusätzliche Verstärkerfahrten Obertürkheim – Untertürkheim (nach Bedarf)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Schaffung eines CarSharing-Standorts in Uhlbach	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)
Ausbau des P+R-Angebots am Bahnhof Obertürkheim	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.16 Stadtbezirk Plieningen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	12.988
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	4.701
Schulen (Schülerzahl)	1 Grundschule (324), 1 Gemeinschaftsschule (42), 1 Haupt-/Werkrealschule (99), 1 Gymnasium (499)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	424
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b> 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 umgestiegen 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 über-

schritten. 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
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 im Abschnitt Killesberg - Möhringen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Bereich Steckfeld: Neue Busbedienungskategorie 3 (alternativ zur Stadtbahnanbindung Birkach)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

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 (Kap. 3.1.3)
Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Anpassung des Busangebots auf den Fildern auf S-Bahn-Anschluss Neuhausen und Filderbahnhof	Netzausbau (Kap. 3.4.1)
Standort für Leihfahrradsystem in Plieningen	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.17 Stadtbezirk Sillenbuch

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	23.592
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	7.840
Schulen (Schülerzahl)	3 Grundschulen (1.018), 1 Haupt-/Werkrealschule (51), 1 Realschule (340), 1 Gymnasium (966)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	449
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%

<b>Mobilitätspunkt</b> 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 (Kap. 3.1.1)
U8: Fahrtenangebot an Samstagen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)



Direktbus Obertürkheim – Plieningen – Flughafen mit Busbeschleunigungsmaßnahmen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Busfahrstreifen in der - Bockelstraße, - Kirchheimer Straße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 65: Einsatz von Gelenkbussen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)

## 5.18 Stadtbezirk Stammheim

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b> Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	11.808
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	4.879
Schulen (Schülerzahl)	1 Grundschule (331), 1 Haupt-/Werkrealschule (24)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b> 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	474		
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%		
<b>Kritische Erschließungsbereiche</b> Siedlungsgebiete mit erschwerten Zugangswegen zu den ÖPNV-Haltestellen			
	Problem		
	Außerhalb der NVP-Einzugsbereiche	Topographische Erschwer-nisse	Ausbauzustand Straßennetz
Stammheim-Nordwest	X		

<b>Mobilitätspunkt Verknüpfungspunkt</b>	<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 (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinie 99: Verdichtung des Fahrplanangebots	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinie 412: Ausgeweitetes Fahrplanangebot	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

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 (Kap. 3.1.1)
Standort für Leihfahrradsystem in Stammheim	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.19 Stadtbezirk Untertürkheim

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	16.367
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	6.528
Schulen (Schülerzahl)	2 Grundschulen (520), 1 Haupt-/Werkrealschule (48), 1 Realschule (611), 1 Gymnasium (779)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	474
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	Angebote
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b> 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.

## 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 (Kap. 3.1.2)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Buslinie 60: zusätzliche Verstärkerfahrten Luginsland – Untertürkheim (nach Bedarf)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Buslinie 61: zusätzliche Verstärkerfahrten Obertürkheim – Untertürkheim (nach Bedarf)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)

Standort für Leihfahrradsystem in Untertürkheim	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)
---	--

## 5.20 Stadtbezirk Vaihingen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
<b>Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015</b>	
Einwohner im Stadtbezirk	45.012
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	16.913
Schulen (Schülerzahl)	5 Grundschulen (1.369), 2 Haupt-/Werkrealschulen (226), 1 Realschule (631), 2 Gymnasien (1.425)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
<b>Quellen:</b>	
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	387
Quell-/Zielverkehr Gesamt Analyse 2010	174.500 Personen pro Tag
Quell-/Zielverkehr Gesamt Prognose 2025	175.900 Personen pro Tag
<b>Modal-Split-Analyse 2010</b>	
Binnenverkehr	17,6%
Quell-/Zielverkehr	33,9%
<b>Modal-Split-Prognose 2025</b>	
Binnenverkehr	17,8%
Quell-/Zielverkehr	36,1%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<b>Angebote</b>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b>	
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

<b>Mobilitätspunkte (Forts.)</b> <b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b>	<u>Angebote</u>
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 ein 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
Panoramabahn: Nutzung der Bahnstrecke für ein Nahverkehrsangebot mit der Schaffung zusätzlicher Haltepunkte	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
U8: Fahrtenangebot an Samstagen	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinie 84: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen Bf. – Eiermann Areal (mit Aufsiedlung)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
U8: Verlängerung ab Vaihingen Bf. nach Vaihingen-West (ggf. auch zum Uni-Campus)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Dürtlewang (mit Sindelbach-Kurve, zunächst nur HVZ)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad (ggf. alternativ zur Verdichtung der Buslinie 84)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Verbesserte Zugänglichkeit der S-Bahn-Station „Österfeld“ aus Richtung Kaltental	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße (Möhringen Freibad) – Anbindung an die U6 und Busanbindung zum Synergiepark	Verkürzung der Reisezeiten



## 5.21 Stadtbezirk Wangen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	8.904
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	3.490
Schulen (Schülerzahl)	1 Grundschule (267), 1 Haupt-/Werkrealschulen (150)

<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	376
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%

<b>Mobilitätspunkt</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodaler Verknüpfungspunkt</b> 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 Einzugsbereiche 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 (Kap. 3.1.2)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
Standort für Leihfahrradsystem in Wangen	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.22 Stadtbezirk Weilimdorf

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b> Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	31.307
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	11.949
Schulen (Schülerzahl)	5 Grundschulen (1.144), 2 Haupt-/Werkrealschulen (224), 1 Realschule (468), 1 Gymnasium (622)
<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b> 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	417
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%

<b>Mobilitätspunkte</b>	Angebote
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b> 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.

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 Normalwerktagen 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 (zunächst nur HVZ)	Erhöhung der Beförderungskapazitäten (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Buslinie 90: Ausweitung der Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Ortsbus: Ausweitung des Fahrplanangebots und Verbundintegration	Verbesserung der räumlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Maßnahmen, die vertieft zu untersuchen sind:

Maßnahme	Primäre Wirkung im Stadtbezirk
U16: Neue Streckenführung Löwenmarkt/Rastatter Straße - Weilimdorf Bf. – Hausen (mit Fahrplanverdichtung)	Verkürzung der Reisezeiten (Kap. 3.1.3)
Zusätzliche Standorte für Leihfahrrad-system	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)
Ausbau des P+R-Angebots am Bahnhof Weilimdorf	Verbesserung der intermodalen Verknüpfung (Kap. 3.6.1)

## 5.23 Stadtbezirk Zuffenhausen

### Kenndaten und Analyseergebnisse

<b>Strukturdaten (Stand 2014/2015)</b>	
Quelle: Datenkompass Stadtbezirke Stuttgart 2014/2015	
Einwohner im Stadtbezirk	37.156
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort)	14.355
Schulen (Schülerzahl)	6 Grundschulen (1.342), 2 Haupt-/Werkrealschulen (349), 2 Realschulen (732), 1 Gymnasium (789)
<b>Verkehrliche Kenn- und Entwicklungsdaten</b>	
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	366
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%

<b>Mobilitätspunkte</b>	<u>Angebote</u>
<b>Multimodale Verknüpfungspunkte</b> 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 Schönbühl 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 (Kap. 3.1.1)
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage (im Umfang des aktuellen Donnerstag-Angebots)	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Anbindung von Zazenhausen an das Nachtverkehrsnetz mit Nachttaxi	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)

Buslinie 99: Verdichtung des Fahrplanangebots	Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Kap. 3.1.2)
Busfahrstreifen in der - Schwieberdinger Straße, - Nordseestraße, - Ludwigsburger Straße.	Busbeschleunigung bzw. Verstetigung der Betriebsabläufe (Kap. 3.1.3)

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 (Kap. 3.1.1)

## **6. Zusammenfassung**

### **6.1 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 bereits gültigen Schadstoffgrenzwerte allein aufgrund des technischen Fortschritts in Bälde eingehalten werden. Die Wirkung des technischen Wandels wird durch den Umstand, dass auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben Emissionen erzeugen, zusätzlich gedämpft. Gesunde Lebensverhältnisse in den City-Bereichen sind deshalb ohne eine stärkere Regulierung des motorisierten Verkehrs nicht zu gewährleisten.
- 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 Lebens- und Aufenthaltsqualität dort, 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 engagiert sich die Landeshauptstadt Stuttgart bereits in diesem Sinne. Zusätzlich sieht der Luftreinhalteplan des Landes Baden-Württemberg für Stuttgart ab 2018 Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten in Teilen des Stadtgebiets vor. Zwar sollen diese nur an Tagen mit hoher Schadstoffbelastung der Luft in Kraft gesetzt werden. Für eine bedarfsgerechte Auslegung der Verkehrsinfrastruktur wären allerdings dauerhafte Regelungen sinnvoller. Die Landeshauptstadt wird sich auf Bundes- und Landesebene für entsprechende Instrumente einsetzen, gleichzeitig aber auch prüfen, inwieweit in ihrem unmittelbaren Einflussbereich weitere regulierende Eingriffe in den motorisierten Straßenverkehr möglich sind.

## **6.2 Ausbauoffensive ÖPNV**

Eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs im Stuttgarter Talkessel soll die Attraktivität und Zentralität der Stuttgarter Innenstadt nicht beeinträchtigen. Der öffentliche Nahverkehr muss deshalb in der Lage sein, Pkw-Fahrer, die aufgrund von steuernden Eingriffen in den motorisierten Individu-

alverkehr 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. 6.1

<b>Maßnahmen zur Steigerung der Beförderungskapazitäten</b>
U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heselach (Vorlaufbetrieb: Schnellbuslinie X1)
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 (zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten)
U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark an Normalwerktagen (tagsüber)
Buslinien 42 und 43: Angebotsverdichtung in den Hauptverkehrszeiten
Buslinien 54, 60, 61, 65 und 91: Gelenkbuseinsatz und/oder Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten nach Bedarf
Ausbau der Betriebshofkapazitäten für Stadtbahnen und Busse

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, fahrplantrouer Fahrbetrieb neben der Attraktivität des ÖPNV auch einer wirtschaftlichen Be-

triebsabwicklung. Auswertungen und Beobachtungen der Verkehrsunternehmen zeigen dringlichen Verbesserungsbedarf an den nachfolgend genannten Knoten und Straßenabschnitten:

Anl. 6.1

#### 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.

Einrichtung von Busspuren und/oder Reduzierung der straßenbegleitenden Parkierung:

- Schwieberdinger Straße,
- Wagenburgstraße,
- Hauptstätter Straße,
- Rotebühlstraße,
- Daimlerstraße,
- König-Karl-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. 6.2

<b>Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung</b>
U3/U5: Verlängerung Plieningen Garbe – Birkach mit Neubau der Verbindungskurve Möhringen und Taktverdichtung U5 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
Fahrplanverbesserungen bei <ul style="list-style-type: none"> <li>- U8: Betrieb an Samstagen,</li> <li>- Buslinie 90: Ausweitung der Betriebszeit an Sonn- und Feiertagen,</li> <li>- Buslinie 92: Verdichtung in Stuttgart-West,</li> <li>- Buslinie 99: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt tagsüber,</li> <li>- Buslinie 412: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt tagsüber.</li> </ul>
Ausweitung des Nachtbusverkehrs auf alle Wochentage mit neuer Anbindung von Zazenhausen durch Nachttaxi
Busbedienungskategorie 1 nach NVP: Anhebung auf 15-Minuten-Takt in der Spätverkehrszeit
Ausdehnung der Busbedienungskategorie 3 auf die Bereiche <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steckfeld (soweit Stadtbahnanschluss noch nicht hergestellt),</li> <li>- Aspenwaldstraße (Botnang),</li> <li>- Paul-Lincke-Straße (Botnang).</li> </ul>
Anpassung des Busverkehrs an neue/veränderte Bedienungsaufgaben: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buslinie 84: Verdichtung bei Ansiedlung Eiermann-Areal (Vaihingen),</li> <li>- Feinerschließung des Areals Neckarpark/Güterbahnhof in Bad Cannstatt,</li> </ul>

- Anpassung der Filderbuslinien an die S-Bahn-Verlängerung nach Neuhausen und den neuen Filderbahnhof.

Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation an Haltestellen

Anl. 6.3

**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 – Dürtlewang (mit Sindelbach-Kurve, zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten)

U19: Verlängerung Neugereut – Fellbach-Schmiden

U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/Plieningen (Weiterentwicklung der Anbindung von Birkach über Möhringen)

U16: Neue Streckenführung Löwenmarkt/Rastatter Straße – Weilimdorf Bf. – Hausen (mit Fahrplanverdichtung)

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)

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 – Mittnachstraße 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.

Anl. 6.4

#### Maßnahmen zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung

##### Zusätzliche Standorte für Leihfahrradsysteme

- in Botnang,
- im Fasanenhof,
- in Freiberg,
- in Plieningen,
- im Sommerrain,
- in Stammheim,
- in Untertürkheim,
- in Wangen,
- in Weilimdorf.

##### 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.

## 6.3 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

- Prüfung eines Einheitstarifs durch Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20
- Kooperation mit bzw. (Teil-) Integration von alternativen und ergänzenden Bedienungsformen des ÖPNV (z.B. Ortsbusverkehre) in den VVS-Tarif
- Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS-Tarif
- Verbunderweiterungen, wo diese aus verkehrlicher Sicht bzw. aufgrund der Nachfrage Sinn machen
- Einführung und Weiterentwicklung des Landestarifs als „Dachtarif“ für verbundüberschreitende Verkehre

#### ...bezüglich einzelner Tarifangebote

##### Gelegenheitsverkehr

- Prüfung einer Ausdehnung des Geltungsbereiches des Kurzstreckentickets
- Ersatz des konventionellen 4er-Tickets und weiterer Tarifprodukte (z. B. Messe-KombiTickets) durch ein elektronisches Ticket (HandyTicket), um auf die kostenintensiven Entwerter verzichten zu können.
- Profilierung des TagesTickets als günstiges Einsteigerangebot in das System ÖPNV

<b>Berufsverkehr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktivitätssteigerung des 9-Uhr-Umwelt-Tickets</li> <li>– Überarbeitung des JahresTicket Plus prüfen.</li> <li>– Neues, flexibles Tarifprodukt für Teilzeitbeschäftigte und Fahrgäste, die öfter fahren, für die sich ein Zeitticket aber nicht lohnt (HandyTicket, eTicket). Ein solches Tarifprodukt kann aber nur im Bereich neuer Vertriebswege (HandyTicket, eTicket) umgesetzt werden.</li> </ul>
<b>Ausbildungsverkehr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erweiterung des Berechtigtenkreises für das Scool-Abo</li> <li>– Umwandlung Scool-Abo in ein echtes Jahresabonnement</li> <li>– Attraktivitätssteigerung des Ausbildungs-Abos</li> <li>– Prüfung der Einführung eines einheitlichen Tarifangebots für alle jungen Menschen</li> </ul>
<b>Senioren</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einführung des Angebots „Führerschein gegen Senioren-JahresTicket“</li> </ul>
<b>...bezüglich des Fahrausweisvertriebs</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausweitung der polygoCard auf alle Zeittickets</li> <li>– Weiterer Ausbau der polygoCard zu einer multimodalen Bürgerkarte mit einer tariflichen/technischen Integration von nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen</li> <li>– Aufbau einer regionalen inter- und multimodalen Mobilitätsplattform mit Buchungsmöglichkeiten für den ÖPNV und nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen</li> <li>– Erleichterter Zugang zum Ticketkauf über Handy</li> <li>– Bundesweite Interoperabilität des HandyTickets</li> <li>– Überprüfung der Notwendigkeit von konventionellen Entwertern</li> </ul>

## 6.4 Hinweise 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 (Stadtbahn-



nen 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 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. Panoramabahn 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 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 (vgl. Kap. 3.1.2 und 6.2) 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.

## **6.5 Erwartungen an den Bundes- und den 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 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.

## **6.6 Zeitliche Perspektive**

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**

**Entwurf**

**Anlagen**

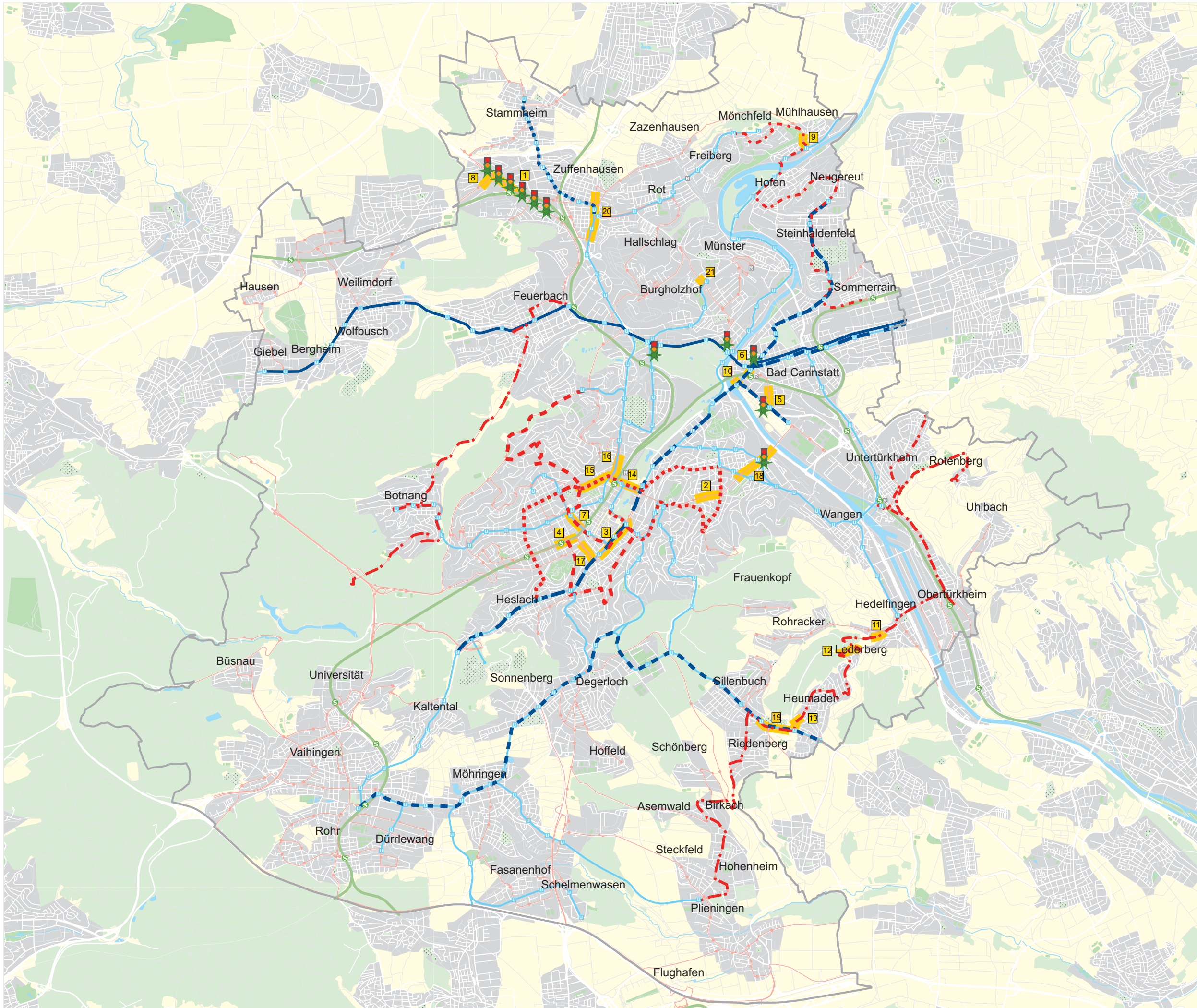
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH  
im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart

## **Verzeichnis der Anlagen**

- |        |     |   |
|--------|-----|---|
| Anlage | 6.1 | Maßnahmen zur Steigerung der Beförderungskapazitäten und zur Stabilisierung der Betriebsabläufe                                   |
| Anlage | 6.2 | Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale<br>Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung                  |
| Anlage | 6.3 | Prüfaufträge für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale<br>Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung |
| Anlage | 6.4 | Maßnahmen zur Verbesserung der intermodalen Verknüpfung   |

# Nahverkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Maßnahmen zur Steigerung  
der Beförderungskapazitäten  
und zur Stabilisierung der  
Betriebsabläufe

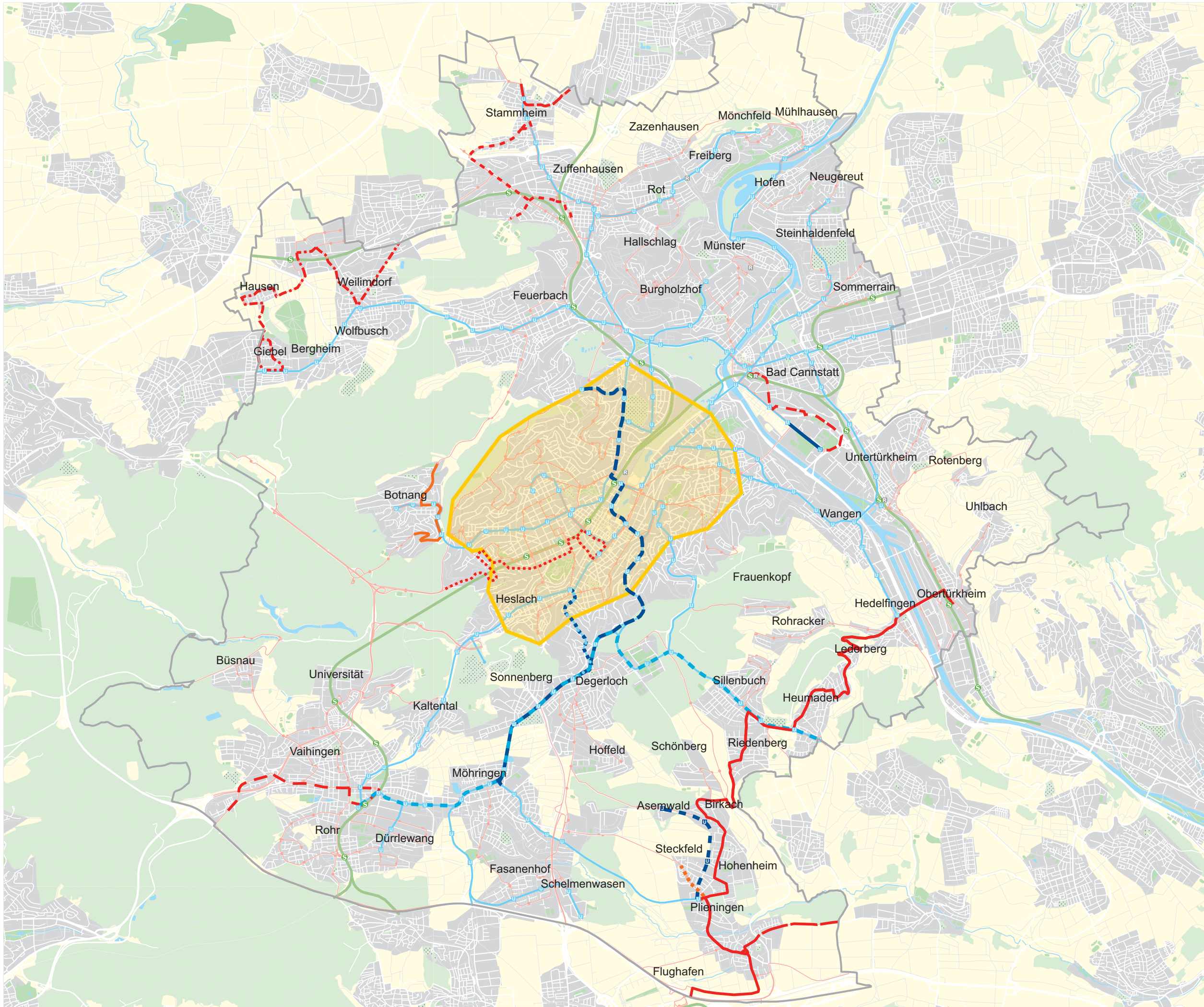


- U1: Ertüchtigung der Linie für den Einsatz von Doppelzügen im Abschnitt Fellbach – Heslach
- - - U8: Verdichtung im Abschnitt Vaihingen – Heumaden an Normalwerktagen
- - - - - U15: zusätzliche Verstärkerfahrten Stammheim - Zuffenhausen
- U16: Neue Linie Fellbach – Giebel  
Verstärkung der Linie U13  
(zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten)
- - - - - U19: Dauerhafter Weiterbetrieb der Linie Neugereut – Neckarpark tagsüber an Normalwerktagen
- - - - - 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

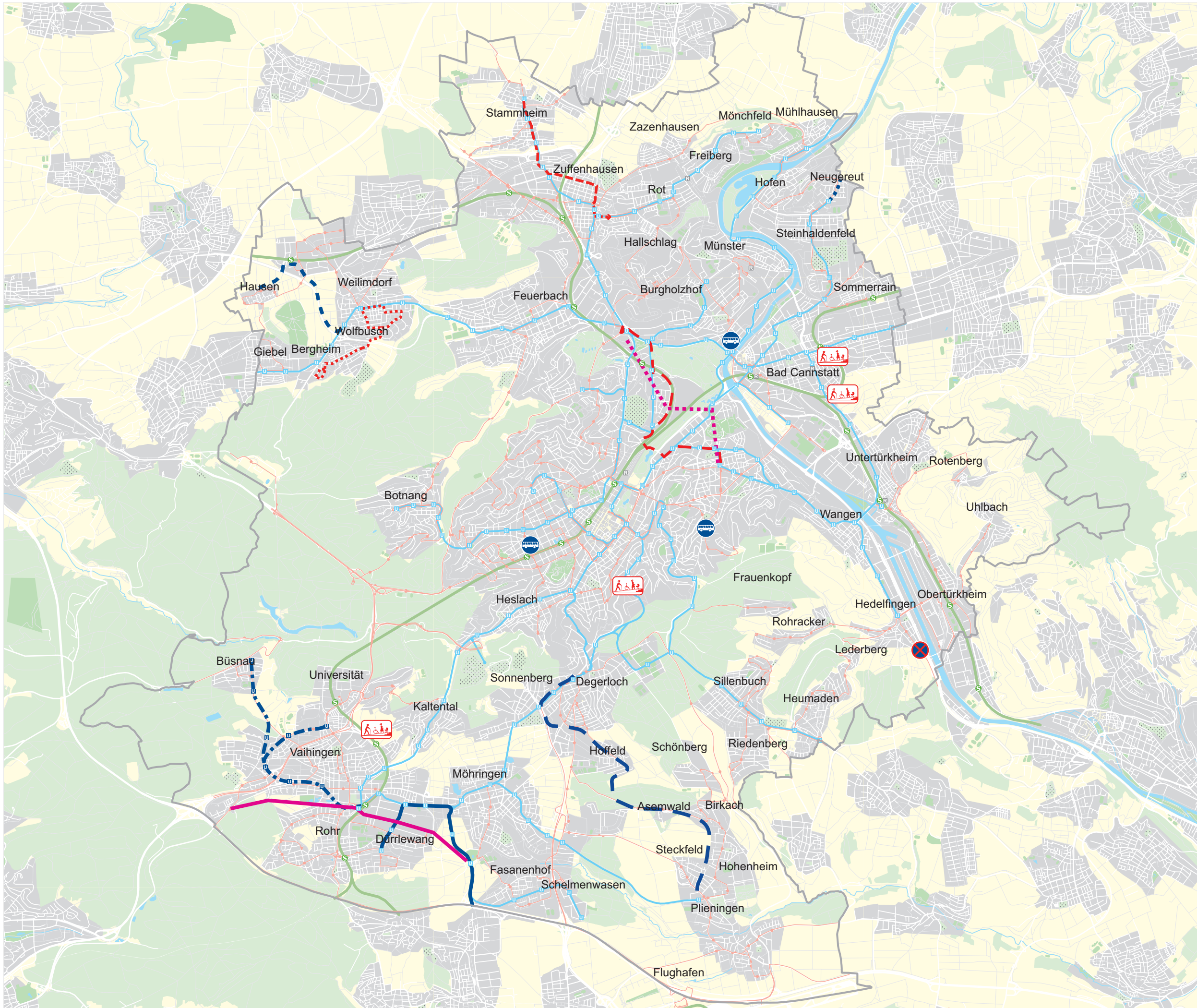
- ■ ■ ■ ■ U3/U5: Verlängerung Plieningen  
Garbe – Birkach mit Neubauder  
Verbindungskurve Möhringen  
und Taktverdichtung U5 im Ab-  
schnitt Killesberg - Möhringen
- U19: Verlängerung Neckarpark  
(Stadion) – Mercedes-Benz-  
Museum
- ■ ■ ■ ■ Linie 10 (Zahnradbahn): Ausweitung  
der Betriebszeit  
(nach Modernisierung)
- Direktbus Obertürkheim – Plieningen  
– Flughafen mit Busbeschleu-  
nungsmaßnahmen
- ■ ■ ■ ■ U8: Betrieb an Samstagen
- - - - - Buslinie 90: Ausweitung der Betriebs-  
zeit 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 Busbedienungs-  
kategorie 3 Steckfeld
- Ausdehnung der Busbedienungs  
kategorie 3 Aspenwaldstraße/  
Paul-Linke-Straße
- - - - - Buslinie 84: Verdichtung bei Aufsied-  
lung Eiermann-Areal  
(Vaihingen)
- - - - - Feinerschließung des Areals Neckar-  
park/Güterbahnhof in  
Bad Cannstatt
- - - - - Anpassung der Filderbuslinien an die  
S-Bahn-Verlängerung nach  
Neuhausen und den neuen  
Filderbahnhof


















# Nahverkehrs- entwicklungsplan Landeshauptstadt Stuttgart

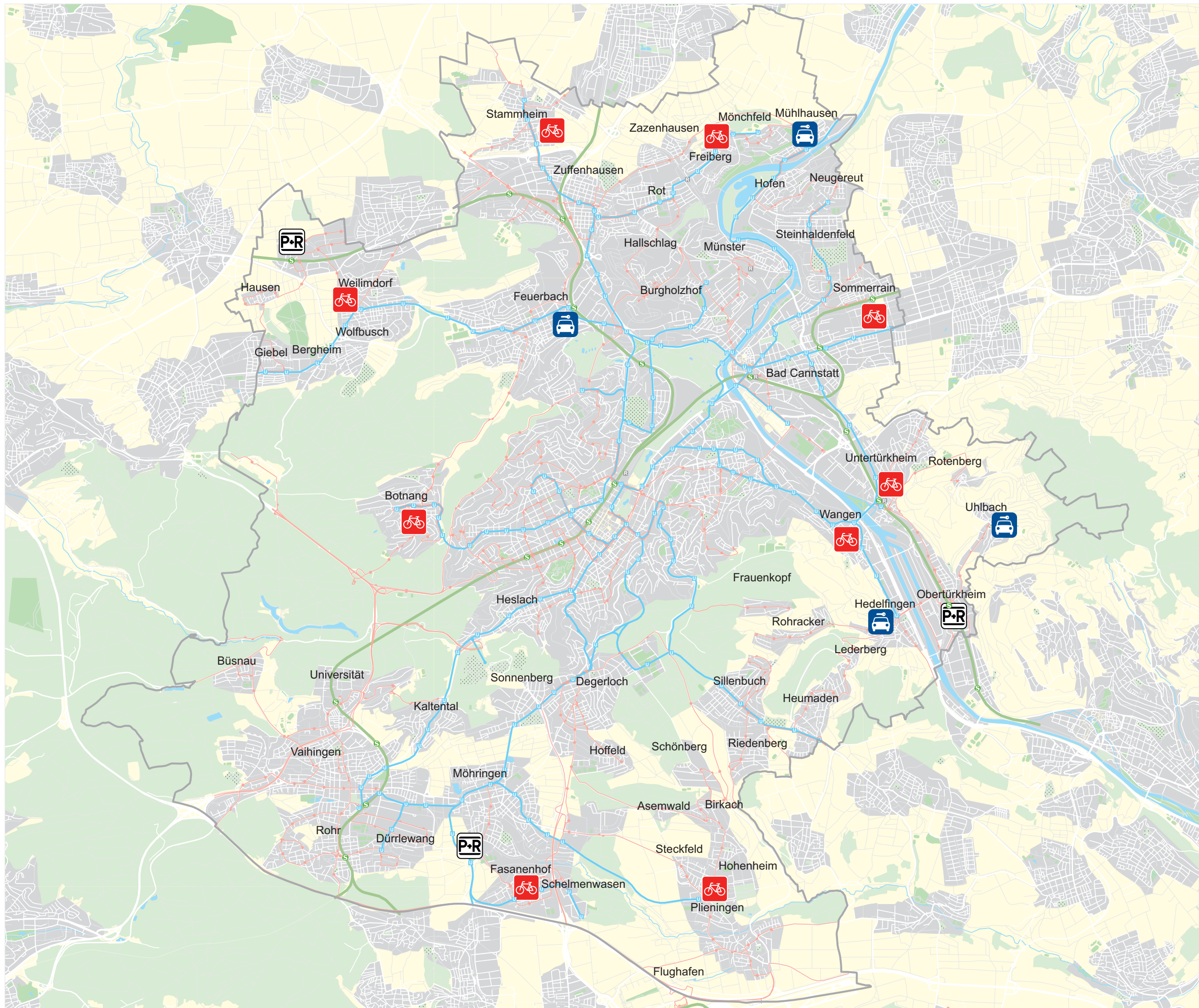
Prüfaufträge für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsmerkmale Verfügbarkeit, Beförderungsgeschwindigkeit und Wertschätzung





-  U8: Verlängerung ab Vaihingen Bf. nach Vaihingen-West
-  U17: Neue Linie Filder – Wallgraben – Dürriewang (mit Sindelbach-Kurve, zunächst nur in den Hauptverkehrszeiten)
-  U19: Verlängerung Neugereut – Fellbach-Schmiden
-  U5: Neue Streckenführung Degerloch – Hoffeld – Asemwald – Birkach/Plieningen
-  U16: Neue Streckenführung Löwenmarkt/Rastatter Straße – Weillimdorf Bf. – Hausen (mit Fahrplanverdichtung)
-  Buslinie 412: Verlängerung ab Stammheim bis Zuffenhausen via Zabergäustraße
-  Buslinie 47: Neue Linie Pragsattel – Mitnachtsstraße (S) – Stuttgart-Ost (ggf. Vorlaufbetrieb zur Luftseilbahn via Mineralbäder)
-  Ortsbus Weillimdorf: Ausweitung des Fahrplanangebots und Verbundintegration
-  Luftseilbahn Eiermann-Areal (Vaihingen) – Vaihingen Bf. – Möhringen Freibad mit P+R-Anlage an der Nord-Süd-Straße
-  Luftseilbahn Pragsattel – Mitnachtsstraße 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