

NAHVERKEHRS- PLAN 2025



Nahverkehrsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

4. Fortschreibung

Januar 2026



Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abkürzungsverzeichnis.....	V
Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	IX
1. Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan	1
1.1 Einführung	1
1.2 Fortschreibung des Nahverkehrsplans.....	1
1.3 Der rechtliche und organisatorische Rahmen.....	2
1.3.1 EU-Verordnung Nr. 1370/2007.....	2
1.3.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	2
1.3.3 ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)	3
1.3.4 Der organisatorische Rahmen.....	4
1.4 Übergeordnete Planwerke und konzeptionelle Ansätze	5
1.4.1 Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg.....	5
1.4.2 Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart.....	6
1.4.3 ÖPNV-Pakt	7
1.4.4 Klimamobilitätsplan (KMP)	7
1.4.5 Verkehrsentwicklungskonzept 2030 der Landeshauptstadt Stuttgart.....	8
1.4.6 Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart	9
1.4.7 Sonstige Planwerke und konzeptionelle Ansätze	9
2. Bestandsaufnahme	11
2.1 Raumstrukturelle Grundlagen	11
2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung.....	11
2.1.2 Strukturelle Kenngrößen	11
2.2 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	12
2.2.1 Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr	13
2.2.2 Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr	15
2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr	16
2.2.4 On-Demand-Verkehre.....	17

2.2.5	Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten.....	18
2.2.6	Verbundtarif	19
2.3	Verknüpfung	19
3.	Verkehrsnachfrage	21
3.1	Datengrundlage	21
3.2	Verkehrsanalyse 2019	21
3.3	Verkehrsprognose 2030.....	23
4.	Ziele und Rahmenvorgaben	26
4.1	Einführung	26
4.2	Leistungserstellung	26
4.3	Bedienungsqualität	27
4.3.1	Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)	27
4.3.2	Beförderungszeiten	29
4.3.3	Bedienungshäufigkeiten	29
4.4	Ergänzungsverkehre	33
4.5	Beförderungsqualität.....	34
4.5.1	Fahrzeuge.....	34
4.5.2	Haltestellen	37
4.5.3	Kundenservice	39
4.5.4	Verbundintegration.....	39
4.6	Barrierefreiheit	41
4.6.1	S-Bahn und landesbestellter SPNV (nachrichtlich).....	41
4.6.2	Stadtbahn	42
4.6.3	Bus	43
4.6.4	Informationsangebot	47
4.7	Zielsetzungen für die Verkehrsfinanzierung	48
5.	Ausbau, Verbesserung und Erhalt des ÖPNV-Angebots	50
5.1	Vorgehensweise	50
5.2	Überprüfung des Verkehrsangebots.....	50

5.2.1	Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)	50
5.2.2	Beförderungszeiten	51
5.2.3	Bedienungshäufigkeiten	51
6.	Ausbau, Verbesserung und Erhalt des ÖPNV-Angebots	53
6.1	Einführung	53
6.2	Grunderneuerung.....	53
6.3	Stadtbahn	56
6.3.1	Abgeschlossene Projekte und Angebotsverbesserungen.....	56
6.3.2	Zukünftige Ausbauprojekte.....	57
6.3.3	Kapazitätssteigerungen im bestehenden Stadtbahnnetz	58
6.3.4	Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität	60
6.4	Bus	62
6.4.1	Umgesetzte Angebotsverbesserungen.....	62
6.4.2	Zukünftige Angebotsverbesserungen	62
6.4.3	Ausbau der Businfrastruktur	64
6.4.4	Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität	66
6.4.5	Zurückgestellte Maßnahmen	68
6.5	Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ).....	69
6.6	Angebotsverbesserungen bei On-Demand-Verkehren	70
6.7	Maßnahmen anderer Aufgabenträger (nachrichtlich)	72
	Prüfung der Umweltauswirkungen	XI
	Anlagenverzeichnis	XV

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AG	Aktiengesellschaft
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
Bf.	Bahnhof
BIT-V	Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben
bwTarif	Baden-Württemberg-Tarif
bzw.	beziehungsweise
ca.	Circa
cm	Zentimeter
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
d.h.	das heißt
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ECE	Economic Commission for Europe
EG	Europäische Gemeinschaft
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FBZ	Frühverkehrszeit
GBI.	Gesetzblatt
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GR Drs	Gemeinderatsdrucksache
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IRE	InterRegioExpress (Nahverkehr-Zuggattung)
ITCS	Intermodal Transport Control System
IVLZ	Integrierte Verkehrsleitzentrale
Km	Kilometer
Km ²	Quadratkilometer
Km/h	Kilometer pro Stunde
KMP	Klimamobilitätsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MEX	Metropolexpress
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
Nr.	Nummer
NVEP	Nahverkehrsentwicklungsplan
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung)
RT	Ruftaxi
RVP	Regionalverkehrsplan

S21	Stuttgart 21 (Bahnprojekt)
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
sog.	sogenannte(r/s)
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SVE	Städtischer Verkehrsbetrieb Esslingen
SVZ	Spätverkehrszeit
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH
u.a.	unter anderem
UN	Vereinte Nationen
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVwG	Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEK	Verkehrsentwicklungskonzept
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
WLAN	Wireless Local Area Network
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

	Bezeichnung	Seite
Tabelle 2-1	Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien in der Stadt Stuttgart (Fahrplan 2024)	13
Tabelle 2-2	Regionalschnellverkehrslinien ausgehend vom Stuttgarter Hauptbahnhof (Fahrplan 2024)	14
Tabelle 2-3	S-Bahn-Linien in der Region Stuttgart (Fahrplan 2024)	15
Tabelle 3-1	Übersichtswerte Verkehrsanalyse 2019	22
Tabelle 3-2	Detailauswertung Analysefall 2019	23
Tabelle 3-3	Übersichtswerte Verkehrsprognose 2030	24
Tabelle 3-4	Detailauswertung Verkehrsprognose 2030	25
Tabelle 4-1	Richtwerte für die Einzugsbereiche von Haltestellen	28
Tabelle 4-2	Kategorisierung der Mindestbedienungshäufigkeiten	30
Tabelle 4-3	Betriebs- und Verkehrszeiten – angestrebte tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebots an für die räumliche Erschließung wichtigen Haltestellen	30
Tabelle 4-4	Barrierefreier Ausbauzustand der Stadtbahn-Haltestellen in Stuttgart (Stand: 31.01.2020)	42
Tabelle 4-5	Ausbauzustand der Bushaltestellen auf Stuttgarter Gemarkung (Stand 31.01.2020)	45
Abbildung 4-1	Anzahl barrierefrei ausgebauter Haltepositionen pro Jahr (Stand: 06.10.2025)	46
Tabelle 5-1	Zuordnung der Linien zu Mindestbedienungskategorien	53

1. Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

1.1 Einführung

Nach § 5 des Landesgesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)¹ ist „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“, die gemäß § 6 von den Aufgabenträgern wahrzunehmen ist. Als Aufgabenträger außerhalb des klassischen Eisenbahnverkehrs werden dabei die Stadt- und Landkreise benannt. Als Stadtkreis ist die Landeshauptstadt Stuttgart demnach Aufgabenträger für alle Verkehrsangebote auf der Basis des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)² auf ihrer Gemarkung.

Der Nahverkehrsplan (NVP) dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen. Die Inhalte und die Regelungen zur Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne werden vom Landesgesetzgeber ebenfalls im ÖPNV-Gesetz vorgegeben (§§ 11 und 12). Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf. Der Nahverkehrsplan gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs verbindlich vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt.

1.2 Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Die vorausgehende Fassung des Nahverkehrsplans wurde am 25. Februar 2021 vom Gemeinderat verabschiedet. Sie bildet auch die Grundlage für die aktuelle Fortschreibung.

Dem Ausbau und der Förderung des ÖPNV kommt im Alltag der Stuttgarterinnen und Stuttgarter – zum Beispiel für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen –, aber auch bei der multilateral vereinbarten Reduktion von Treibhausgasen eine bedeutende Rolle zu. Auch Maßnahmen aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan sowie dem Klimamobilitätsplan werden in den Nahverkehrsplan übernommen.

Der am 20. Dezember 2018 vom Gemeinderat beschlossene Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) unterliegt nur wenigen inhaltlichen Vorgaben seitens des Gesetzgebers und stellt daher die Entwicklungsperspektiven des Nahverkehrs in der Landeshauptstadt umfassender und

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

² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung.

mit einem längerfristigen Horizont dar. Der am 16. Mai 2024 beschlossene Klimamobilitätsplan besteht aus insgesamt 71 Maßnahmen, mit denen die Landeshauptstadt die Reduktion von Treibhausgasen im Mobilitätsbereich voranbringen möchte. Eine wichtige Rolle spielt dabei der umweltfreundliche Betrieb der Busflotte und der generelle Ausbau des ÖPNV.

1.3 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

1.3.1 EU-Verordnung Nr. 1370/2007

Am 3. Dezember 2007 wurde die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Sie ersetzte die bis dahin für den ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69³ und Nr. 1893/91 und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Eine Modifikation der Verordnung 1370/2007 erfolgte im Jahr 2016 durch die Verordnung Nr. 2016/2338. Diese Änderung betraf in erster Linie den Schienenpersonenverkehr der Eisenbahnen und hatte nur geringe Auswirkungen auf den Rechtsrahmen für den ÖPNV. Bisher wurden keine weiteren wesentlichen Änderungen vorgenommen, die die Verordnung Nr. 1370/2007 betreffen.

Die EU-Verordnung 1370/2007 legt fest, wie die Aufgabenträger das im öffentlichen Interesse gebotene ÖPNV-Angebot sicherstellen können. Öffentliche Zuschüsse für nicht kostendeckende Verkehre müssen auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) gewährt werden. Dessen Vergabe erfolgt in der Regel im Wettbewerb. Alternativ kann der Verkehr durch ein eigenes öffentliches Unternehmen erbracht werden, den sogenannten internen Betreiber. In diesem Fall ist auch eine Direktvergabe möglich.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich für die letztere Vorgehensweise entschieden und mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) mit dem Betrieb der städtischen Bus- und Stadtbahnlinien einschließlich der Seil- und Zahnradbahn beauftragt. Die Laufzeit des aktuellen ÖDLA beträgt 22 Jahre, also bis Ende 2040.

1.3.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt für Deutschland den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV fest, also den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Es stellt Genehmigungspflichten auf und regelt die Betätigung der Verkehrsunternehmen auf dem ÖPNV-Markt. Mit Wirkung zum 01.01.2013 wurde das PBefG novelliert und

³ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. L 156 vom 28.6.1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29.6.1991.

an die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 angepasst. Nach wie vor wird zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehren, also solchen ohne Zuschüsse, und Verkehren unterschieden, für die der Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt.

Im PBefG wird unter § 8 Abs. 3 und 3a auch die Bedeutung des Nahverkehrsplans für das Genehmigungsverfahren geregelt. Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration. Die Genehmigungsbehörden haben die Nahverkehrspläne zu berücksichtigen und können die Erteilung einer Liniengenehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht.

An gleicher Stelle verpflichtet das PBefG die Aufgabenträger auch, über den Nahverkehrsplan das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit des öffentlichen Nahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 zu verfolgen. Auch der Umgang mit möglichen Zielabweichungen wird hier geregelt. Wenngleich das Zieldatum bereits überschritten ist, bringt die Landeshauptstadt die Barrierefreiheit im ÖPNV Jahr für Jahr mit großem finanziellem Einsatz voran. Auch in Zukunft wird die Herstellung der Barrierefreiheit ein wichtiges Ziel der Landeshauptstadt.

Am 21. August 2021 trat eine weitere Novellierung des PBefG in Kraft. Diese brachte einige wichtige Änderungen mit sich, die auf aktuelle Herausforderungen und Entwicklungen im Verkehrssektor reagieren sollte. Ein Hauptpunkt der Novellierung befasst sich mit der Integration von neuen Mobilitätsdiensten. Der neue § 44 des PBefG („Linienbedarfsverkehr“) schafft eine Grundlage zur Integration und Genehmigung von Ridepooling-/On-Demand-Verkehren, die eine Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot darstellen. Durch die Integration neuer Mobilitätsdienste können Verkehrsangebote effizienter und umweltfreundlicher durchgeführt werden und zur Reduzierung des Individualverkehrs und zur Senkung von Emissionen beitragen. Besonders in Bereichen mit einer niedrigen oder diffusen Bevölkerungsverteilung oder in Bereichen, den der klassische ÖPNV aufgrund der Straßenverhältnisse nicht erreichen kann, können diese Dienste die Erreichbarkeit und Flexibilität und somit die Mobilität der Bevölkerung verbessern.

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

Der gesetzliche Rahmen für den ÖPNV wird ferner durch das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG)

geprägt. Es bestimmt die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den Nahverkehr außerhalb des Eisenbahnverkehrs (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG). Hieraus leitet sich auch die Zuständigkeit der Landeshauptstadt Stuttgart ab.

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

1.3.4 Der organisatorische Rahmen

1.3.4.1 Aufgabenträger in der Region Stuttgart

Die Zuständigkeiten für den öffentlichen Nahverkehr sind in der Region Stuttgart auf mehrere Aufgabenträger verteilt. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon ist der „regionalbedeutsame Schienenpersonennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region Stuttgart“, für die der Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft zugewiesen bekommen hat. Beim regional-bedeutsamen Schienenverkehr handelt es sich insbesondere um die S-Bahn Stuttgart. Für Bahnstrecken außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, der Regionalschnellzugverbindungen, die nicht regional bedeutsam sind, sowie für die übrigen Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) sind generell die Landkreise bzw. die Landeshauptstadt Stuttgart Aufgabenträger. In Einzelfällen wird dabei von den Landkreisen die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft an lokale Zweckverbände oder große Kreisstädte delegiert. Regionale Expressbusverkehre, die einer besseren Vernetzung des S-Bahn-Systems dienen sollen, fallen wiederum in die Zuständigkeit des VRS.

1.3.4.2 Die Landeshauptstadt Stuttgart als Aufgabenträger für den ÖPNV

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

Für die ÖPNV-Erschließung und -Bedienung der Landeshauptstadt Stuttgart sind der S-Bahn-Verkehr und der Regionalzugverkehr ebenfalls essenziell. Soweit für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Landeshauptstadt hier Änderungen wünschenswert sind, sind sol-

che Anliegen diesen Aufgabenträgern zu übermitteln und damit im städtischen Nahverkehrsplan allenfalls nachrichtlich dargestellt. Über deren Umsetzung entscheiden die anderen Aufgabenträger eigenständig und sind durch sie zu finanzieren.

1.3.4.3 Betreiberstruktur

In der Landeshauptstadt Stuttgart wird der Stadtbahnverkehr sowie die Zahnradbahn und Seilbahn ausschließlich, der Busverkehr nahezu vollständig durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) betrieben. Weiterhin bedient die SSB einige ausbrechende Verkehrslinien in die benachbarten Landkreise. Diesen Linien kommt eine Zubringerfunktion aus dem Umland zu Stadtbahn-/S-Bahn-Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung zu. Das Bedienungskonzept dieser Linien ist daher an den Bedarfen der kreisangehörigen Kommunen orientiert.

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

Auf einzelnen, aus dem Umland einbrechenden Buslinien sind im Stadtgebiet auch private Verkehrsunternehmen tätig. Die Laufzeit ihrer Verkehrsverträge richtet sich nach den in den benachbarten Landkreisen getroffenen Regelungen, da diese aufgrund ihrer Aufgabenträgerschaft für diese Verkehre die Vergabe und Finanzierung verantworten.

1.4 Übergeordnete Planwerke und konzeptionelle Ansätze

1.4.1 Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind in verschiedenen strategischen Dokumenten und Plänen formuliert. Der am 14. Dezember 2010 vom Ministerrat beschlossenen Generalverkehrsplan 2010 (GVP) bildet die Grundlage, wobei die Zielsetzungen und Maßnahmen seitdem kontinuierlich weiterentwickelt wurden, etwa durch den „Landesverkehrsplan 2030“.

Nach den Vorstellungen des Landes soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Dies schließt aktuelle Entwicklungen wie die Digitalisierung und die Integration neuer Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre und Carsharing ein.

Ein weiteres zentrales Ziel ist die Reduktion von Emissionen und des Energieverbrauchs. Der Ausbau von Elektromobilität, emissionsfreien Fahrzeugen und umweltfreundlichen Verkehrsträgern wird vorangetrieben. Auch der Ausbau der Fahrradinfrastruktur und die Förderung des Fußverkehrs spielen eine wichtige Rolle. Die Leichtigkeit des Verkehrsflusses und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sind ebenfalls wichtige Aspekte. Letzteres findet auch in der Initiative Vision Zero ihren Ausdruck. Ziel ist es, auf das Thema Sicherheit im Straßenverkehr aufmerksam zu machen, um die Zahl der Verkehrstoten oder Schwerverletzten auf null zu reduzieren.

Der ÖPNV soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden.

Das Eisenbahnnetz, für das das Land unmittelbar die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt, wird kontinuierlich modernisiert und ausgebaut. Ziel ist eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung. Dies umfasst die Einführung und den Ausbau von regelmäßigen Taktverkehren, die Erneuerung und den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur sowie die Nutzung digitaler Technologien zur Optimierung des Betriebs und der Fahrgastinformation.

1.4.2 Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt dem Verband Region Stuttgart. Er stellt dort neben dem Regionalplan und dem Landschaftsrahmenplan ein weiteres Instrument der regionalen Raumordnung dar. Der Regionalverkehrsplan baut auf dem Generalverkehrsplan des Landes auf und enthält für die Region Stuttgart auf der Basis umfangreicher Voruntersuchungen zahlreiche konkrete und hinsichtlich der Dringlichkeit priorisierte Ausbauprojekte für den Straßen- und Schienenverkehr. Daneben trifft der Plan Aussagen zu organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen Konzepten zur Verkehrsbewältigung und deren Wirkungen. Zudem werden globale Aussagen zu den nicht motorisierten Verkehrsarten (zu Fuß, mit dem Fahrrad) gemacht. Auch Luft- und Güterverkehr finden in den Plan ihren Niederschlag.

Der aktuell gültige RVP wurde fortgeschrieben und am 26.07.2023 verabschiedet. Die Aktualisierung erfolgte in einem zweistufigen Verfahren:

- In der durch die Regionalversammlung am 26. Juli 2023 beschlossenen kurzfristigen Ergänzung werden Aspekte behandelt, die keine grundlegenden Untersuchungen, umfangreichen Modellanwendungen oder Vergabeverfahren erfordern.

- In der daran anschließenden mittelfristigen Anpassung sollen Inhalte bearbeitet werden, die vertiefende Betrachtungen, umfassende Anwendungen eines Verkehrsnachfragemodells, methodische Weiterentwicklungen oder externe Expertise erfordern. Für diese Arbeiten werden zunächst die Mobilitätsdaten für die Region Stuttgart aktualisiert und ein neues regionales Verkehrsnachfragemodell entwickelt.

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

1.4.3 ÖPNV-Pakt

Der ÖPNV-Pakt 2025 vom Februar 2014 ist eine Vereinbarung aller im Raum Stuttgart tätigen Aufgabenträger, der die Verteilung von Zuständigkeiten auch unter Berücksichtigung neu entstandener Aufgaben präzisiert und in dem sich diese Aufgabenträger auf die Umsetzung verschiedener Projekte und Standards verpflichten. Für die Landeshauptstadt Stuttgart sind dabei insbesondere die Handlungsfelder Neuordnung der Verkehrsfinanzierung und Einnahmenaufteilung im VVS von Relevanz. Einwohnerinnen und Einwohner, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher der Landeshauptstadt profitieren allerdings auch von den Verpflichtungen zum Angebotsausbau oder zur Stabilisierung der Betriebsabläufe, die das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart und die Verbundlandkreise eingegangen sind. Durch die Einführung des Deutschlandtickets haben sich allerdings die Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV grundlegend verändert. Insbesondere ist die Unsicherheit groß, wie die Zukunft eines wesentlichen Teils der laufenden ÖPNV-Finanzierung konkret aussieht. Vor diesem Hintergrund ist eine wünschenswerte Fortschreibung des ÖPNV-Pakts erst möglich, wenn die größten Unsicherheiten bei der Zukunft der laufenden Finanzierung des ÖPNV beseitigt sind.

1.4.4 Klimamobilitätsplan (KMP)

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans ist auch die Klimastrategie der Landeshauptstadt von Bedeutung. So formuliert der vom Gemeinderat im Sommer 2022 beschlossene Klimafahrplan für die Stadt das Ziel, bis zum Jahr 2035 Klimaneutralität zu erreichen. Dazu sollen 13 Maßnahmenpakete umgesetzt werden, die u.a. auch den Verkehrssektor betreffen, in dem

ungefähr 15% der Stuttgarter Treibhausgasemissionen entstehen. Dabei soll eine Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund von ÖPNV, Rad und Fußverkehr sowie insbesondere eine Elektrifizierung des Verkehrs erreicht werden.

Der Klimamobilitätsplan (KMP) beschreibt auf dieser Grundlage 71 konkrete Maßnahmen, mit denen die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zwischen 2010 und 2030 um mindestens 40% reduziert werden sollen.

Zu diesen Maßnahmen gehört u.a. die Förderung des Radverkehrs durch eine Verbesserung des Radverkehrsnetzes und der Infrastruktur sowie durch eine erhöhte positive Wahrnehmung des Fahrrads. Ebenso soll der Fußverkehr durch stadtweite Maßnahmen zur Verbesserung der Gehwege und der Aufenthaltsqualität gefördert werden. Ein effektives Parkraummanagement ist ebenfalls vorgesehen.

Die Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Nahverkehr ist ein weiterer Schwerpunkt der Maßnahmen. Hierzu zählen bauliche und technische Maßnahmen wie die Umgestaltung von Flächen, die Einrichtung von Mobilitätspunkten sowie bessere Informations- und Sharing-Angebote. Darüber hinaus zielt der Plan darauf ab, die Logistik zu optimieren, insbesondere durch Maßnahmen zur Organisation der Liefer- und Wirtschaftsverkehre, um die "letzte Meile" effizienter zu gestalten.

Die wissenschaftliche Begleitforschung zum KMP hat ergeben, dass die größte Wirkung für die Reduktion von Treibhausgasen im Mobilitätsbereich dadurch erzielt wird, dass Autos und Nutzfahrzeuge und dabei insbesondere auch die Busse der SSB emissionsfrei betrieben werden. Auch aus diesem Grund sind im Nahverkehrsplan Zielstellungen zur Beförderungsqualität in Bezug auf die Qualität der einzusetzenden Fahrzeuge enthalten.

1.4.5 Verkehrsentwicklungskonzept 2030 der Landeshauptstadt Stuttgart

Das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK), in anderen Städten auch Verkehrsentwicklungsplan genannt, ist eine Darstellung der Leitlinien der Verkehrsplanung mit konzeptionellen Aussagen für die Landeshauptstadt Stuttgart. Das im Jahr 2014 verabschiedete VEK 2030 (Zielhorizont 2030) ist perspektivisch auf einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Es stellt für alle Verkehrsarten die zu priorisierenden Handlungsansätze investiver, betrieblicher und ordnungspolitischer Art für die Weiterentwicklung der Verkehrssysteme zusammen.

Das VEK wird vom Aktionsplan „Nachhaltig und innovativ mobil in Stuttgart“ begleitet, der im Lichte der intensiven Diskussion über die Folgen des motorisierten Individualverkehrs für das

Klima sowie die Luft- und Aufenthaltsqualität in der Stadt für mehrere Handlungsfelder konkrete Maßnahmen benennt, die diesen Folgen mit dem Ziel einer Steigerung der Lebensqualität entgegenwirken sollen. Er ist auf einen Zeithorizont von rund fünf Jahren ausgelegt. Der Aktionsplan aus dem Jahr 2013 wurde im Juli 2017 und zuletzt im April 2023 fortgeschrieben.

1.4.6 Nahverkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Stuttgart

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

1.4.7 Sonstige Planwerke und konzeptionelle Ansätze

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

Weiterhin hat der aktuelle Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt einen Einfluss auf den Nahverkehr in Stuttgart. Gemäß § 47 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) soll dieser Plan eine dauerhafte Verbesserung der Luftqualität mit Hilfe geeigneter Maßnahmen sicherstellen. Das Ziel ist es, dadurch die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten bzw. den Zeitraum der Überschreitung zu verringern. Allerdings werden seit mittlerweile vier Jahren an allen Messstationen die Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten, so dass erste Maßnahmen zur Luftreinhaltung bereits

wieder beendet werden.

Darüber hinaus ist bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die Klimastrategie der Landeshauptstadt von Bedeutung. Der vom Gemeinderat im Sommer 2022 beschlossene Klimafahrplan 2035 formuliert für die Stadt das Ziel, bis zum Jahr 2035 Klimaneutralität zu erreichen. Dazu sollen 13 Maßnahmenpakete umgesetzt werden, die u.a. auch den Verkehrssektor betreffen, in dem ungefähr 15% der Stuttgarter Treibhausgasemissionen entstehen. Dabei soll eine Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund von ÖPNV, Rad und Fußverkehr sowie insbesondere eine Elektrifizierung des Verkehrs erreicht werden.

2. Bestandsaufnahme

2.1 Raumstrukturelle Grundlagen

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

2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung

Die Landeshauptstadt Stuttgart liegt als Oberzentrum gemeinsam mit den Städten Ditzingen, Fellbach, Filderstadt, Gerlingen, Korntal-Münchingen und Leinfelden-Echterdingen in der Kernzone der Region Stuttgart. Wegen der Eigenschaft „Landeshauptstadt“ werden die üblichen oberzentralen Aufgaben durch weitere Funktionen ergänzt. Der Landesentwicklungsplan 2002 definiert den Verdichtungsraum Stuttgart zudem als Kristallisationspunkt der Europäischen Metropolregion Stuttgart, der eine besondere Bedeutung für die gesellschaftliche, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung des Landes im nationalen und internationalen Kontext zugewiesen wird.

Gemäß Landesentwicklungsplan ist die Landeshauptstadt auch Ausgangspunkt mehrerer Entwicklungsachsen zu Ober- und Mittelzentren außerhalb der Region Stuttgart. Der Regionalplan 2009 der Region Stuttgart fügt diesen noch eine regionale Achse hinzu. Alle Entwicklungsachsen verlaufen entlang leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße) und verknüpfen Kristallisationspunkte der weiteren Siedlungsentwicklung.

2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Die Landeshauptstadt Stuttgart umfasst ein Gebiet von etwa 207 km²; die Bevölkerungszahl beträgt 609.767 (Personen am Ort in der Hauptwohnung; Stand: Juni 2024). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.946 Personen/km². Die Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Stuttgart war seit Mitte der Sechziger bis zum Jahr 1999 tendenziell rückläufig, bevor sie sich ab 1999 weitgehend stabilisierte. Ab 2010 nahm der Bevölkerungsbestand wieder stetig zu. Nachdem die Bevölkerungszahl über mehrere Jahre nahezu gleich blieb, kam es im Jahr 2022 durch den Zustrom an Menschen aus der Ukraine zu einem Anstieg der Bevölkerungszahl. Das Zuwanderungsniveau hat sich daraufhin wieder stark abgeschwächt und war zuletzt wieder im negativen Bereich.

Auch die Zahl der Erwerbstätigen hat sich zuletzt wieder positiv entwickelt. Von 2000 bis 2010 oszillierte die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – mit Maxima in den Jahren 2002 und 2008 – um eine Größenordnung von etwa 350.000. Seit dem Jahr 2010 steigt dieser Wert kontinuierlich. Mit ca. 442.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Bundesagentur für Arbeit; Stand: 30. Juni 2024) wurden in der Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2022 die bisherigen Spitzenwerte deutlich übertroffen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser positive Trend anhalten wird. Das große Arbeitsplatzangebot in der Landeshauptstadt selbst, aber auch in den benachbarten Kommunen löst erhebliche Berufspendlerverkehre aus. Gemäß der Berufspendlerrechnung 2022 des statistischen Landesamts hatte die Landeshauptstadt Stuttgart 2022 rund 312.000 Einpendler zu verzeichnen, denen knapp 121.000 Auspendler gegenüberstanden. Der sehr angespannte Stuttgarter Wohnungsmarkt lässt erwarten, dass auch die Zahl der Einpendler künftig weiter anwachsen wird.

Eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende. Hier zeigt sich eine stagnierende bis leicht negative Entwicklung. Nach einem auch in der Landeshauptstadt bemerkbaren, demographisch bedingten Rückgang der Zahl der Schülerinnen und Schüler bis zum Jahr 2014 und einer darauffolgenden geringfügigen Zunahme, sank diese ab dem Jahr 2018 wieder deutlich. Für die kommenden Jahre prognostiziert das Statistische Landesamt einen wieder stärkeren Anstieg. Die Studierendenzahlen wuchsen bis zum Wintersemester 2017/2018 kontinuierlich. Seitdem ist jedoch ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Zuletzt waren knapp 58.430 Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen (Schuljahr 2023/24) und etwa 57.800 Studierende (Wintersemester 2024/25) gemeldet. Mit dem gleichwohl umfassenden Angebot an Ausbildungs-, Schul- und Studienplätzen nimmt die Landeshauptstadt in der Region einen besonderen Stellenwert als Lernort ein. Auch hierdurch werden Verkehrsströme vom Umland zu den entsprechenden Standorten im Stadtgebiet induziert.

2.2 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

Das ÖPNV-Netz wird durch den „klassischen“ Linienverkehr mit Bussen und Bahnen gekennzeichnet. Busse und Bahnen werden entsprechend ihrer spezifischen Leistungsmerkmale eingesetzt und ergänzen sich zu einem integrierten Gesamtangebot. Die Schienenverkehrsmittel bedienen die Relationen mit den stärksten Verkehrsnachfragen. Regionalzüge, S-Bahnen und Stadtbahnen bilden so das Rückgrat der Verkehrsbedienung. Dem Busverkehr kommen überwiegend die Funktion der lokalen Erschließung sowie Zu- und Abbringerdienste zu bzw. von den Bahnen zu. Teilweise überlagern sich dabei stadtteilbezogene Erschließungsaufgaben

und stadtteilübergreifende Verbindungsfunktionen. Entsprechend der vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Angebotsgestaltung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung. Ein eigenständiges Nachtbusnetz stellt zusammen mit den Nacht-S-Bahnen der Region die Mobilität aktuell in den Wochenendnächten sicher. Zudem ergänzen vereinzelt flexible Bedienungsformen wie das On-Demand-Angebot „SSB Flex“, Linien- oder Anrufsammeltaxis (AST) den Busverkehr.

In der Landeshauptstadt Stuttgart verkehren insgesamt 32 Bahnlinien (12 Regionalbahn-, 7 S-Bahn- und 16 Stadtbahnlinien⁴) sowie 53 Buslinien (inkl. Nachtbusse und Linientaxen). Das Verkehrsnetz umfasst 682 Bushaltestellen sowie 210 Haltestellen des Schienenverkehrs⁵ (Stand: Mai 2024).

Das gesamte Fahrplanangebot (Gesamtzahl der Fahrten aller Linien) in der Landeshauptstadt Stuttgart ist in der Tabelle 2-1 dargestellt. Die zu beobachtenden hohen Fahrtenzahlen sind zum einen Ausdruck der Zentralität des Oberzentrums Stuttgart und der daraus resultierenden starken Verkehrsströme im Quell- und Zielverkehr und stellen zum anderen einen Hinweis auf die Güte des bestehenden ÖPNV-Angebots in der Landeshauptstadt dar. Besonders bemerkenswert ist zudem, dass das Angebot an Samstagen noch über 70%, an Sonntagen immerhin noch knapp 60% des Angebots an Normalwerktagen umfasst.

Tabelle 2-1: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien in der Stadt Stuttgart (Fahrplan 2024)

Wochentag	Regionalbahn	S-Bahn	Stadt-bahn ⁶	Bus ⁷	Summe
Montag bis Freitag	616 ⁸	884 ⁹	3.132	5.952	10.584
Samstag	552	826	2.454	3.947	7.779
Sonn- und Feiertage	519	458	2.252	3.091	6.320

2.2.1 Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Das im obigen Sinne hochrangigste Angebot im Nahverkehr stellen die Regionalschnellverkehrszüge dar, die die Landeshauptstadt Stuttgart mit den Mittelzentren der Region wie auch mit benachbarten Regionen verbinden. Mit dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Bad Cann-

⁴ Ohne Zahnradbahnlinie 10, Seilbahnlinie 20 und Stadtbahn-Sonderlinie U11. Die Stadtbahnlinie U19 zählt inzwischen zu den Regelbetrieb-Stadtbahnlinien; sie kommt zwischen Bad Cannstatt Wilhelmsplatz und NeckarPark (Stadion) jedoch auch weiterhin als Sonderlinie bei Großveranstaltungen zum Einsatz.

⁵ Nicht berücksichtigt wurden 108 Haltestellen, die ausschließlich von einer Nachtbuslinie angefahren werden.

⁶ ohne Zahnradbahn und Seilbahn

⁷ Nicht berücksichtigt werden die Nachtbuslinien.

⁸ Berücksichtigt werden ausschließlich die täglichen Fahrten aller Regionalschnellverkehrs-Linien in der Landeshauptstadt Stuttgart an einem Werktag. Die Fahrten des Nachtverkehrs von Freitag auf Samstag werden hierbei nicht erfasst.

⁹ Berücksichtigt werden ausschließlich die täglichen Fahrten aller S-Bahn-Linien in der Landeshauptstadt Stuttgart an einem Werktag. Die Fahrten des Nachtverkehrs von Freitag auf Samstag werden hierbei nicht erfasst.

statt bestehen im Stuttgarter Stadtgebiet zwei Zugangsmöglichkeiten zum Regionalschnellverkehr. Im Einzelnen gehen derzeit vom Stuttgarter Hauptbahnhof folgende Regionalschnellverkehrslinien aus:

Tabelle 2-2: Regionalschnellverkehrslinien ausgehend vom Stuttgarter Hauptbahnhof (Fahrplan 2024)

Liniennummer	Linienverlauf
RE1	Aalen – Stuttgart – Vaihingen (E) – Karlsruhe
RE14	Stuttgart – Herrenberg – Horb/ Rottweil
RE5	Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen
RE6	Aulendorf – Tübingen – Stuttgart
RE8	Stuttgart – Heilbronn – Würzburg
RE90	Stuttgart – Backnang – Nürnberg
MEX12	Heilbronn – Stuttgart – Tübingen
MEX13	Stuttgart – Schorndorf – Aalen – Crailsheim
MEX16	Stuttgart – Plochingen – Göppingen – Ulm
MEX17	Stuttgart – Vaihingen (E) – Mühlacker – Pforzheim/Bruchsal
MEX18	Osterburken – Stuttgart – Tübingen
MEX19	Stuttgart – Backnang – Gaildorf West

Die Züge des schnellen Regionalverkehrs auf den oben genannten Linien verkehren in der Regel ganztags mindestens in einem 60-Minuten-Takt, der zumindest in den Hauptverkehrszeiten durch Verstärkerzüge in Lastrichtung auf ein Angebot von 2 bis 4 Zügen pro Stunde verdichtet wird. Die Metropolexpressen verkehren zu den meisten Tageszeiten im Halbstundentakt, abends sowie am Wochenende noch zeitlich eingeschränkt. Der Betriebsschluss erfolgt gegen oder nach Mitternacht.

Die schnellen, regionsübergreifenden Nahverkehrsverbindungen werden innerhalb der Region Stuttgart durch ein von der DB Regio AG betriebenes S-Bahn-System ergänzt, das in erster Linie dem Binnenverkehr in der Region dient. Die S-Bahn verläuft zumeist im Zuge von Entwicklungsachsen und verbindet dabei die Landeshauptstadt Stuttgart mit den umliegenden Mittelzentren in den Nachbarlandkreisen. Dank derzeit 19 S-Bahn-Stationen auf Stuttgarter Gemarkung und einer direkten Bedienung der Innenstadt ist das S-Bahn-System allerdings nicht nur für den Quell- und Zielverkehr der Landeshauptstadt, sondern auch für den Binnenverkehr von erheblicher Bedeutung. Das radial orientierte System besteht aus acht Linien, die bis auf die Linie S62 die innerstädtische Tunneltrasse (Stammstrecke) befahren. Drei dieser

Linien enden im Innenstadtbereich (Station Schwabstraße), während drei als Durchmesserlinien zwischen zwei außerhalb gelegenen Endpunkten verkehren. Im Einzelnen besteht das Netz derzeit aus den folgenden Linien:

Tabelle 2-3: S-Bahn-Linien in der Region Stuttgart (Fahrplan 2024)

Liniennummer	Linienverlauf
S1	Herrenberg – Böblingen – Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Kirchheim/ Teck
S2	Filderstadt – Flughafen/ Messe – Stuttgart – Waiblingen – Schorndorf
S3	(Flughafen/ Messe –) Vaihingen – Stuttgart – Waiblingen – Backnang
S4	Stuttgart – Ludwigsburg – Marbach – Backnang
S5	Stuttgart – Ludwigsburg – Bietigheim-Bissingen
S6 / S60	Stuttgart – Leonberg – Renningen – Weil der Stadt / Böblingen
S62	Weil der Stadt – Leonberg – Stuttgart (Feuerbach)

Die kürzest mögliche Zugfolge auf den einzelnen Linien beträgt derzeit 15 Minuten; dieser Takt wird seit Jahresfahrplan 2022 an Normalwerktagen (Mo-Fr) ganztags sowie an Samstagen tagsüber angeboten. Am frühen Morgen und Abend an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen fahren die Züge im 30-Minuten-Takt.

Das beschriebene Vollbahn-Angebot mit RegionalExpress-, Metropolexpress- und S-Bahn-Linien wird auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart noch durch eine Regionalbahnlinie ergänzt. Dabei handelt es sich um die zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Untertürkheim pendelnde Linie RB11 (Betreiber: DB Regio AG). Hier werden derzeit lediglich in den Hauptverkehrszeiten (Früh- und Spät-HVZ) jeweils 3 Fahrtenpaare angeboten. Speziell für den Berufsverkehr entstehen so zeitsparende Direktverbindungen auf einigen Relationen.

2.2.2 Netz- und Angebotsstruktur im Stadtbahnverkehr

Die Landeshauptstadt Stuttgart verfügt seit 150 Jahren über einen innerstädtischen Schienenverkehr, der sich von den Anfängen als Pferdebahn zu einem dichten, meterspurigen Straßennetz entwickelt hatte. Anfang der 70er Jahre begann die Umstellung dieses Netzes auf einen normalspurigen Stadtbahnverkehr, wobei insbesondere die durch den Ausbau der S-Bahn teilweise veränderten Erschließungsaufgaben berücksichtigt wurden. Der Netzbau wurde 2011 mit dem Stadtbahnanschluss von Stuttgart-Stammheim abgeschlossen. Dem Wegfall verschiedener Innenstadtrecken im Zuge des Umbaus steht in jüngerer Zeit eine Verlängerung von Strecken ins Umland gegenüber. Die Betriebsstreckenlänge umfasst einschließlich der ausbrechenden Streckenabschnitte derzeit 137 km (Stand 2025).

Das Stadtbahnssystem erfüllt in der Landeshauptstadt Stuttgart sowohl die Funktion der flächenhaften Erschließung als auch die der Verbindung der Stadtbezirke untereinander und mit der Kernstadt. Durch die Verkürzung der Reisezeiten als Folge des Stadtbahnausbaus und der dadurch attraktiven Streckenverlängerungen ins Umland gewinnt das Stadtbahnssystem außerhalb der S-Bahn-Achsen allerdings zunehmend auch als überörtliches Verkehrsmittel an Gewicht. Die im Fahrplanjahr 2024 auf dem SSB-Schienennetz im Regelbetrieb verkehrenden Linien sind in Anlage 2.1 dargestellt.

Bei Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen in der Mercedes-Benz-Arena oder in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle sowie bei Großveranstaltungen auf dem Cannstatter Wasen verkehrt zusätzlich zu den Regelbetrieb-Linien die Stadtbahnlinie U11, die den Veranstaltungsbereich direkt mit der Stuttgarter Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbindet. Bei kleineren Veranstaltungen wird alternativ der Betrieb der Stadtbahnlinie U19 ausgeweitet.

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

Als Sonderfälle im Stadtbahnnetz sind die meterspurige Zahnradbahn Marienplatz – Degerloch (Linie 10) und die Seilbahn zum Waldfriedhof (Linie 20) zu betrachten, da diese Schienenverkehrsmittel aus technischen Gründen an ihre Einsatzstrecken gebunden sind und sich einer betrieblichen Integration in das übrige SSB-Netz entziehen. Beide haben vor allem lokale Erschließungsfunktionen, bieten aber an mindestens einem Endpunkt Anschlüsse an das übrige ÖV-Netz. Die Zahnradbahn verkehrt an allen Wochentagen tagsüber alle 15 Minuten, wird jedoch ab 22:45 Uhr aus Lärmschutzgründen durch einen Kleinbus ersetzt. Die Seilbahn ist an allen Tagen von ca. 9:00 bis ca. 18:00 Uhr in Betrieb. Alle 20 Minuten wird eine Fahrmöglichkeit angeboten.

2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Zusätzlich zu den beschriebenen Schienenverkehrsmitteln wird die Landeshauptstadt Stuttgart sowohl im innerstädtischen als auch im Verkehr mit verschiedenen Nachbarkommunen von zahlreichen Buslinien bedient. Innerhalb des Stadtgebiets haben die Buslinien dabei überwiegend Aufgaben der Flächenerschließung bzw. Feinverteilung zu erfüllen, und zwar sowohl abseits der Schienenstrecken als auch im Korridor von Schienenachsen mit großen Haltestellenabständen. Die Funktionen als Zu- und Abbringer zum bzw. vom Schienenverkehr und als tangentielle Direktverbindung zwischen äußeren Stadtbezirken kommen teilweise hinzu. Die

ins Umland hinausgreifenden Buslinien dienen zuvorderst der Herstellung überörtlicher Verbindungen; sie haben im Verlauf ihres Linienwegs dabei aber vielfach auch lokale Bedienungsaufgaben übernommen. Die das Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart im Fahrplanjahr 2024 berührenden Buslinien sind in Anlage 2.2 dargestellt (Linien mit regelmäßigem Fahrtenangebot zumindest an Normalwerktagen).

Bei den Bedienungshäufigkeiten existiert wegen der unterschiedlichen Bedienungsaufgaben der einzelnen Linien kein einheitliches Schema. Die Zahl der angebotenen Fahrten schwankt zwischen zehn (Linie 50) und 272 (Linie 42) Fahrten an Normalwerktagen. Die wichtigsten innerstädtischen Buslinien der SSB sind aber an das Taktschema des Stadtbahnverkehrs angepasst, d. h. hier gilt tagsüber ein 15- bzw. 10-Minuten-Takt. Die Linie 42 verkehrt in der morgendlichen HVZ auf dem Abschnitt Gablenberg bis Erwin-Schoettle-Platz in einem 5-Minuten-Takt. In den Abendstunden gilt für die wichtigsten innerstädtischen Buslinien grundsätzlich ein 15-Minuten-, ansonsten im Spätverkehr auf allen Buslinien ein 30-Minuten-Takt. Bei den ein- und ausbrechenden Buslinien dominieren 30- und 60-Minuten-Takte. An Wochenend- und Feiertagen zeigt sich eine noch größere Vielfalt: auf einzelnen Linien ruht an diesen Tagen der Verkehr sogar vollständig.

In Ergänzung des Fahrtenangebots während der üblichen Betriebszeiten des Bahn- und Busverkehrs und korrespondierend zum S-Bahn-Nachtverkehr bietet die SSB täglich einen Nachtbusverkehr an, bei dem mit 10 Buslinien, ausgehend von der Stuttgarter Innenstadt (Schlossplatz), das gesamte Stadtgebiet sowie in geringem Umfang benachbarte Kommunen bedient werden. In den Nächten auf Samstag und Sonn-/Feiertag gibt es dabei fünf Abfahrten. Mit drei nächtlichen Abfahrten wird dieses Netz im reduzierten Umfang auch in den Nächten auf Montag bis Freitag betrieben. Die im Fahrplanjahr 2024 verkehrenden Nachtbuslinien sind in Anlage 2.3 dargestellt.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 fahren zudem zwischen Leonberg und dem Flughafen Stuttgart die RELEX-Expressbusse der Linie X60 des VRS, die in Stuttgart-Vaihingen am Verknüpfungspunkt „Universität“ angebunden sind. Dieser verfügt Montag bis Freitag tagsüber über einen Halbstundentakt, ansonsten über stündliche Verbindungen. Einen weiteren Schnellbuss betreibt die SSB mit der Linie X2 (Rotebühlplatz – Leonberg).

2.2.4 On-Demand-Verkehre

Ergänzend zum bestehenden ÖPNV-Angebot bietet die SSB einen eigenen On-Demand-Verkehr (SSB Flex) an, der das gesamte Gemarkungsgebiet der Stadt Stuttgart bedient. SSB Flex stellt hierbei ein Mobilitätsangebot in den Abend- und Nachtstunden dar. Unabhängig vom

Fahrplan und Fahrweg regulärer Linien kann ein Großraumtaxi bestellt und genutzt werden. Fahrtwünsche mehrerer Nutzer werden nach Möglichkeit gebündelt bedient (Ridepooling). Die Nutzung des Angebots setzt die Verwendung der gleichnamigen App voraus. Es gilt ein gesonderter Tarif, der zum VVS-Tarif einen entfernungsabhängigen Komfortzuschlag für die schnellere und „haustürnahe“ Bedienung sowie für die Inhaber von VVS-Zeit- und Tageskarten Rabatte umfasst.

On-Demand-Verkehre bieten generell eine flexible und bedarfsgerechte Ergänzung zum klassischen öffentlichen Personennahverkehr. Sie ermöglichen den Fahrgästen, ihre Fahrzeiten und -wege individuell zu gestalten, was insbesondere in den Randzeiten und in weniger dicht besiedelten Gebieten oder dort, wo ein Linienbus aufgrund der vorhandenen Topographie oder Straßenverhältnisse nicht verkehren kann, von Vorteil ist. SSB Flex nutzt moderne Technologien zur Buchung und Bündelung von Fahrten, was die Effizienz steigert und Wartezeiten reduziert. Die Integration von SSB Flex in den bestehenden Nahverkehr ermöglicht eine nahtlose Mobilitätskette und trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb der Stadt Stuttgart bei.

SSB Flex funktioniert auf Basis eines digitalen Buchungssystems, bei dem Fahrgäste über die App (auch telefonisch) ihre Start- und Zielpunkte eingeben und in Echtzeit eine Rückmeldung zu den Fahrtoptionen erhalten. Das Angebot kann auch spontan genutzt werden, sofern ein Fahrzeug verfügbar ist. Das Angebot von SSB Flex ist barrierefrei und bietet damit auch mobilitätseingeschränkten Personen eine komfortable Transportmöglichkeit. Zudem gibt es in den Fahrzeugen kostenloses WLAN. Um die Umwelt zu schonen, setzt SSB Flex auf den Einsatz moderner, umweltfreundlicher Fahrzeuge.

2.2.5 Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten

Besondere Angebotsformen ergänzen im Stadtgebiet den klassischen Linienverkehr. Die im Stadtgebiet verkehrenden Ruftaxilinen, die direkte Anschlüsse zu den jeweiligen Nachbuslinien herstellen, können zum regulären VVS-Tarif genutzt werden. Lediglich für Fahrten bis zur Haustür wird ein Komfortzuschlag erhoben. Derzeit verkehren vier Ruftaxilinen – das RT4 (Zuffenhausen Rathaus – Zazenhausen) mit Anschluss an die Nachtbuslinie N4, das RT6 (Untertürkheim Kelterplatz – Rotenberg) mit Anschluss an die N6, das RT7 (Ährenweg – Rohreracker) mit Anschluss an die N7 sowie das RT70 (Degerloch (B27) – Königstraße – Ruhbank).

In den Stadtbezirken Feuerbach, Hausen/Giebel und Weilimdorf betreibt die Firma Wöhr Tours einen Ortsbusverkehr, der das dortige Regelangebot insbesondere in den von den ÖV-Achsen weiter entfernt liegenden Siedlungsbereichen ergänzt. Hier verkehrt an Werktagen ein Kleinbus bedarfsorientiert mit je nach Wochentag unterschiedlichen Verkehrszeiten und Takten auf

derzeit 5 Routen. Das Fahrzeug kann entlang seines Linienwegs jederzeit per Handzeichen („Wink und Fahr“) gestoppt werden. Es gilt ein besonderer Tarif.

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

2.2.6 Verbundtarif

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart gilt seit 1978 in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise. Für einzelne Verkehrsangebote privater Institutionen oder Unternehmen außerhalb des ÖPNV-Grundnetzes sowie für Taxi-Angebote und On-Demand-Verkehre in Ergänzung der öffentlichen Linienverkehre gelten besondere Nutzungsbedingungen, die fallweise auch einen eigenständigen Tarif oder einen Zuschlag zum Verbundtarif umfassen.

2.3 Verknüpfung

Knoten- bzw. Verknüpfungspunkte sind wesentliche Elemente eines Verkehrsnetzes. Sie ermöglichen dem Fahrgast Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien. Fahrplanabstimmungen und kurze, zuverlässige Übergänge sind für ihn von Bedeutung.

Aufgrund der Vielzahl von Verknüpfungspunkten entstehen im Verlauf mancher Linie jedoch auch miteinander unvereinbare Anforderungen an die Fahrplangestaltung, sodass ein relatives Optimum der Verknüpfung im Zuge einer Linie durchaus auch schlechte Anschlüsse an einzelnen Knoten beinhalten kann. Aufgrund der Dichte des öffentlichen Verkehrsnetzes existieren in der Landeshauptstadt Stuttgart gut 100 Verknüpfungspunkte, wovon etwa 75% von mindestens einem Schienenverkehrsmittel bedient werden. Die bedeutendsten Verkehrsknoten davon sind der Hauptbahnhof, der Bahnhof Bad Cannstatt einschließlich Wilhelmsplatz, der Bahnhof Vaihingen und der Charlottenplatz. Hier steigen an Normalwerktagen jeweils mehr als 10.000 Fahrgäste um.

Bei der Zahl der pro Linie berührten Verkehrsknoten erreichen - bezogen auf die Stuttgarter Gemarkung - die SSB-Schienenverkehrsmittel aufgrund der Netz- und Haltestellendichte zwangsläufig die höchsten Werte. Als Spitzenreiter sind hier die Stadtbahnlinien U1, U6, U7

und U12 zu nennen, die auf ihrem Linienweg innerhalb der Stadtgrenze jeweils mehr als 15 Verknüpfungspunkte bedienen.

Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln (P+R und B+R). Dies ist insbesondere für die Schienenverkehrsmittel relevant. Die wichtigsten Park+Ride-Standorte innerhalb der Gemarkung sind die Haltestellen Degerloch Albstraße, Österfeld, Obertürkheim, Sommerrain, Weilimdorf und Zuffenhausen. Das größte Angebot an Bike+Ride-Abstellplätzen findet sich an den Stationen Bad Cannstatt Bf, Hauptbahnhof, Plieningen und Universität.

3. Verkehrsnachfrage

3.1 Datengrundlage

Für die gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG erforderliche Betrachtung der Verkehrsmengen im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr konnte auf das Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart (VRS) zurückgegriffen werden, welches auch als Grundlage für den Klimamobilitätsplan diene. Der VRS hatte sein Modell in den Jahren 2010/2011 im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans mit dem Zeithorizont 2025 erstellen lassen. Für die Bearbeitung des Klimamobilitätsplans wurde das Modell aktualisiert. Es setzt bezüglich der Verkehrsanalyse nunmehr auf dem Jahr 2019 auf, die Prognoseszenarien beziehen sich auf das Jahr 2030. Das vorliegende Kapitel des Nahverkehrsplans stützt sich auf diese Modellversion.

3.2 Verkehrsanalyse 2019

Wesentliche Eingangsgrößen für das Verkehrsmodell sind neben den Ergebnissen einer Haushaltsbefragung, aus denen Hinweise zum Verkehrsverhalten abgeleitet wurden, die auf Verkehrszellen heruntergebrochenen Strukturdaten. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist hier für den Analysezustand 2019 mit den Eckwerten von 614.599 Einwohnern, 472.098 Arbeitsplätzen und 102.078 Schulplätzen eingegangen.

Mit den verschiedenen Eingangsdaten und auf der Basis der im Analysezustand vorhandenen Verkehrsnetze errechnet das Verkehrsmodell ein Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr von rund 2,1 Mio. Personenfahrten an Normalwerktagen (Mo-Fr), das sich zu gut 49% aus dem Binnenverkehr und knapp 51% aus dem Quell- und Zielverkehr, also den über die Stadtgrenze verlaufenden Verkehrsströmen, zusammensetzt. Der Durchgangsverkehr ist in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Der ÖV-Anteil an dem gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen liegt bei 33%, der sich traditionell aus einem höheren Wert beim Binnenverkehr (40%) und einem geringeren Wert beim Quell- und Zielverkehr (26%) ergibt (siehe Tabelle 3-1).

Etwa 35% des Verkehrsaufkommens aus dem Umland konzentriert sich auf die inneren Stadtbezirke, die damit ihre hohe Zentralitätsfunktion auch gegenüber den benachbarten Gebietskörperschaften dokumentieren. Da das öffentliche Verkehrsnetz zu dieser Nachfragestruktur korrespondiert, wird hier auch ein sehr hoher ÖV-Anteil erreicht, der sich von dem der innerstädtischen Verkehre wenig unterscheidet. Ganz anders stellt sich jedoch die Situation in den äußeren Stadtbezirken dar: Die gute Erreichbarkeit der Standorte mit dem Individualverkehr

sowie die eher dispersen Verkehrsbeziehungen, die einer Bündelung auf Linien häufig entgegenstehen, mindert die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebots bei den ein- und ausbrechenden Verkehrsströmen deutlich. Erfreulicherweise erreicht der ÖPNV bei den Verkehrsströmen innerhalb der Stadtgrenzen auch in den Außenbezirken einen respektablen Marktanteil.

Tabelle 3-1: Übersichtswerte Verkehrsanalyse 2019

	Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr			ÖV-Anteile am Verkehrsaufkommen		
	Gesamt- verkehr	aus dem bzw. ins Umland	inner- städtisch	Gesamt- verkehr	aus dem bzw. ins Umland	inner- städtisch
Gesamtstadt	2.070.100	1.062.000	1.008.200	33%	26%	40%
Innere Stadtbezirke¹⁰	934.400	374.800	559.600	47%	43%	51%
Äußere Stadtbezirke¹¹	1.521.900	687.200	834.700	29%	17%	39%

Ein nicht unerheblicher Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens entfällt auf den Rad- und Fußverkehr (siehe Tabelle 3-2), wenngleich der Pkw-Verkehr dominiert. Ein differenzierteres Bild ergibt sich hier bei genauerer Betrachtung. Während der Rad- und Fußverkehr zwischen Stadt und Umland kaum vorhanden ist, sind ihre Anteile im innerstädtischen Bereich erheblich. Dies lässt sich u.a. dadurch erklären, dass für die Überwindung längerer Distanzen und für Pendlerströme aus dem bzw. in das Umland vor allem Pkw und öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden.

¹⁰ Innere Stadtbezirke: Die Stadtbezirke Stuttgart-Mitte, Stuttgart-Nord, Stuttgart-Ost, Stuttgart-Süd und Stuttgart-West

¹¹ Äußere Stadtbezirke: Die Stadtbezirke Bad Cannstatt, Birkach, Botnang, Degerloch, Feuerbach, Hedelfingen, Möhringen, Mühlhausen, Münster, Obertürkheim, Plieningen, Sillenbuch, Stammheim, Untertürkheim, Vaihingen, Wangen, Weilimdorf und Zuffenhausen

Tabelle 3-2: Detailauswertung Analysefall 2019

	Gesamtverkehr				
	ÖV	Pkw	Pkw-Mitfahrer	Fuß	Rad
Gesamtstadt	676.800	1.226.700	166.600	468.700	161.200
Innere Stadtbezirke	443.700	437.200	53.500	182.700	82.100
Äußere Stadtbezirke	442.900	941.400	137.600	291.700	95.400
	Aus dem bzw. ins Umland				
	ÖV	Pkw	Pkw-Mitfahrer	Fuß	Rad
Gesamtstadt	278.300	715.100	68.600	5.900	14.300
Innere Stadtbezirke	160.500	196.500	17.800	0	2.100
Äußere Stadtbezirke	117.800	518.600	50.800	5.900	12.200
	Innerstädtisch				
	ÖV	Pkw	Pkw-Mitfahrer	Fuß	Rad
Gesamtstadt	398.500	511.600	98.000	462.800	146.900
Innere Stadtbezirke	283.200	240.700	35.600	182.700	80.100
Äußere Stadtbezirke	325.100	422.800	86.800	285.700	83.200

3.3 Verkehrsprognose 2030

Die Strukturdaten für den Prognosefall des Verkehrsmodells basieren auf aktuellen Fortschreibungen des Statistischen Landesamtes sowie der Landeshauptstadt. Die Einwohnerzahlen steigen demnach bis 2030 auf 649.600 (+ 5,7%), bei der Zahl der Arbeitsplätze wird von einem Wachstum auf 479.500 (+ 1,6%) ausgegangen. Die Schulplätze steigen marginal auf 102.800 Plätze (+ 0,6%).

Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen wurde dem Basisfall der Fortschreibung entnommen. Dieser berücksichtigt sowohl weitgehend gesicherte Veränderungen in den Verkehrsnetzen als auch darüber hinaus gehende Veränderungen wie z. B. die VVS-Tarifreform oder die im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes vorgesehene CO₂-Bepreisung. Nach dieser Prognoserechnung steigt das Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr für die Gesamtstadt um 6,3% auf ca. 2,21 Mio. Personenfahrten je Normalwerktag, wobei

dieser Zuwachs gänzlich auf einen Anstieg der Fahrten aus dem bzw. in das Umland zurückzuführen ist, während das Verkehrsaufkommen im innerstädtischen Bereich geringfügig sinkt. Der ÖV-Anteil steigt indes deutlich an, was beim Quell- und Zielverkehr vorrangig auf den verbesserten Regionalverkehr nach Fertigstellung des Projekts „Stuttgart 21“ und den Angebotsausweitungen der S-Bahn sowie beim Binnenverkehr auf den weiteren Stadtbahnausbau zurückzuführen sein dürfte (siehe Tabelle 3-3). Eine Steigerung des Verkehrsaufkommens ist auch beim Radverkehr zu verzeichnen, was das Ergebnis der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Wege und Abstellmöglichkeiten) ist (siehe Tabelle 3-4).

Tabelle 3-3: Übersichtswerte Verkehrsprognose 2030

	Verkehrsaufkommen motorisierter Verkehr			ÖV-Anteile am Verkehrsaufkommen		
	Gesamt- verkehr	aus dem bzw. ins Umland	inner- städtisch	Gesamt- verkehr	aus dem bzw. ins Umland	inner- städtisch
Gesamtstadt	2.200.800	1.200.100	1.000.700	39%	36%	43%
Innere Stadtbezirke	1.026.100	462.800	563.300	55%	55%	54%
Äußere Stadtbezirke	1.565.800	737.200	828.600	33%	24%	42%

Tabelle 3-4: Detailauswertung Verkehrsprognose 2030

	Gesamtverkehr				
	ÖV	Pkw	Pkw-Mitfahrer	Fuß	Rad
Gesamtstadt	858.400	1.178.500	163.800	471.000	168.100
Innere Stadtbezirke	561.200	411.300	53.600	181.800	84.300
Äußere Stadtbezirke	524.500	908.000	133.400	298.500	103.700
	Aus dem bzw. ins Umland				
	ÖV	Pkw	Pkw-Mitfahrer	Fuß	Rad
Gesamtstadt	431.300	696.100	72.700	8.200	18.000
Innere Stadtbezirke	255.000	187.900	20.000	0	3.200
Äußere Stadtbezirke	176.300	508.200	52.700	8.200	14.800
	Innerstädtisch				
	ÖV	Pkw	Pkw-Mitfahrer	Fuß	Rad
Gesamtstadt	427.100	482.400	91.100	462.800	150.100
Innere Stadtbezirke	306.200	223.400	33.700	181.800	81.100
Äußere Stadtbezirke	348.200	399.800	80.600	290.200	88.900

Die teilweise ebenfalls als realisiert angenommene Aufsiedlung im Bereich der früheren Bahnanlagen beschert den inneren Stadtbezirken einen deutlichen Zuwachs beim Verkehrsaufkommen, der allerdings durch einen überproportionalen Anstieg des ÖV-Anteils flankiert wird. In den inneren Stadtbezirken steigt der ÖV-Anteil auf über 50%, so dass der ÖV den MIV als stärkstes Verkehrsmittel ablöst. Die Steigerung des ÖV-Anteils geht einher mit einer Reduzierung der Pkw-Fahrten. Die Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens lässt sich somit vor allem mit erhöhten Werten des Umweltverbunds erklären.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass es mit den gegenwärtig gesicherten Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsnetz gelingen kann, trotz eines weiteren Wachstums bei den Einwohnern und Arbeitsplätzen den Anteil des öffentlichen Verkehrs spürbar zu steigern und den motorisierten Individualverkehr zumindest in Bezug auf den Binnen-, Quell- und Zielverkehr abzusenken. Auf die Gesamtstadt bezogen bleiben die Fahrten des MIV annähernd konstant.

4. Ziele und Rahmenvorgaben

4.1 Einführung

Mit dem Nahverkehrsplan werden zwei Zielsetzungen verfolgt. Durch Vorgaben für Bedienungs- und Beförderungsqualitäten sowie zur Einbindung in die Struktur des VVS und durch die Verpflichtung zur Erhaltung der Verkehrsanlagen wird der Status Quo des Verkehrsangebots weitgehend abgesichert. Mit der Darstellung von Ausbaumaßnahmen, deren Umsetzung aus heutiger Sicht als sicher und zeitlich kalkulierbar eingeschätzt werden kann, flankiert der Nahverkehrsplan zudem die Ertüchtigung des städtischen Liniennetzes für die absehbar steigende Fahrgastnachfrage in den kommenden Jahren. Er nimmt damit die städtischen Zielsetzungen hinsichtlich einer nachhaltigeren und stadtverträglicheren Verkehrsabwicklung im Stadtgebiet auf. Zahlreiche Maßnahmen im Nahverkehrsplan gehen über den Leistungsumfang des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) hinaus.

Der Nahverkehrsplan ist für die SSB AG ein verbindliches Planungsinstrument, das mit anderen strategischen Zielvorgaben harmonisiert (siehe Strategieentscheidung 2023 gemäß GRDRs 748/2023), und die beabsichtigte Umsetzung von Projekten für einen bestimmten Zeitraum bestimmt, die bereits in anderen Planungswerken und somit auch vom Gemeinderat beschlossen worden sind (Klimamobilitätsplan GRDRs 262/2023). Zudem soll der Nahverkehrsplan durch Maßnahmen ergänzt werden, die aus der Bürgerbeteiligung 2023 resultiert sind und als sinnvoll und machbar bewertet worden sind.

Obwohl der Aufwand zur laufenden Finanzierung des ÖPNV dynamisch ansteigt und obwohl die Unsicherheiten auf der Einnahmenseite nach wie vor sehr groß sind, soll der Ausbau des ÖPNV in Stuttgart fortgesetzt werden. Er muss allerdings moderater stattfinden als es bis zur Verschlechterung der finanziellen Rahmenbedingungen städtischen Handelns vorherzusehen war. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die im Nahverkehrsplan beschriebenen Ausbaumaßnahmen verbindlich umzusetzen sind. Es ist immer möglich, bei einer Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen weitere, nicht im Nahverkehrsplan verbindlich festgeschriebene, Ausbaumaßnahmen umzusetzen.

4.2 Leistungserstellung

Das Netz von Stadtbahn und Bus in der Landeshauptstadt Stuttgart unterliegt ständig sich wandelnden Anforderungen. Aufgrund von großflächigen Siedlungsentwicklungen, Veränderungen bei Kultureinrichtungen und Einzelhandelsstandorten sowie von organisatorischen

Maßnahmen im Straßenverkehr (z.B. Parkraummanagement) sind Zuwächse im Fahrgastaufkommen und veränderte Verkehrsströme zu erwarten. Auch die verschärften Anstrengungen zur Luftreinhaltung werden sich auf den ÖPNV auswirken. Der laufende Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs bedingt zudem während der Bauzeit, aber auch nach der Fertigstellung Anpassungen im Verkehrsangebot der städtischen Linien.

Dieses Verkehrsangebot besteht aus einer optimierten Aufgabenteilung zwischen Stadtbahn und Bus, sodass bei Angebotsanpassungen beide Systeme gleichzeitig betrachtet werden müssen. Die Verschiebung der Fahrlage einer Stadtbahnlinie im Stadtzentrum kann die Veränderung zahlreicher Busanschlüsse in den Vororten nach sich ziehen. Bei baustellen- oder unfallbedingten Streckensperrungen im Stadtbahnnetz ist ein Schienenersatzverkehr mit Bussen oder ggf. Taxen parallel zu organisieren. Erfordern Großveranstaltungen die Einrichtung von Sonderverkehren, sind je nach Zweckmäßigkeit Busse und/oder Stadtbahnen einzusetzen. Die Stadtbahn- und Busverkehre im Stadtgebiet sind daher als Gesamtleistung zu betrachten.

Neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Verkehre sind in einigen Stadtteilen gegenwärtig bereits Teil des vorhandenen Verkehrsangebots. Die Landeshauptstadt Stuttgart erwartet, dass wegen der Gebote der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit auch solche Verkehre weiter auszubauen sind. Dadurch können konkurrierende Angebote von Bus, Stadtbahn und anderen Mobilitätsformen im Nahverkehr vermieden und beispielsweise die Umschichtung von Funktionen oder Leistungen zwischen den Verkehrsangeboten vereinfacht werden. Durch die Novellierung des PBefG im Jahre 2021 wurde durch die Ergänzung der Linienbedarfsverkehre (§ 44 PBefG) erstmalig die genehmigungsrechtliche Grundlage für diese Verkehre geschaffen. Dies gibt Aufgabenträgern Rechtssicherheit bei der Einführung und dem Betrieb von On-Demand-Verkehren.

4.3 Bedienungsqualität

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

4.3.1 Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)

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

Für die Festlegung der maximalen Haltestelleneinzugsbereiche wird auf Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)¹² zurückgegriffen. Der VDV unterscheidet hier die Gebietstypen „Kernzone“, „Gebiet mit hoher Nutzungsdichte“ und „Gebiet mit geringer Nutzungsdichte“. Die Einzugsbereiche (Luftlinie) bewegen sich dabei zwischen 400 und 1.000 m bei Stadtbahnen und S-Bahnen sowie Regionalzügen und zwischen 300 und 600 m bei Straßenbahnen und Bussen. Aufgrund der überwiegend radialen Strukturen der Verkehrsnetze ist es allerdings fast die Regel, dass Schwächen bei der räumlichen Erschließung bevorzugt in Stadtrandbereichen, die wohl am ehesten dem Gebietstypus ‚Gebiet mit geringer Nutzungsdichte‘ zuzurechnen sein dürften, auftreten. In dichter genutzten Bereichen werden durch die Überlagerung verschiedener Linien bzw. Verkehrsmittel, darunter durchweg auch immer ein Schienenverkehrsmittel, die möglichen Maximalwerte für die Haltestellenzugangswege in der Regel nicht ausgeschöpft. Es wird daher für ausreichend erachtet, für das Kriterium ‚räumliche Erschließung‘ für jedes Verkehrsmittel einheitliche Einzugsbereiche im gesamten Stadtgebiet, deren Abmessungen sich an den Richtwerten für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte orientieren, vorzugeben. In guter Übereinstimmung mit den VDV-Empfehlungen, die dabei durchaus fahrgastfreundlich interpretiert werden, werden für den Nahverkehrsplan somit die folgenden maximalen Einzugsbereiche definiert:

Tabelle 4-1: Richtwerte für die Einzugsbereiche von Haltestellen

Verkehrsmittel	Einzugsbereich (Luftlinie) der jeweiligen Haltestellen [in m]
Regionalverkehr mit direkten Fahrten zum Hauptbahnhof	1.000
S-Bahn	1.000
Regionalverkehr ohne direkte Fahrten zum Hauptbahnhof	800
Stadtbahn / Straßenbahn	600
Bus	500

Diese Werte entsprechen auch den Obergrenzen, für deren Einhaltung im Verbundraum sich die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft im Rahmen der Bauleitplanung seit Jahren einsetzen.

Eine ausreichende räumliche Erschließung des Stadtgebiets ist dann gegeben, wenn die darin baulich genutzten Flächen durch die Haltestelleneinzugsbereiche vollständig abgedeckt werden. Soweit hierbei dennoch nicht erschlossene Flächen verbleiben, sollen diese nicht mehr als 200 Einwohner, Beschäftigte oder Auszubildende umfassen. Eine sehr unwirtschaftliche

¹² VDV-Schrift Nr. 4 „Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV“, Neubearbeitung 01/2019

ÖPNV-Bedienung kleiner, häufig peripher gelegener Einzelstandorte oder Randflächen wird damit nicht gefordert.

4.3.2 Beförderungszeiten

Die Beförderungszeiten sind ein zentrales Merkmal des ÖPNV und beeinflussen maßgeblich die Verkehrsmittelwahl. Ihre Analyse zeigt, welche Verkehrsrelationen in bestimmten Zeitspannen erreichbar sind. Dabei sind die Raumstruktur und Distanzen zu berücksichtigen, um realistische Geschwindigkeiten zu bewerten.

Für Stuttgart können die Empfehlungen des VDV zur Anbindung von Gemeindeteilen auf die Stadt übertragen werden. Der VDV nennt eine maximale Reisezeit von 40 Minuten einschließlich dem Weg zur Haltestelle sowie der Wartezeit. Um mit elektronisch ermittelten Beförderungszeiten vergleichbar zu sein, sind ca. 15 Minuten für den Zu-/ Abgang und die Wartezeit abzuziehen, sodass ein Grenzwert von 25 Minuten für die reine Beförderungszeit verbleibt.

Dieser Wert ist jedoch in Stuttgart selbst bei großzügiger Definition zentraler Bereiche kaum einzuhalten. Grund ist die große Ausdehnung des Stadtgebiets teils über 10 km Luftlinie sowie die topografisch bedingten Umwege. Zudem sind im Busverkehr Beförderungsgeschwindigkeiten von 25 km/h schwer realisierbar. Da jedoch oft Schienenverkehrsmittel genutzt werden, wird ein auf Stuttgart angepasster Grenzwert von 30 Minuten Beförderungszeit für Fahrten in zentrale Bereiche definiert. Damit soll die Stuttgarter City (Referenzhaltestellen: Stadtmitte, Schlossplatz und Hauptbahnhof) aus allen Stadtteilen erreichbar sein.

4.3.3 Bedienungshäufigkeiten

Das Verkehrsnetz in der Landeshauptstadt Stuttgart besteht aus einem hierarchisch aufgebauten, abgestimmten System einzelner Verkehrslinien, die im Zusammenwirken die Erschließung und die Erreichbarkeit der Siedlungsflächen sicherstellen. Die Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linien leitet sich dabei aus der Funktion und dem Umfang der Verkehrsnachfrage ab. Im Sinne der Verlässlichkeit und Kalkulierbarkeit des ÖPNV-Angebots für Einwohner und Beschäftigte sollen allerdings entsprechend der Funktion bestimmte Mindestbedienungen nicht unterschritten werden. Für die Verkehrslinien in städtischer Aufgabenträgerschaft und bezogen auf das Stadtgebiet werden hier funktional differenzierte Kategorien vorgesehen.



Tabelle 4-2: Kategorisierung der Mindestbedienungshäufigkeiten

Kategorie	Montag-Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag		
	HVZ	NVZ	FVZ/SVZ ¹³	NVZ	FVZ	SVZ	NVZ	FVZ/SVZ
Stadtbahn (S) / Zahnradbahn (Z)								
S	10	10	15	10	30/15**	30/15**	10	30/15**
Z	15	15	30	15	30	30	15	30
Bus								
1	10	10	15*	10*	30*	15*	15*	15*
2	10	20	30*	20*	30*	30*	30*	30*
3	20	30	30*	30*	30*	30*	30*	30*
4	30	60	60*	60*	60*	60*	60*	60*

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

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

Für die Betriebszeiten und Lage der Verkehrszeiten gelten folgende Rahmenwerte:

Tabelle 4-3: Betriebs- und Verkehrszeiten – angestrebte tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebots an, für die räumliche Erschließung wichtigen Haltestellen

Ver- kehrs- tag	Späteste erstmalige Bedienung		Früheste letztmalige Bedienung	Lage Verkehrszeiten		
	Stadtbahn	Bus		HVZ	NVZ	FVZ / SVZ
Montag – Freitag	05:30	05:30	23:30	06:30 – 08:00 15:30 – 18:30	08:00 – 15:30 18:30 – 19:30	außer- halb HVZ und NVZ
Samstag	06:00	07:00	23:30		10:00 – 18:00	außer- halb HVZ und NVZ
Sonntag	06:30	07:00	23:30		11:00 – 17:00	außer- halb HVZ und NVZ

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

¹³ HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit, FVZ = Frühverkehrszeit, SVZ = Spätverkehrszeit

Erläuterungen

Das öffentliche Verkehrsnetz stellt ein hierarchisch aufgebautes System dar, bei dem Angebote mit hoher Beförderungsleistung gegenüber solchen mit geringer Beförderungsleistung vorrangig zu betrachten sind und bei dem zwecks einer angemessenen Auslastung hochwertiger Angebote ihre Konkurrenzierung durch nachrangige Systeme möglichst vermieden werden soll. In diesem Sinne ist die nachfolgende Kategorisierung auch als Planungsprozess zu sehen, bei dem das Verkehrsnetz beginnend beim weitgehend unveränderlichen, hoch leistungsfähigen Stadtbahnnetz durch nachgeordnete Angebote immer weiter ergänzt und verdichtet wird, bis eine flächendeckende Erschließung erreicht wird. Bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots sind die Bedienungshäufigkeiten auf den Entwicklungsachsen gemäß Anlage 4.1 sicherzustellen.

Kategorie Stadtbahn

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

Die Taktvorgabe gilt zunächst für jede Stadtbahnlinie im Stadtgebiet. Für einzelne Linien sind allerdings abweichende Takte möglich, wenn sie auf nahezu der gesamten Linienlänge parallel zu anderen Linien, die die Taktvorgaben erfüllen, verkehren und in den Bereichen, in denen sie originäre Erschließungsaufgaben übernehmen, die Mindestbedienung durch die Überlagerung mit anderen Verkehrslinien gewährleistet wird.

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

Kategorie Bus 1 (Basiserschließung Innenstadt)

Busrouten in dieser Kategorie stellen die Basiserschließung der inneren Stadtbezirke – einem Gebiet, das sich durch hohe Nutzungsdichten und einen hohen Modal-Split-Anteil des ÖPNVs auszeichnet – sicher. Infolge des dort ebenfalls dichten Angebots im Schienenverkehr bestehen zudem vielfache Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene, die nur bei dichten Takten für die Kunden universell nutzbar werden. Aus diesen Gründen wurde die Buskategorie 1 in der Spätverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt angehoben.

Kategorie Bus 2 (Basiserschließung äußere Stadtbezirke)

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

Kategorie Bus 3 (Basiserschließung Randlagen und Einzelstandorte)

Das aus dem Schienenverkehr und den Busverkehrsachsen der Kategorien 1 und 2 gebildete Verkehrsnetz gewährleistet bereits die Anbindung aller Stadtbezirke. Es verbleiben aber noch nicht erschlossene Siedlungsflächen mit zumeist geringerer Nutzungsdichte, häufig in Hanglage, an den Siedlungsrändern, als Restflächen zwischen den Einzugsbereichen des Basisnetzes oder als singuläre Standorte. In diesen Fällen bleibt die Verkehrsnachfrage in der Regel überschaubar. Da für die Bewältigung der eng begrenzten Erschließungsaufgaben gleichwohl ein hoher betrieblicher Aufwand entsteht, erfordert die wirtschaftliche Betrachtung eine Lockerung der Vorgaben zur Mindestbedienung. Dies wird insbesondere in vergrößerten Taktabständen in den Hauptverkehrszeiten sichtbar.

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

Kategorie Bus 4 (Ergänzungsverbindungen)

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

Alle Kategorien

Die Mindestbedienungshäufigkeiten dürfen überschritten werden. Aus Kapazitätsgründen ist dies auf einigen Achsen auch erforderlich. Ebenso kann bei einer dominierenden Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (S-Bahn) eine dichtere Bedienung angezeigt sein.

Erschließt eine Achse primär ein Gewerbegebiet, kann auf ein Verkehrsangebot in der Spätverkehrszeit sowie am Wochenende verzichtet werden. Geforderte Mindestbedienungshäufigkeiten können auch durch abgestimmte Überlagerung von zwei oder mehr Linien gewährleistet werden. Geforderte Mindestbedienungshäufigkeiten können auch durch ein kombiniertes Angebot von Bus und Bahn gewährleistet werden, wenn beide Verkehrsmittel dieselbe Hauptrelation bedienen.

In Anlage 4.1 sind für die äußeren Stadtbezirke die auf den jeweiligen Relationen geltenden Bedienungskategorien festgelegt.

4.4 Ergänzungsverkehre

Die Zielstrategie sieht eine Ausweitung von Ergänzungsverkehren stadtweit auch vor 18 Uhr vor. Sie sollen nicht nur als ergänzende Maßnahme, sondern als Angebote bei Schwachverkehrslastzeiten als Ersatz von Linienbussen bzw. als Angebot in Defizitbereichen (Binnenverkehr) dienen.

Die SSB bietet mit SSB Flex im Abend- und Spätverkehr einen flächendeckenden On-Demand-Ridepooling-Service im gesamten Stadtgebiet an. SSB Flex übernimmt dauerhaft Aufgaben im städtischen Nachtverkehr und dient als optimales Verkehrsmittel zur Behebung von tendenziell kleineren Erschließungsdefiziten. Seit 2024 ist das Angebot in den Bezirken Degerloch, Möhringen, Stuttgart-Süd und Vaihingen auch tagsüber verfügbar. SSB Flex kann zudem tagsüber bei Fahrten mit Start und Ziel in Erschließungsdefizitgebieten ohne Mehrpreis gegenüber dem entsprechenden VVS-Ticketpreis genutzt werden. Ziel der Landeshauptstadt ist es, dieses Verkehrsangebot perspektivisch auf weitere Bezirke mit Erschließungsdefiziten auszuweiten. Zudem kann SSB Flex grundsätzlich auch gering nachgefragte Linienbusverbindungen zur Schwachverkehrszeit ersetzen. Seitens der Bürgerinnen und Bürger besteht der grundsätzliche Wunsch nach einer Ausweitung des Angebotes.

Zur Beurteilung des Erfolgs eines eingerichteten Busverkehrs auf Zeit im Ergänzungsnetz dienen folgende Kriterien:

- Auslastung
- Wirtschaftlichkeit
- Größe des Erschließungsdefizits

Die Auslastung ist definiert aus der Fahrgastnachfrage an mindestens zehn vergleichbaren Zähltagen und dem fahrplanmäßig angebotenen Platzangebot. Um eine Buslinie als erfolgreich einzustufen, muss die Auslastung bei mindestens 8% liegen.

Beim Kriterium Wirtschaftlichkeit werden Buslinien der SSB mit vergleichbarer Charakteristik betrachtet. Ist die zu beurteilende Buslinie wirtschaftlicher als die zum Untersuchungsstichtag unwirtschaftlichsten Buslinien der SSB mit vergleichbarer Charakteristik, gilt die Buslinie als erfolgreich. Die Wirtschaftlichkeit leitet sich aus dem Aufwand und der Fahrgastnachfrage ab.

Bei der Größe des Erschließungsdefizits wird die Anzahl derjenigen Einwohner betrachtet, die von der zu untersuchenden Buslinie profitieren und gemäß den Festlegungen des NVP (vgl. Ziff. 5.3.1) damit nicht mehr in einem Gebiet wohnen, welches als Defizitbereich gilt. Sind weniger als 200 Einwohner betroffen, ist von der dauerhaften Einrichtung einer Buslinie abzusehen.

4.5 Beförderungsqualität

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

4.5.1 Fahrzeuge

Für eine stadtverträgliche und umweltschonende Verkehrsbewältigung insbesondere in städtischen Räumen kommt dem öffentlichen Nahverkehr künftig eine noch größere, in zentralen Bereichen sogar dominierende Bedeutung zu. Daraus ergibt sich aber auch eine Signal- und

Vorbildfunktion hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge. Diese sollen durch eine zeitgemäße Gestaltung innen wie außen zur Benutzung einladen, einen problemlosen Zustieg für möglichst alle Nutzergruppen ermöglichen, durch eine umfassende und gut wahrnehmbare Fahrgastinformation auch bei nur gelegentlicher Nutzung Orientierung bieten und durch moderne Fahrzeugantriebe dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit Rechnung tragen. In jedem Fall müssen aber die nachfolgenden Anforderungen erfüllt werden:

- Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzliche eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein.

Im Schienenverkehr ist die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen.

- Die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen die Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009, der UN-Regelung UN/ECE R107 sowie der 2019/1161/EU (CVD) und dem Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeug-BeschG) erfüllen.
- Stadtbahnwagen müssen mindestens 2 Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwägen oder Fahrrädern aufweisen.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge sind mit einer Klimaanlage für den Fahrgastraum auszustatten.
- Alle im regulären Linienverkehr eingesetzten Busse und Stadtbahnfahrzeuge verfügen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung.
- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge sollen mit einer Anlage zur Video-Überwachung ausgerüstet sein. In Stadtbahnfahrzeugen soll für Notfälle eine direkte Sprechverbindung zum Fahrpersonal ermöglicht werden.
- Für den Antrieb der Linienbusse sind neben den aktuellen gesetzlichen Vorgaben auch die Anforderungen des gültigen Luftreinhalteplans und der Umweltzonenregelung einzuhalten. Sollten sich während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans Vorgaben weiter verschärfen, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger hierfür Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Im Sinne einer Vorbildfunktion der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt, die eine Klimaneutralität bis 2035 anstreben, ist eine Umstellung der SSB-Flotte auf emissionsfreie Fahrzeuge bzw. der Einsatz von Fahrzeugen mit klimaneutralem Antrieb vorgesehen. In

einem ersten Schritt werden dabei bis 2027 die Innenstadt-Buslinien umgestellt. Im zweiten Schritt findet eine Umstellung der gesamten Busflotte auf emissionsfreie Fahrzeuge bzw. der Einsatz von Fahrzeugen mit klimaneutralem Antrieb statt. Die am 02.08.2019 in Kraft getretene Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“), die durch das am 15. Juni 2021 in Kraft getretene Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) in deutsches Recht umgesetzt wurde, ist in diesem Sinne mindestens zu erfüllen. Bei einbrechenden Linien wird sich die Landeshauptstadt Stuttgart bei den benachbarten Aufgabenträgern für entsprechende Verbesserungen einsetzen. Zur Verminderung der Belastungen aus dem oberirdischen Straßen- und Schienenverkehr sind entsprechend der Zielsetzung des geltenden Lärmaktionsplans Fahrzeuge mit geringen Lärmemissionen einzusetzen. Dabei ist sowohl auf geräuscharme Haupt- wie Hilfsantriebe als auch auf minimierte Rollgeräusche zu achten.

- Alle Busse und Stadtbahnfahrzeuge entsprechen antriebstechnisch den topographischen Anforderungen vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällstrecken.
- Reservebusse für Ersatzverkehre (Stadtbahn und Bus) entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.
- Alle im regulären Linienverkehr eingesetzten Busse sowie Stadtbahnfahrzeuge müssen von der Leitstelle über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ITCS) mit ihrer Linienkennung fortlaufend erfasst werden können. Die Standortdaten sind auch der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart und der Verbundgesellschaft zeitnah zur Verfügung zu stellen. Eine Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrpersonal muss jederzeit gewährleistet sein.
- Die Netzausleuchtung bzw. die Mobilfunkverfügbarkeit in den SSB-Tunneln ist zu verbessern.
- Das Fahrgastaufkommen im ÖPNV soll künftig auch mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) erfasst werden. Für den Ausstattungsgrad des Fuhrparks im städtischen Netz und die Zählgüte sind die Anforderungen des ÖPNVG oder darauf aufbauender Verordnungen des Landes maßgeblich. Das mit der Bedienung der städtischen Linien beauftragte Verkehrsunternehmen verarbeitet die Rohzählraten in einem Programm zur Datenprüfung, -aufbereitung und -auswertung (Hintergrundsystem) selbst und stellt das erforderliche Knowhow sicher. Für einbrechende Buslinien der Nachbarlandkreise gelten die Vorgaben der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart zum AFZS-Einsatz.
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen.

- Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden schnellstmöglich repariert; sicherheitsrelevante Schäden sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich entfernt werden.

4.5.2 Haltestellen

Haltestellen sind die im Stadtbild permanent sichtbaren Zeichen für die Existenz eines ÖPNV-Angebots. Ihnen kommt damit - auch bei Nicht-Nutzung - die Funktion einer Visitenkarte des Nahverkehrs zu. Sie sollen deshalb ansprechend gestaltet und in die Umgebung baulich gut integriert sein. Bei Gelegenheitsnutzung sind sie zudem häufig immer noch die erste Anlaufstelle zur Informationsgewinnung über Fahrpläne, Linienwege und Fahrpreise. Eine optimal gestaltete Haltestelle unterstützt zudem den barrierefreien Zustieg in die Fahrzeuge.

Bauliche Maßnahmen für die Einrichtung von Haltestellen erfolgen für Bushaltestellen durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie für Stadtbahnhaltestellen durch das mit dem Betrieb der Linien betraute Verkehrsunternehmen. Anderweitige Zuständigkeiten sind im Einzelfall nachfolgend festgelegt. Zur Wahrung der hohen Qualität der Haltestellen im Stadtgebiet sind im Folgenden Haltestellenmerkmale aufgelistet, die nach Möglichkeit an jeder Haltestelle vorzusehen sind. Dies ist jeweils im Einzelfall zu prüfen:

- Neu- und umzubauende Bushaltestellen sind barrierefrei (siehe Kapitel 4.6.3.) und mit den jeweils aktuell für Stuttgart abgestimmten anfahrbaren Profilbordsteinen auszuführen. Nicht barrierefreie Bestandshaltestellen müssen sukzessive entsprechend nachgerüstet werden. Die weitestgehend gegebene Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz ist unter Beachtung der aktuellen Normen weiterzuentwickeln. Nicht funktionsfähige Fahrtreppen und Aufzüge bei Stadtbahn-Stationen müssen möglichst kurzfristig wieder instandgesetzt werden.
- An den Bus- und Stadtbahnhaltestellen im Stadtgebiet ist das jeweils die Haltestelle bedienende Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation und die Ausstattung der Haltestellen mit Informationsmedien zuständig. Machen Linienänderungen eine Anpassung der Informationsausstattung notwendig, wird diese vom verursachenden Verkehrsunternehmen angestoßen. Ggf. erfolgt zwischen diesem und dem betreuenden Unternehmen eine Absprache hinsichtlich der durchzuführenden Arbeiten und der Kostentragung.
- Die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Informationsanzeigern soll sukzessive vom jeweils bedienenden Verkehrsunternehmen ausgebaut und als Standardelement verstanden werden.

- Im Bereich der Bushaltestellen ist das mit dem Betrieb der Linien betraute Verkehrsunternehmen für die Aufstellung, die Wartung und den Betrieb von Haltestellenmasten zuständig.
- Jede Bushaltestelle sollte nach Möglichkeit und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit einem Fahrgastunterstand / einer Wartehalle sowie einer Sitzgelegenheit ausgestattet werden. Die Belange der Barrierefreiheit sind auch hier zu beachten, d.h. es muss etwa eine Mindestdurchgangsbreite der Gehwege von mindestens 1,50 m je nach Menge des Fußverkehrs vor Ort vorhanden sein. Außerdem darf durch das Aufstellen eines Fahrgastunterstandes keine Sichtbehinderung für den Straßenverkehr stattfinden. Die Zulässigkeit eines Fahrgastunterstandes ist stets im Einzelfall zu prüfen und mit den zuständigen Fachämtern abzustimmen.
- Eine hohe Aufenthaltsqualität an der Haltestelle ist wünschenswert und kann durch gestalterische Elemente wie eine (Dach-) Begrünung verbessert werden. Dies sollte bei der Planung von (Bus-) Haltestellen Berücksichtigung finden. Aufwendige gestalterische Elemente können nur durch eine entsprechende Querfinanzierung realisiert werden.
- Zur Erhöhung der gefühlten Sicherheit ist eine entsprechende Gestaltung und für eine ausreichende Beleuchtung im Haltestellenbereich zu sorgen.
- Vorhandene ergänzende Mobilitätsangebote im Umfeld von Haltestellen, insbesondere Leihfahrzeuge und Parkierungsmöglichkeiten, werden von den Verkehrsunternehmen hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit und Nutzbarkeit unterstützt. Dies gilt gleichermaßen für Flächen, die für paketlogistische Zwecke (Paketboxen) genutzt oder bereitgestellt werden. Die Wegeleitung ist im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten ggf. anzupassen, die Aufstellung zusätzlicher Informationseinrichtungen ist ggf. zu dulden.
- Zur Verbesserung der Sauberkeit an den Haltestellen sind Abfallbehälter in einer ausreichenden Menge (je nach Größe der Haltestelle) von der jeweilig zuständigen Seite vorzusehen.
- Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit.
- Beschädigungen oder Farbschmierereien sollen zeitnah behoben bzw. beseitigt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Entwendete Fahrplanaushänge sind schnellstmöglich zu ersetzen.

4.5.3 Kundenservice

Die Vielfalt des Verkehrs- und Tarifangebots im ÖPNV führt zwangsläufig zu einer Komplexität, die bei manchen KundInnen zu Beratungsbedarf führt. Externe Störungen wie auch technische oder kommunikative Unregelmäßigkeiten haben direkte Auswirkungen auf den Betriebsablauf und die Nutzung des ÖPNV durch die KundInnen. Umso wichtiger ist daher eine schnelle und wirksame Kommunikation über alle verfügbaren Medien, wo notwendig auch über persönlichen Kontakt zum Kunden. Für den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge sind daher folgende Anforderungen verbindlich:

- Kundencenter oder bediente Verkaufsstellen sollen an geeigneten Orten eingerichtet werden. Eine telefonische Erreichbarkeit muss werktags von 08:00 bis 17:00 Uhr gewährleistet sein. Fundsachen sind werktags an einer zentralen Stelle abholbar.
- Elektronische Kontaktwege (z. B. Website) sowie eine Postadresse müssen bereitgestellt werden. Auf schriftliche Anfragen oder Beschwerden ist zeitnah zu reagieren, idealerweise abschließend oder mit einem Zwischenbescheid.
- Kundennahe Mitarbeitende müssen durch Freundlichkeit, Kundenorientierung, gute Deutschkenntnisse, Tarif-, Orts- und Netzkenntnisse sowie Wissen über betriebliche Besonderheiten überzeugen. Regelmäßige Schulungen stellen die Qualität sicher.
- Die Verkehrsunternehmen unterstützen bei Bedarf das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Stuttgart, beraten aktiv und begleiten Pilotmaßnahmen konstruktiv.

4.5.4 Verbundintegration

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

- Für alle Fahrten im ÖPNV in Stuttgart und darüber hinaus aus dem und in den Verbundraum gilt der Gemeinschaftstarif des VVS einschließlich des Deutschlandtickets, des Deutschlandtickets JugendBW und des Deutschlandsemestertickets sowie die zugehörigen Beförderungsbedingungen. Ausnahmen bestehen oder können für Ruf-

und Linientaxis, On-Demand-Angebote (§ 44 PBefG), Bürgerbusse sowie Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBefG) nach Genehmigung zugelassen werden.

- Grundsätze des Ticketvertriebs und der Einnahmemeldung erfolgen nach den Statuten des VVS-Gesellschaftervertrags. In den VVS-Gremien werden die Richtlinien für ein einheitliches Vertriebsangebot im Benehmen zwischen Verkehrsunternehmen und VVS weiterentwickelt und Regelungen beschlossen. Der Verkauf erfolgt über digitale Kanäle (Apps), über stationäre Automaten oder über personenbediente Vertriebskanäle. Entwerter werden betrieben, solange papierbasierte Tickets zum späteren Fahrtantritt relevant sind. Langfristig wird ein Verzicht auf Entwerter angestrebt.
- Für Fahrten über das VVS-Gebiet hinaus werden Tickets des bwTarifs, das Deutschlandticket sowie das Deutschlandticket JugendBW anerkannt und vertrieben. Der Ticketvertrieb wird schrittweise auf elektronische Systeme (Chipkarten, mobile Lösungen) umgestellt. Hintergrundsysteme und Kundenschnittstellen betreibt das Verkehrsunternehmen, während die Verbundgesellschaft die notwendigen Daten bereitstellt.
- Die Einnahmesicherung erfolgt durch geschultes Prüfpersonal, eine zeitgemäße Prüfinfrastruktur und einen teilweise verpflichtenden Vordereinstieg im Busverkehr.
- Die Fahrgastinformation erfolgt nach den VVS-Normen, einschließlich eines barrierefreien Zugangs und Nutzung aktueller Inhalte der VVS-Website. Für die elektronische Fahrplanauskunft liefern Verkehrsunternehmen Soll- und Echtzeitdaten ohne Verzögerung.
- Verkehrserhebungen werden unterstützt, Erhebungspersonal unentgeltlich befördert und für die Erhebung notwendige betriebliche Daten bereitgestellt.

Im Bereich der gemeinsamen Marktbearbeitung erfolgt eine enge Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft (Marketingplanung, Kampagnendurchführung online und offline, Social Media, lokale Werbemaßnahmen, Informationsmaterialien, Pressearbeit).

4.6 Barrierefreiheit

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG) fordert, den öffentlichen Personennahverkehr bis spätestens 01. Januar 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten. Diese Anforderung betrifft sowohl die Infrastruktur als auch Fahrzeuge und Informationssysteme. Barrierefreiheit erleichtert nicht nur Menschen mit körperlichen, sensorischen oder kognitiven Einschränkungen die Nutzung des ÖPNV, sondern kommt auch älteren Personen, Eltern mit Kindern, Personen mit Gepäck oder Fahrrädern zugute. Darüber hinaus verbessert sie die Orientierung, reduziert Unfallrisiken und stabilisiert den Betriebsablauf durch verkürzte Fahrgastwechselzeiten.

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich im Rahmen ihres Leitbilds zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention klar zur Förderung eines inklusiven Nahverkehrs bekannt. Sie stellt die Barrierefreiheit in ihrem Zuständigkeitsbereich schrittweise sicher. Die städtischen Nahverkehrspläne fordern bereits den Einsatz von Niederflurfahrzeugen im Busbereich sowie die Umsetzung einheitlicher Standards bei der Fahrgastinformation. Für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen, der in der Verantwortung der Stadt als Straßenbaulastträger liegt, wurde ein kontinuierliches Umsetzungsprogramm etabliert.

Dennoch bestehen infrastrukturelle Defizite, etwa bei zu kleinen Aufzügen an einzelnen Stationen, die nicht alle Rollstühle oder Fahrräder aufnehmen können. Bei Neubauten sind daher größere Kabinen vorzusehen. Bei Bestandsanlagen sollen im Rahmen von Grunderneuerungen Verbesserungen geprüft werden. Besonderes Augenmerk gilt den Umsteigepunkten im Netz, an denen Barrierefreiheit linien- und verkehrsmittelübergreifend gewährleistet werden muss. Hierbei sind Wegebeziehungen und Leitsysteme durchgängig und möglichst auch über unterschiedliche Zuständigkeiten hinweg zu gestalten.

4.6.1 S-Bahn und landesbestellter SPNV (nachrichtlich)

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

beachten, dass Reststufe und -spalt zwischen Zug und Bahnsteigkante nicht überall einfach mit einer mobilen Rampe auszugleichen sind.

Zahlreiche S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet Stuttgart haben bisher kein Blindenleitsystem. Für blinde und sehbehinderte Menschen ist jedoch das Blindenleitsystem notwendig, damit sie gefahrenfrei und möglichst selbständig den ÖPNV nutzen können. Ein Nachrüstungsprogramm mit einer Priorisierung von aufkommensstarken Stationen und Verknüpfungspunkten wäre deshalb wünschenswert.

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

4.6.2 Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz der SSB verfügt über 211 Haltestellen¹⁴ mit insgesamt 438 Bahnsteigkanten, die alle mit Hochbahnsteigen ausgestattet sind. Die Nachrüstung von Aufzügen oder der barrierefreie Umbau der Stadtbahnhaltestellen ist in Arbeit bzw. in Planung. Der aktuelle Ausbauzustand der Stadtbahn-Haltestellen ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 4-4: Barrierefreier Ausbauzustand der Stadtbahn-Haltestellen in Stuttgart (Stand: 31.12.2024)

Ausstattung	Barrierefreier Ausbau
Rampen oder Aufzüge zu den Bahnsteigen	211 Haltestellen (99%)
Blindenleitlinien mit Einstiegsfeldern zur Markierung der Fahrzeugtüren (Bodenindikatoren)	162 Haltestellen mit Blindenleitlinien (77%) 156 Haltestellen mit Aufmerksamkeitsfeld (74%)
Dynamische Zugzielanzeiger (DFI)	168 Haltestellen (80%)
Zugzielansagen in unterirdischen Haltestellen	25 Haltestellen (100%)

Die letzte oberirdische Haltestelle bzw. Rampenhaltestelle mit Hochbahnsteig, aber ohne Zugangsrampen oder Aufzug, ist die Haltestelle:

- „Vaihingen Viadukt“.

Die Haltestelle „Bopser“ wurde im Sommer 2021 barrierefrei umgebaut. Die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zur Haltestelle „Vaihingen Viadukt“ ist gegenwärtig leider nicht absehbar. Die auf dem Talboden liegende Haltestelle ist von der umliegenden Bebauung oberhalb

¹⁴ Hierbei wurden die Stadtbahnhaltestellen ohne Zahnradbahn berücksichtigt. Von den 211 Stadtbahnstationen befinden sich 185 Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung.

der Talhänge nur über Treppen und steile Wege erreichbar, sodass Maßnahmen an der Haltestelle selbst die Zugänglichkeit kaum verbessern würden. Das äußerst geringe Fahrgastaufkommen rechtfertigt zudem keine aufwändigen technischen Lösungen, die Standardlösung mit Bahnsteigrampen scheitert jedoch an den beschränkten Platzverhältnissen. Nachdem die benachbarte, knapp 300 m entfernte Haltestelle „Fauststraße“ barrierefrei zugänglich ist, wird die Situation an der Haltestelle „Vaihingen Viadukt“ für tolerierbar erachtet.

Die Nachrüstung von Blindenleitlinien und Einstiegsfeldern erfolgt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsarbeiten von Hochbahnsteigen. Der Ausbau der DFI-Anzeiger läuft im Rahmen eines separaten Nachrüstprogramms; eine Vollaussstattung soll bis 2026 erfolgen. Die Durchführung beider Maßnahmen geschieht jährlich, ist aber vom Umfang her abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.

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

4.6.3 Bus

Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart befinden sich 477 Bushaltestellen mit insgesamt ca. 832 Haltepositionen¹⁵. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen liegt beim Straßenbaulastträger und somit für fast alle Haltestellen auf Stuttgarter Gemarkung bei der Landeshauptstadt Stuttgart.

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, die Haltestelleninfrastruktur an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. Aus diesem Grund sollen die jeweiligen Haltepositionen hinsichtlich der Barrierefreiheit bestimmte Anforderungen erfüllen. Diese umfassen einen Ausbau des Bordsteins der jeweiligen Haltestelle auf eine Höhe von mindestens 18 cm (Hochbord), einen stufenlosen, barrierefreien Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövriertfläche für Personen im Rollstuhl und für Kinderwagen

¹⁵ Die 125 Haltestellenpositionen (bzw. 71 Haltestellen), die ausschließlich von Nachtbuslinien angefahren werden, wurden nicht berücksichtigt. Dabei handelt es sich zumeist um Haltepositionen in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen, die nachbustypisch nur in den Nächten von Donnerstag bis Samstag mit wenigen Fahrten bedient werden. Ihr Umbau käme nur vergleichsweise wenigen Fahrgästen zugute und wird daher nicht als prioritär eingestuft. Zudem ist nicht auszuschließen, dass längerfristig einzelne Nachtbuslinien durch einen Stadtbahnverkehr abgelöst werden und solche Haltepositionen wieder aufgegeben werden können.

sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen. Da Buslinien überwiegend im Zuge von Hauptverkehrsstraßen verkehren, gehört zu einer vollständigen Barrierefreiheit des Systems Bus in der Regel auch eine barrierefreie Quermöglichkeit dieser Straße in Haltestellennähe. Dies wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bushaltestellen seit 2019 systematisch mit betrachtet.

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

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

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

Taktile Bodenelemente und Leitstreifen sollen zudem sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern. Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrzeugtür sowie ein

quer zum Gehweg verlaufender Auffindestreifen, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleisten das barrierefreie Zusteigen. Ergänzend dazu ist auf eine gute Orientierungsmöglichkeit in Längsrichtung (Gebäudewand, Einfriedung, ggf. zusätzlicher Leitstreifen) zu achten.

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

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

Tabelle 4-5: Ausbautzustand der Bushaltestellen auf Stuttgarter Gemarkung (Stand 31.12.2024)

Kriterium		Anzahl umgebauter Haltepositionen (Gesamtzahl)	Anteil umgebauter Haltepositionen
Status Quo	Hochbord (mind. 18 cm)	446 (832)	53,6%
	Bodenindikatoren ¹⁶	329 (832)	39,5%
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5m) ¹⁷	657 (832)	79,0%
	Stufenloser Zugang	832 (832)	100,00 %

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

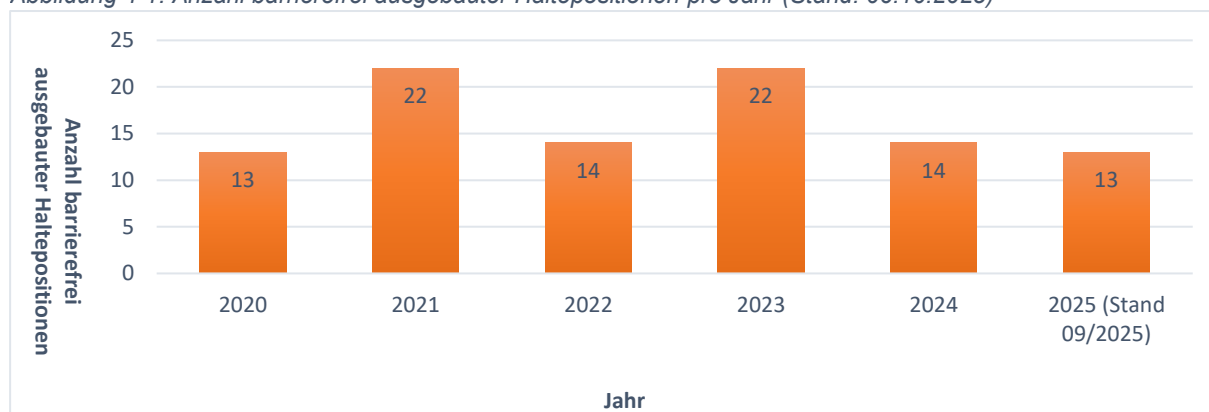
¹⁶ Dieses Kriterium wurde erst nach Beginn des Ausbauprogramms festgelegt und in den Planungen berücksichtigt, weshalb schon zu Beginn des Programms ausgebaute Haltestellen eine Nachrüstung benötigen. Diese wird nach und nach ausgeführt.

¹⁷ Für die Ermittlung der Manövrierfläche wurde hilfsweise das Vorhandensein von Warthallen herangezogen; diese werden nur bei ausreichenden Platzverhältnissen installiert.

In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen unter Einhaltung der dafür geltenden Anforderungen weiter vorangetrieben und die möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt werden. Grundsätzlich wird der vollständige barrierefreie Ausbau aller Bushaltestellen in Stuttgart angestrebt – sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Mit den dafür verfügbaren Mitteln sollen so viele Haltestellen wie möglich umgebaut werden. Unter der Annahme, dass die verfügbaren finanziellen Mittel in den folgenden Jahren weiterhin stabil bleiben und diese sich an den Vorjahren orientieren, ist davon auszugehen, dass pro Jahr 20 bis 30 Haltestellen (Haltekanten) umgebaut werden können.

Diese Anzahl ergibt sich aus dem Jahresmittel barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen in Stuttgart der vergangenen sieben Jahre.

Abbildung 4-1: Anzahl barrierefrei ausgebauter Haltepositionen pro Jahr (Stand: 06.10.2025)



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

Anlage 4.2 stellt den aktuellen Ausbaustand sowie Planungen für zukünftige Ausbaumaßnahmen dar.¹⁸ Im Zuge von Straßenumgestaltungsprojekten kann der Umbau weiterer Haltestellen zu erwarten. Das Programm mit den Haltestellen, die konkret umgebaut werden sollen, wird eng mit der SSB abgestimmt. Die nach den genannten Entscheidungskriterien prioritär umzubauenden Haltepositionen können ebenfalls Anlage 4.2 entnommen werden¹⁹. Danach sind in den kommenden vier bis fünf Jahren insgesamt ca. weitere 100 Haltepositionen für den Umbau vorgesehen. Die übrigen Haltestellen folgen im Anschluss.

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

4.6.4 Informationsangebot

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

Im Rahmen des Relaunches des VVS-Webangebots 2019 wurde die Basis für eine BIT-V-konforme digitale Barrierefreiheit gelegt (BIT-V = Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz). Für eine individuelle Kommunikation der mit Behindertenvertretern abgestimmten Bedürfnisse auf www.vvs.de wird derzeit

¹⁸ Abweichungen können sich ergeben, wenn der barrierefreie Umbau einer nicht in Anlage 4.2 ausgewiesenen Bushaltestelle z.B. kurzfristig im Rahmen einer anderen Sanierungs- oder Baumaßnahmen, ermöglicht und durchgeführt wird, so dass sich der geplante zeitliche Ablauf dadurch verändert. Das Programm kann sich aufgrund geänderter Randbedingungen im Laufe des Jahres verändern.

¹⁹ Abweichungen können sich ergeben, wenn der barrierefreie Umbau einer nicht in Anlage 4.2 ausgewiesenen Bushaltestelle – als prioritär umzubauende Halteposition – , z.B. kurzfristig im Rahmen einer anderen Sanierungs- oder Baumaßnahmen ermöglicht und durchgeführt wird, so dass sich der geplante zeitliche Ablauf dadurch verändert. Das Programm kann sich aufgrund geänderter Randbedingungen im Laufe des Jahres verändern.

eine Erklärung zur Barrierefreiheit erstellt. Im Bereich der dynamischen Fahrgastinformation wird bei allen Neubauten (z.B. bei DFI-Light-Anzeigern) eine digitale Sprachausgabe in Form eines Text-2-Speech-Tasters als Ergänzung zu den Anzeigern empfohlen.

4.7 Zielsetzungen für die Verkehrsfinanzierung

Die Landeshauptstadt Stuttgart engagiert sich seit vielen Jahren für die Erhaltung, den Ausbau und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Grundlage hierfür ist der vorliegende Nahverkehrsplan, der den Rahmen für die künftige Angebotsgestaltung und die Investitionsplanung vorgibt. Im Doppelhaushalt 2024/2025 stellt die Stadt bis zu 170 Mio. € für den Defizitausgleich der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) bereit, hinzu kommen investive Zuschüsse für die Umstellung der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe sowie Mittel zur Grundenerneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Damit hat sich der Finanzierungsbeitrag der Stadt in den letzten Jahren verfünffacht. Zusätzliche Ausgaben entstehen durch die tarifliche Integration von Umlandverkehren, Zuschüsse an den Verband Region Stuttgart für den S-Bahn-Verkehr sowie durch Infrastrukturmaßnahmen wie den Umbau von Haltestellen, den Bau von Busspuren, die Bevorrechtigung von Bussen und Stadtbahnen an Lichtsignalanlagen sowie die Verbesserung intermodaler Verknüpfungen.

Darüber hinaus finanziert die Landeshauptstadt tarifliche Vergünstigungen, darunter das SozialTicket, das Deutschlandticket JugendBW sowie das Deutschlandticket für städtische Bedienstete. Auch die etwa die Tarifzonenreform seit 2019 verursacht zusätzliche Ausgaben. Diese summieren sich derzeit auf rund 28 Mio. € pro Jahr und werden mittelfristig weiter ansteigen.

Mit dem Klimamobilitätsplan, dem Verkehrsentwicklungskonzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ und dem Luftreinhalteplan setzt die Landeshauptstadt auf einen weiteren Ausbau des Nahverkehrsnetzes. Hierzu gehören die Beschaffung neuer Stadtbahnfahrzeuge, die Erweiterung und Modernisierung von Betriebshöfen, die Verlängerung von Hochbahnsteigen sowie die Modernisierung der Zahnradbahn. Förderprogramme des Bundes (GVFG) und des Landes Baden-Württemberg sind für diese Investitionen essenziell, insbesondere angesichts steigender Beschaffungskosten durch den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugantriebe.

Die Einführung des Deutschlandtickets hat die Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV verändert, da die mit dem Deutschlandticket verbundene Preissenkung durch die Veranlasser dieses Angebots, Bund und Länder, finanziert werden muss. Daher fordert die Landeshauptstadt Bund und Länder auf, durch eine kostenorientierte Dynamisierung der Einnahmen aus dem

Deutschlandticket sowie der Ausgleichsmittel für das Deutschlandticket zu sorgen. Nur so kann der Ausbau des ÖPNV in Stuttgart langfristig finanziell gesichert und an den wachsenden Anforderungen durch Klimaschutz, Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätswandel ausgerichtet werden.

5. Ausbau, Verbesserung und Erhalt des ÖPNV-Angebots

5.1 Vorgehensweise

Das vorhandene Verkehrsangebot ist an den im Kapitel 4.3 definierten Anforderungen zu messen. Werden Unterschreitungen festgestellt, ist zu prüfen, ob die Abweichungen unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten beseitigt werden können. Lässt sich beides bejahen, leitet sich daraus ein Handlungsbedarf ab. Soweit das Defizit ausschließlich durch betriebliche Maßnahmen beseitigt werden kann, wird erwartet, dass es im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans beseitigt wird. Sind bauliche Maßnahmen notwendig, kann die Angebotsverbesserung zwangsläufig erst nach deren Abschluss wirksam bzw. umgesetzt werden. Dies wird in der Regel nicht in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegen.

5.2 Überprüfung des Verkehrsangebots

5.2.1 Erschließungsstandards (Haltestelleneinzugsbereiche)

Die vorhandene Erschließungssituation wird mit den Zielsetzungen gemäß Kapitel 4.3.1 verglichen. Weil das schlichte Vorhandensein einer Haltestelle aber nicht automatisch bereits die ÖPNV-Erschließung eines Gebiets sichert, sondern dabei auch der Umfang der Haltestellenbedienung eine Rolle spielt, wurden zusätzlich alle Haltestellen aus der Betrachtung herausgenommen, an denen an Normalwerktagen (Mo-Fr) weniger als 11 Busabfahrten stattfinden – dabei handelt es sich im Wesentlichen um Schulbus- und Nachtbushaltestellen. Dieser Wert wird aufgrund einer Abstimmung der Aufgabenträger Bus im VVS inzwischen als genereller Mindestwert für die Wahrnehmung einer Erschließungswirkung durch Bewohner oder Beschäftigte verwendet.

In den Anlagen 5.1 und 5.2 sind für das gesamte Stadtgebiet die Einzugsbereiche der erschließungsrelevanten Bus- und Schienenhaltestellen dargestellt. In Anlage 5.1 sind vorrangig die Schienenhaltestellen, in Anlage 5.2 vorrangig die Bushaltestellen abgebildet.

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

räumliche Erschließung auf der Basis des aktuell bestehenden ÖPNV-Streckennetzes zu sichern.

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

5.2.2 Beförderungszeiten

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

Beim Kriterium Beförderungszeiten bleibt festzustellen, dass im 4. Nahverkehrsplan als lösbar dargestellte Beförderungszeit-Defizite inzwischen weitgehend beseitigt sind. Eine geringfügige Überschreitung der Zielsetzung ist mit dem aktuellen Verkehrsangebot daher nur noch für Plieningen und Rohracker zu beobachten. Aufgrund der topographischen Lage ist eine Verbesserung für Rohracker aktuell nicht erzielbar. In Plieningen hingegen wird eine Beförderungszeit zukünftig voraussichtlich durch eine Fahrtkombination von Linie 65 mit dem Regionalverkehr ab Flughafen von unter 30 Minuten erreicht werden können.

5.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Für die Bewertung wurden die aktuellen, erschließungsrelevanten Linienverkehre den Bedienungskategorien gemäß Kapitel 4.3.3 zugeordnet. Die entsprechende Klassifizierung ist in Tabelle 5-1 dargestellt, die im Nahverkehrsentwicklungsplan und im Klimamobilitätsplan vorgeschlagenen Anpassungen sind darin berücksichtigt. Die Buslinien X60, 50, 98, 101, 103, 130, 131, 502, 503, 504, 612, 747 und 748 haben für die Bedienung des Stadtgebiets eine nur untergeordnete Bedeutung und wurden deshalb nicht betrachtet. Gleiches gilt für die SSB-

Schnellbuslinie X2. Sie wird ebenfalls nicht berücksichtigt, da sie die bestehenden klassifizierten Buslinien 92 ergänzt und dabei aufgrund des Schnellbuscharakters zahlreiche Haltestellen nicht bedient, mithin also eine stark eingeschränkte Erschließungswirkung für das Stuttgarter Stadtgebiet hat.

Tabelle 5-1: Zuordnung der Linien zu Mindestbedienungskategorien

Kategorie	Linien
S	U1, U2, U3, U4, U5*, U6, U7, U8*, U9, U12, U13, U14, U15, U16*, U19*
Z	10
1	40, 41*, 42, 43, 44, 47**
2	52 (Burgholzhof/Altenburg), 54 (Neugereut), 56 (Neckarpark), 60 (Luginsland), 65 (Heumaden), 70/73 (Plieningen), 70/74/76 (Birkach), 81 (Vaihingen-West/Büsnau)
3	45,52 (Zuffenhausen), 52/99* (Stammheim/Neuwirtshaus), 53 (Zazenhausen), 54 (Mönchfeld), 56 (Hallschlag + Schlachthof), 57 (Burgholzhof), 58 (Auf der Gans), 61, 62, 64, 65 (Flughafen), 66*, 70 (Ruhbank), 70/71 (Hoffeld), 72, 73 (Steckfeld), 73/77 (Landhaus), 74/76 (Asemwald), 80*, 81 (Dürtlewang), 82, 90, 91 (Botnang)
4	53 (Bachhalde), 54/58 (Sommerrain), 71 (Schönberg), 77 (Fasanenhof-Ost), 82/86 (Berghau), 84 (Buchrain), 91* (Vaihingen-Nord), 92
Einbrechende Linien (Verbundlandkreise in Aufgabenträgerschaft)	101, 103, 122, 412*, 501*, 504*, 508*, ...

*) Unterschreitung der Mindestwerte im Rahmen der zulässigen Ausnahmen möglich

**) Linie verkehrt nur in der HVZ

Die Analyse der aktuellen Fahrpläne zeigt, dass die Mindestbedienung fast durchweg eingehalten, zumeist auch angebotsorientiert übertroffen wird. Soweit überhaupt Unterschreitungen der Taktvorgaben feststellbar sind, handelt es sich in der Regel um einzelne Taktlücken aufgrund von Taktwechseln oder Fahrplanoptimierungen für den Schülerverkehr. Hier sind ggf. im Zuge künftiger Betriebsplanungen Änderungen möglich. Aufgrund der Aufstufung der Buslinie 91 im Bereich Botnang besteht dort nunmehr eine zu geringe Taktdichte an Sonn- und Feiertagen. Das samstägliche Betriebsprogramm sollte daher dort – ggf. mit leichten Abstrichen am Vormittag – auch auf diese Verkehrstage übertragen werden. Die Linie 73 wurde im Abschnitt Degerloch – Plieningen Garbe (via Steckfeld) im vorherigen Nahverkehrsplan von Kategorie 4 auf Kategorie 3 hochgestuft. Für die Erfüllung der Bedienungsvorgaben dieser Kategorie fehlen nur wenige Fahrten in Tagesrandlage; sie wurden in den letzten Jahren im Fahrplan ergänzt.

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

6. Ausbau, Verbesserung und Erhalt des ÖPNV-Angebots

6.1 Einführung

Das Netz der Stadtbahn Stuttgart besitzt eine Streckenlänge von aktuell 137 km (28 km davon untertunnelt) mit 211 Stationen²⁰ (25 davon unterirdisch). Das Stadtbahnnetz beschränkt sich nicht auf das Stuttgarter Stadtgebiet, sondern reicht bis in die Nachbarstädte Fellbach, Gerlingen, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern und Remseck hinein. Es wird gegenwärtig von 15 regulären und zwei Sonderlinien bedient. Mit jährlich über 126 Millionen beförderten Personen (Stand: 2024) ist die Stadtbahn in der Landeshauptstadt das wichtigste Erschließungssystem, das weiter verbessert und ausgebaut werden soll.

Den ca. 39 Millionen Busfahrgästen pro Jahr (Stand: 2024) stehen in Stuttgart ca. 699 Bushaltestellen zur Verfügung, an denen Zugang zu aktuell 50 Buslinien des Regelverkehrs besteht. Auch dieses Netz umfasst gemarkungsüberschreitende Relationen und bietet damit Direktverbindungen in nahezu alle Nachbarkommunen. Seit 1990 wird das Liniennetz des Regelverkehrs am Wochenende durch ein Nachtverkehrsnetz ergänzt.

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

6.2 Grunderneuerung

Das Stadtbahnsystem der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) bildet seit der schrittweisen Ablösung der Straßenbahn ab dem Jahr 1985 das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Infrastruktur und Fahrzeuge des Systems weisen mittlerweile Betriebsdauern von bis zu fünf Jahrzehnten auf. Während in den ersten Betriebsjahren überwiegend regelmäßige Instandhaltungsmaßnahmen ausreichten, ist nunmehr eine umfassende Grunderneuerung erforderlich.

Ziel der Grunderneuerung ist die nachhaltige Sicherung eines ordnungsgemäßen, sicheren und wirtschaftlichen Betriebs. Gleichzeitig soll durch rechtzeitige Modernisierungsmaßnahmen

²⁰ Inklusive der Zahnrad- und Seilbahn gibt es 211 Stationen. Davon entfallen 2 Haltestellen auf die Seilbahn, 6 Stationen auf die Zahnradbahn und die übrigen 203 Haltestellen auf die Stadtbahn. Auf Stuttgarter Gemarkung befinden sich 178 Haltestellen.

der Substanzwert der Anlagen erhalten und die Leistungsfähigkeit des gesamten Systems langfristig gewährleistet werden.

Die Vernachlässigung von Instandhaltung und Substanzerneuerung würde zu einem erhöhten Ausfallrisiko, zu einer Verringerung der Betriebssicherheit und zu überproportional steigenden Folgekosten führen. Vor dem Hintergrund der hohen Anforderungen an die Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV-Angebots ist die Grunderneuerung daher als strategische und stetige Daueraufgabe der SSB und der Landeshauptstadt Stuttgart zu verstehen.

Die Grunderneuerung umfasst sämtliche infrastrukturellen und fahrzeugbezogenen Elemente des Stadtbahnsystems einschließlich der Busflotte sowie der betrieblich notwendigen Sonderfahrzeuge.

Im Einzelnen sind folgende Anlagengruppen und Systeme umfasst:

- Infrastruktur
 - Streckengleise, Weichenanlagen, Bahnsteige und Ingenieurbauwerke
 - Fahrstromunterwerke, Netzstationen, Fahrleitungsanlagen
 - Haltestelleninfrastruktur einschließlich Brandschutz, Fahrtreppen, Aufzüge und Beleuchtung
 - Betrieblich genutzte Immobilien wie Betriebshöfe, Werkstätten und Lagerflächen
 - Betriebstechnische IT-Systeme (z. B. Betriebsleitsystem ITCS, Funk, Steuerungs- und Regelungstechnik)
- Fahrzeuge
 - Stadtbahnfahrzeuge einschließlich laufender Generalsanierung der zweiten Fahrzeuggeneration
 - Busflotte einschließlich sukzessiver Umstellung auf emissionsfreie Antriebstechnologien
 - Emissionsfreie Fahrzeuge für SSB Flex
 - Sonderfahrzeuge und Einsatzmittel für Betrieb und Instandhaltung

Die Grunderneuerung der Infrastruktur erfolgt bei bestimmten Rahmenbedingungen unter laufendem Betrieb und erfordert daher abschnittsweise Bau- und Sanierungsmaßnahmen mit begrenzten Sperrzeiten. Ziel ist stets die Wiederherstellung des Zustandes einer Neubauanlage mit entsprechender Restlebensdauer.

Neben der Sicherung des bestehenden Standards werden bei jeder Maßnahme zusätzliche Optimierungspotenziale berücksichtigt, soweit diese technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar sind:

- Verbesserung des Kundennutzens durch Steigerung von Komfort, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Betriebseffizienz durch den Einsatz moderner Technologien und wartungsarmer Systeme
- Ökologische Optimierung im Sinne der Klimaneutralitätsziele der Landeshauptstadt Stuttgart bis 2035
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systems, sofern dies zur Abdeckung zukünftiger Nachfrage erforderlich ist

Die Maßnahmen im Planungszeitraum konzentrieren sich auf die nachfolgenden Schwerpunkte:

- Grunderneuerung von Streckengleisen, Weichenanlagen, Bahnsteigen und Ingenieurbauwerken
- Erneuerung von Fahrstromunterwerken, Netzstationen und Fahrleitungsanlagen
- Erneuerung von BOS-Funk, Signalanlagen und elektronischen Stellwerken
- Umsetzung von Brandschutzmaßnahmen an geschlossenen U-Bahnhaltestellen und den unterirdischen Betriebsräumen
- Erneuerung von Fahrtreppen, Aufzügen und Lüftungstechnik in Haltestellen und Betriebsräumen
- Sanierung und Ausbau der Betriebshöfe einschließlich Ladeinfrastruktur, Wasserstoff-tankstellen sowie Flächenanpassungen für vergrößerte Werkstattbereiche
- Fortführung der Generalsanierung von 50 Stadtbahnfahrzeugen der zweiten Generation

Für die Umsetzung dieser priorisierten Maßnahmen wird im Zeitraum 2026 bis 2030 ein Investitionsvolumen von rund 260 Millionen Euro veranschlagt.

Im Zeitraum 2020 bis 2024 wurden 120 Mio. € Ertragszuschüsse bereitgestellt und zur Verbesserung des Ergebnisses der SSB eingesetzt, nachdem unter anderem die Grunderneuerung das Ergebnis der SSB belastet hat. Angesichts des weiter steigenden Erneuerungsbedarfs ist eine kontinuierliche und auskömmliche Finanzierung für die Folgejahre zwingend erforderlich. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Infrastruktur und die Fahrzeuge des Stuttgarter ÖPNV die hohen Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Leistungsfähigkeit auch in den kommenden Jahrzehnten erfüllen.

Die Grunderneuerung ist damit ein wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans und ein entscheidender Faktor für die Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Landeshauptstadt Stuttgart bis 2035.

6.3 Stadtbahn

6.3.1 Abgeschlossene Projekte und Angebotsverbesserungen

Linie U5

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 mit der neuen Endhaltestelle „Neuer Markt“ wurde am 17. Oktober 2024 in Leinfelden feierlich eingeweiht. Der urbane Stadtteil Schelmenäcker ist damit an das Stadtbahnnetz angeschlossen, wodurch der Hauptbahnhof Stuttgart in 27 Minuten umsteigefrei erreichbar ist. Die U5 verkehrt tagsüber alle 20 Minuten, in Randzeiten alle 30 Minuten.

Die 700 Meter lange Neubaustrecke umfasst zwei Gleise mit begrüntem Gleisbett, eine Kehranlage und ein Gleichrichterunterwerk am Streckenende. Die Haltestelle „Neuer Markt“ verfügt über zwei barrierefreie Seitenhochbahnsteige, die derzeit für 40-Meter-Züge ausgelegt sind. Die Strecke verläuft oberirdisch und überwiegend parallel zu den S-Bahn-Gleisen, mit mehreren Fußgängerüberwegen und einer Rettungszufahrt. Ergänzend wurden Stützbauwerke und ein neues Betriebsgebäude errichtet. Die grüne Gestaltung der Gleise unterstreicht den ökologischen Anspruch des Projekts.

Linie U6

Am 11. Dezember 2021 wurde die Verlängerung der Stadtbahnlinie U6 offiziell eröffnet, wodurch neben der S-Bahn eine zweite Schienenanbindung zur Messe und zum Flughafen Stuttgart geschaffen wurde. Die U6 verbindet den Hauptbahnhof mit der neuen Endhaltestelle „Flughafen/Messe“ in 32 Minuten. Besonders profitieren die Bewohner aus Degerloch (21 Minuten Fahrzeit), Möhringen (15 Minuten) und dem Gewerbegebiet Schelmenwasen (5 Minuten).

Die neue Endhaltestelle ist barrierefrei und bequem vom Messe-Eingang Ost sowie der Ankunftsebene der Flughafenterminals zu erreichen. Zudem wurden die Haltestellen „Stadionsstraße“ und „Messe West“ neu in den Streckenverlauf aufgenommen. Tagsüber fährt die U6 alle 10 Minuten, in Nebenverkehrszeiten alle 15 Minuten und frühmorgens sowie an Wochenenden im 30-Minuten-Takt.

Eine Besonderheit ist das dritte Gleis im Tunnel vor der Endhaltestelle, das zusätzliche Züge bei Großveranstaltungen ermöglicht. Der Linienbetrieb startete am 11. Dezember 2021.

Stadtbahn-Haltestelle „Staatsgalerie“

Am 12. September 2020 wurde die neue Stadtbahn-Haltestelle „Staatsgalerie“ in Betrieb genommen. Sie liegt drei Meter höher und 30 Meter westlicher als die bisherige Station und ist eine Folgemaßnahme des Stuttgart-21-Projekts. Der Umbau kostete etwa 100 Millionen Euro, finanziert aus dem S21-Budget. Die neue Haltestelle ist moderner und offener gestaltet und verbindet Nah- und Fernverkehr enger miteinander. Ihre Fertigstellung hat den Weiterbau der Stadtbahntunnel zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof ermöglicht.

Die Architektur orientiert sich an den Designprinzipien des künftigen Hauptbahnhofs. Der Bau war technisch anspruchsvoll, insbesondere die Herstellung des gekrümmten Schalendachs und die präzise Anpassung der Tunnelanschlüsse bei laufendem Stadtbahnbetrieb.

Das neue Bauwerk ersetzt die alte Haltestelle, die 1972 eröffnet und nun abgerissen wurde, um Platz für weitere Bauabschnitte des Tiefbahnhofs zu schaffen.

Stadtbahntunnel im Bereich Staatsgalerie

Mit der Inbetriebnahme des neuen Stadtbahntunnels zwischen Hauptbahnhof und Staatsgalerie wurde ein bedeutender Abschnitt im Rahmen der Anpassungen an das Bahnprojekt Stuttgart 21 abgeschlossen. Nach über zehn Jahren Bauzeit wurde der Tunnelabschnitt neu gebaut, um die bestehenden Stadtbahnanlagen an die veränderte Infrastruktur anzupassen. Dies umfasst die Verlegung der Haltestelle Staatsgalerie und den Umbau des Stadtbahntunnels unter der Heilbronner Straße.

6.3.2 Zukünftige Ausbauprojekte

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

Linie U13 – Verlängerung nach Hausen/ Ditzingen

Um die Stuttgarter Stadtteile Weilimdorf und Hausen besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen sowie den geplanten neuen Stadtbahn-Betriebshof der SSB nahe des Gewerbegebiets Ditzingen-Ost an das bestehende Stadtbahnnetz anzubinden, wird die Linie U13 ab der Haltestelle „Rastatter Straße“ über eine Neubautrasse bis nach Hausen verlängert. Zwei neue Haltestellen „Ditzinger Straße“ und „Weilimdorf Bf.“ am Südrand des Gewerbegebiets Weilimdorf ermöglichen künftig auch von dort einen direkten Zugang zum Stadtbahnnetz.

Der Stadtteil Hausen erhält eine Haltestelle am Nordrand der Siedlung. Eine Verlängerung auf die Ditzinger Gemarkung mit drei weiteren Haltestellen am Rande des Gewerbegebiets Ditzingen-Süd bis zu einer möglichen Endhaltestelle im Bereich des südwestlichen Endes des Gewerbegebietes ist angedacht. Der gesamte Abschnitt von der Rastatter Straße bis Ditzingen befindet sich einschließlich des neuen Stadtbahnbetriebshofs aktuell im Planfeststellungsverfahren.

Linie U19 – Verlängerung bis Mercedes-Benz-Museum

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

6.3.3 Kapazitätssteigerungen im bestehenden Stadtbahnnetz

Ergänzend zu den in Kapitel 4.3.3 dargestellten Mindestbedienungshäufigkeiten werden bereits heute dort zusätzliche Fahrten angeboten, wo eine hohe Fahrgastnachfrage ohne diese Verstärkung regelmäßig zu einer Überschreitung der angestrebten durchschnittlichen Maximalauslastung entsprechend den Empfehlungen des VDV oder gar der Beförderungskapazitäten führt. Unter Beförderungskapazität ist dabei die vom VDV definierte maximale Anzahl an Fahrgästen zu verstehen, die ein Fahrzeug oder eine Linie befördern kann. Diese Kapazitätsberechnung berücksichtigt neben den vorhandenen Sitzplätzen auch eine standardisierte Anzahl an Stehplätzen pro Quadratmeter, wobei zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen und Einsatzgebieten differenziert wird. Damit wird sichergestellt, dass die Kapazitätsbewertung vergleichbar und realitätsnah erfolgt und sowohl die planerische Angebotsgestaltung als auch die Bewertung von Auslastungsspitzen auf einer einheitlichen Grundlage basieren. Das Moni-

toring der Auslastungen stützt sich dabei auf die Daten aus den automatischen Fahrgastzählsystemen, mit denen immer mehr Busse und Stadtbahnen ausgerüstet sind. Diese Daten werden für die Dimensionierung des Leistungsangebotes herangezogen.

Der Ansatz, den tagsüber gleichbleibenden Grundtakt einer Linie bei Bedarf punktuell zu verdichten oder durch die Einführung neuer Linien, die ggf. nur zu bestimmten Tageszeiten verkehren, zu ergänzen, soll auch in Zukunft beibehalten werden. Zwar ist auch bei dieser Vorgehensweise ein zeitlicher Vorlauf für die Bereitstellung der Fahrzeuge und des Fahrpersonals zu berücksichtigen. Die Angebotsverbesserungen können aber schneller umgesetzt werden als die in Kapitel 6.3.2 beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen.

Des Weiteren soll durch die SSB geprüft werden, wie und wo das Stadtbahnnetz der SSB durch zusätzliche Kehrgleise bzw. -anlagen betrieblich optimiert und die Leistungsfähigkeit erhöht werden kann.

Linie U1

Die Stadtbahnlinie U1, die von Fellbach bis Heslach-Vogelrain verkehrt, ist in den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastet, was den Fahrgastkomfort einschränkt. Um die Kapazität und Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, werden die Haltestellen entlang der U1 für den Betrieb mit 80-Meter-Zügen verlängert. Die Planung begann 2017/2018, und der Ausbau wurde 2021 im Stuttgarter sowie 2022 im Fellbacher Gemeinderat beschlossen. Der Baustart erfolgte im März 2023.

Neben der Kapazitätserweiterung werden die Haltestellen modernisiert und barrierefrei gestaltet. Dazu gehören erhöhte Bahnsteige, Blindenleitsysteme und die Vorbereitung für dynamische Fahrgastinformationsanzeigen. Der Abschnitt zwischen Uff-Kirchhof und Schwabenlandhalle wurde bereits fertiggestellt.

Seit Sommer 2025 werden die Haltestellen auf dem Südast verlängert und die Endhaltestelle Fellbach wird im Zuge einer beschlossenen Städtebauliche Maßnahme im Nachgang realisiert. Ab dem Zeitpunkt der Umstellung der Linie U1 auf 80m-Züge wird die Haltestelle Schwabenlandhalle als provisorische Endhaltestelle genutzt, bis die Endhaltestelle in Fellbach ebenfalls ausgebaut ist.

Linie U19

Im Zuge der Aufsiedelung des Neckarparks soll die Linie U19 außerdem zu einer Regellinie entwickelt werden. Ziel ist die dauerhafte Sicherstellung einer leistungsfähigen ÖPNV-Erschließung des neuen Wohn- und Gewerbegebiets sowie der bestehenden Einrichtungen im Bereich Neckarpark. Die Maßnahme soll eine verlässliche Anbindung unabhängig von Großveranstaltungen gewährleisten und trägt zur Entlastung der bestehenden Linien im Einzugsbereich bei. Für den Betrieb der U 19 als Regellinie sind jährliche Betriebskosten in Höhe von rund 2,77 Mio. Euro zu veranschlagen.

6.3.4 Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität

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

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

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

- Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen dürfen in der Folge nicht zu Behinderungen des Stadtbahnverkehrs führen. Dies soll auch bei Maßnahmen für andere Verkehrsteilnehmer aus dem Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr) gelten. Notwendige Kompensationsmaßnahmen aufgrund geringerer Leistungsfähigkeit dürfen nicht zu Lasten des Stadtbahnverkehrs erfolgen.

- Bei der Neuplanung von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen wird der Bevorrechtigung des Stadtbahnverkehrs weiterhin die oberste Priorität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern oder anderen Steuerungsvorgaben (z. B. Koordinierung) eingeräumt. Es wird stets eine volle Bevorrechtigung für die Stadtbahnen angestrebt.
- Bestehende Lichtsignalanlagen werden laufend in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetrieb überprüft. Bei festgestelltem Optimierungsbedarf erfolgt eine zeitnahe Überarbeitung der Steuerung.
- Auch bei notwendigen temporären Anpassungen an Signalanlagen in Folge von Baumaßnahmen wird angestrebt, den Stadtbahnverkehr unter Berücksichtigung der technischen und zeitlichen Randbedingungen so weit wie möglich zu bevorzugen und unvermeidbare Wartezeiten so gering wie möglich zu halten.
- Die von Bus und Stadtbahn genutzten städtischen Brücken sind wesentliche Grundlage für die Erbringung des Leistungsangebots gemäß des Nahverkehrsplans. Entsprechend ist die Nutzung und die Befahrbarkeit dieser Brücken dauerhaft zu erhalten.

Besonderes Augenmerk ist auf mögliche Beeinträchtigungen des Stadtbahnverkehrs im Zuge der Lärmaktionsplanung zu legen. In Abschnitten mit straßenbündigem Bahnkörper führt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr automatisch auch zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit der Stadtbahn. Um die Attraktivität des Stadtbahnverkehrs nicht übermäßig zu beeinträchtigen, sollen Tempo 30-Regelungen in Abschnitten mit straßenbündigem Bahnkörper daher auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden. Ansonsten sind hohe Kosten für zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge und Personal nicht auszuschließen bzw. ist bei fehlenden Finanzierungsmitteln eine Einschränkung des Angebotes die Folge. Aus denselben Gründen sind im Zuge besonderer Bahnkörper entsprechende Ausnahmegenehmigungen für die zulässige Überquerung von Knotenpunkten mit 50 km/h erforderlich.

Geschwindigkeitsreduzierungen des Stadtbahnverkehrs, die sich auf Grundlage der StVO-Novelle und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift hinsichtlich der ausgeweiteten Kriterien zur Steigerung der Verkehrssicherheit ergeben können, sind in gleicher Weise zu vermeiden.

6.4 Bus

6.4.1 Umgesetzte Angebotsverbesserungen

In den vergangenen Jahren wurden im SSB-Busverkehr zahlreiche Fahrplan-Angebotsverbesserungen realisiert. Diese trugen zu einer kontinuierlichen Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV bei, zu dem in Stuttgart der Bus ebenso gehört wie die leistungstärkeren Schienenverkehrsmittel S-Bahn und Stadtbahn. Bei den Verbesserungen im Busverkehr ist vor allem der längere 10'-Takt bis circa 21:30 Uhr auf den Innenstadtbuslinien hervorzuheben. Außerdem verkehren seit dem Jahre 2021 die Nachtbusse an allen Wochentagen. Nach einem erfolgreichen Probetrieb wurde die Linie 47 zum Jahresfahrplan 2025 in den Regelbetrieb überführt und ergänzt somit die stark ausgelastete Linie 40 zu den Hauptverkehrszeiten.

Im Jahr 2018 ist die SSB auch in den Betrieb von Schnellbuslinien eingestiegen. Die zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehre dienenden Schnellbuslinien X2 (Leonberg – Rotenbühlplatz, seit Dezember 2018), X4 (Degerloch – Nürtingen) und X7 (Filderstadt-Harthausen – Degerloch, seit Dezember 2019), für die jeweils kombinierte Konzepte mit den bestehenden ausbrechenden SSB-Linien 92, 74 bzw. 77 umgesetzt worden sind, verbessern vorhandene Angebote qualitativ, übernehmen jedoch keine eigenständigen Erschließungsfunktionen, so dass Angebotsanpassungen oder -Rücknahmen jederzeit möglich sind, soweit die Vorgaben zur Bedienungsqualität eingehalten werden. Die Schnellbuslinien X4 sowie X7 wurden indes aufgrund einer fehlenden Finanzierungsgrundlage im Dezember 2025 wieder eingestellt.

6.4.2 Zukünftige Angebotsverbesserungen

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

Dem Ausbauziel gegenüber steht der Umstand, dass durch Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit im Straßenverkehr im Zuge der Lärmaktionsplanung oder zur Erhöhung der Ver-

kehrssicherheit mittel- bis langfristig zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonale benötigt werden, um das aktuell bestehende Fahrplanangebot beibehalten zu können. Die daraus resultierenden Kosten stehen bei gleichbleibenden oder gar reduzierten Mitteln zur ÖPNV-Finanzierung in direkter Konkurrenz zu den Aufwendungen für Angebotsverbesserungen.

Inbetriebnahme neuer Buslinien

Die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofareals in Bad Cannstatt war Anlass, im Nahverkehrsentwicklungsplan einen Prüfauftrag für eine verbesserte Busanbindung von den Oberen Neckarvororten bis zum Neckarpark zu verankern.

Ferner erfordern zum einen die S-Bahn-Verlängerung der S-Bahnlinie S3 von Filderstadt-Bernhausen nach Neuhausen (F) und zum anderen die Inbetriebnahme des neuen Filderbahnhofs eine umfassende Anpassung der Filderbuslinien. Da sich die Inbetriebnahme der beiden Infrastrukturprojekte auch auf den Busverkehr im Bereich Plieningen auswirken können, wird die Landeshauptstadt Stuttgart gemeinsam mit dem ebenfalls betroffenen Aufgabenträger, dem Landkreis Esslingen, kreisüberschreitende Lösungen entwickeln.

Die im Nahverkehrsentwicklungsplan bereits skizzierte Erweiterung des Stadtbahnnetzes bis Fellbach-Schmidlen wird sich im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans noch nicht umsetzen lassen. Deshalb soll untersucht werden, ob die Relation im Sinne eines Vorlaufbetriebs durch einen Busverkehr entweder aus der SSB-Linie 54 oder aus der Buslinie 205 (Aufgabenträgerschaft Rems-Murr-Kreis) entwickelt werden könnte. Abhängig von der Linienführung können Anschlüsse an die U2 und U19 in Neugereut sowie auf die U12 und U14 am Max-Eyth-See hergestellt werden. Die Umsetzbarkeit sowie Fragen zur Finanzierung sind mit dem Rems-Murr-Kreis zu erörtern.

Angebotsverdichtungen im bestehenden Busliniennetz

Steigende Fahrgastzahlen erfordern in einzelnen Gebieten und auf bestimmten Linien Kapazitätssteigerungen oder Taktausweitungen. Diese Kapazitätsengpässe können bei schon bestehendem Gelenkbuseinsatz nur mit Hilfe von Taktverdichtungen kurzfristig bewältigt werden. Punktuell sind dichtere Fahrplantakte auch zur Verbesserung der lokalen Erschließung notwendig. Insbesondere bei den folgenden Linien sind deshalb Fahrplanverbesserungen notwendig:

- Buslinie 42: Verdichtung auf dem gesamten Linienverlauf in der HVZ
- Buslinie 45: Aufgrund des Abrisses der Rosensteinbrücke und der damit verbundenen Kürzung der Buslinie 56 mit der neuen Endhaltestelle in der Wilhelmastraße muss das

Angebot bis auf Weiteres ausgebaut werden. Ferner ist eine Anpassung der Linienführung über die Benzstraße zur besseren Anbindung des NeckarParks vorgesehen.

- Buslinie 65: Verdichtung auf einen 10'-Takt tagsüber zwischen Heumaden und Flughafen nach Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofs.

Aufgrund des Abrisses der Rosensteinbrücke ist für Teile der Stuttgarter Bevölkerung keine direkte, sondern eine umwegige Verbindung zu den S-Bahn-Zügen der Region verfügbar. Daher sollen die Buslinien 52 und 56 über die König-Karl-Brücke oder alternativ über die Reinhold-Maier-Brücke zum Cannstatter Wilhelmsplatz geführt werden. Die SSB prüft, die aktuell an der Rosensteinbrücke endende Buslinie 52 über die König-Karls-Brücke bis zum Cannstatter Bahnhof zu verlängern, jedoch gibt es dort noch Probleme bei der Verkehrsführung (Abbieger auf die König-Karls-Brücke).

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

6.4.3 Ausbau der Businfrastruktur

Bei den Infrastruktur-Projekten im Busbereich hat der barrierefreie Ausbau der Haltestellen oberste Priorität. Die Planungen der Stadt Stuttgart zu diesem Thema sind in Kapitel 4.6.3 ausführlich dargestellt.

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

Um einen pünktlichen Linienbusbetrieb und Anschlüsse an die Schienenverkehrsmittel gewährleisten zu können, müssen bei stadtplanerischen Aufgabenstellungen die Belange des ÖPNV verstärkt berücksichtigt werden. Eine Optimierung der vorhandenen ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, innovative signaltechnische Lösungen, Abbau von Behinderungen im Straßenraum, aber auch klassische Maßnahmen zur Busbevorrechtigung wie z.B.

Sondernutzung von Flächen und Spuren durch Linienbusse sowie die Ausweitung bestehender Busspuren und Busschleusen müssen weiterhin verstärkt geprüft und umgesetzt werden (siehe Kapitel 6.4.4).

Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurden bereits mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Straßenverkehr angeordnet, weitere werden in den nächsten Jahren absehbar folgen. Der Linienbusverkehr ist davon direkt und mitunter in großem Umfang betroffen. Nachdem die Reduzierung auf Tempo 40 im Zuge des Luftreinhalteplans in der Innenstadt noch weitestgehend verträglich war, führen weitere Reduzierungen auf Tempo 30 unweigerlich zu verlängerten Fahrzeiten. Je nach Liniencharakteristik (Linienlänge, bestehende Wendezeiten etc.) kann es zur Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrplanangebotes erforderlich sein, zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonale einzusetzen, was zu höheren Betriebskosten führt. Bei fehlenden Finanzmitteln kann es zu Einschränkungen des Angebotes kommen.

Dieselben Auswirkungen können sich auch durch Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit ergeben. Die StVO-Novelle und die begleitende Verwaltungsvorschrift haben diesbezüglich die Verpflichtungen und Einsatzmöglichkeiten zu geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen deutlich ausgeweitet. Der Busverkehr wird auch hier direkt und mitunter in großem Umfang betroffen sein.

Umso wichtiger ist es, die in Kapitel 6.4.4 dargestellten Möglichkeiten zur Kompensation der Fahrzeitverluste voll auszuschöpfen. Aufgrund der bereits nahezu vollständigen Busbevorzugung im Stadtgebiet müssen insbesondere behinderungsfreie Fahrwege mit ausreichenden Fahrbahnbreiten, ohne Fahrbahnverengungen und mit Einschränkung der Parkierung geschaffen werden.

Im Rahmen der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt (Klimaneutralität bis 2035) spielt die Umstellung des öffentlichen Busverkehrs auf emissionsfreie Antriebe eine wichtige Rolle: in einer ersten Stufe sollen alle Innenstadt-Buslinien bis zum Jahr 2027 mit emissionsfreien Fahrzeugen bedient werden. Die Umstellung des Busverkehrs vom konventionellen Dieselantrieb auf alternative Antriebsformen bedeutet aufgrund ihrer Komplexität eine der größten Herausforderungen für den Busbetrieb der nächsten Jahre: So wird etwa, neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge mit Brennstoffzellen- oder Batterietechnik, der Bau und Betrieb umfangreicher Lade- bzw. Tank-Infrastruktur, die Ertüchtigung der Buswerkstätten und die Beschaffung notwendiger Softwarehintergrundsysteme erforderlich. In diesem Zusammenhang sind auch im Stadtgebiet leistungsfähige Lademöglichkeiten einzurichten, eine erste Bedarfsanalyse ist erfolgt.

6.4.4 Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität

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

Busspuren

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

- in der Wagenburgstraße (Fahrtrichtung Ostendstraße),
- in der Schwieberdinger Straße,
- in der Ludwigsburger Straße,
- in der Industriestraße vor der Straße Am Wallgraben,
- in der Heilbronner Straße vor dem Arnulf-Klett-Platz,

in der König-Karl-Straße zwischen Mercedesstraße und Wilhelmsplatz

Die Einrichtung von Busfahrstreifen ist in folgenden Abschnitten in Planung:

- auf den Otto-Hirsch-Brücken,
- in der Rohrackerstraße,
- in der Kirchheimer Straße zwischen Schempp- und Bockelstraße,
- in der Daimlerstraße zwischen Mercedes- und Deckerstraße,
- in der Mönchfeldstraße zwischen Meierberg und Aldinger Straße

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 Wolframstraße sollte allerdings auch bereits die im Nahverkehrsentwicklungsplan vorgeschlagene Busverbindung Pragsattel – Stuttgart-Ost mit bedacht werden.

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

LSA-Bevorrechtigungen

Eine sinnvolle Maßnahme zur Sicherung der Betriebsqualität ist eine ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren. Dabei kommen der Wahrung und Verbesserung der erreichten Qualitätsstufen im Hinblick auf die steigende Anzahl an Baustellen im Straßennetz und regelmäßig verlängerten Bauzeiten eine hohe Bedeutung zu. Für besonders wichtige oder sehr störungsanfällige Streckenabschnitte sollten situative Maßnahmen zur Verfügung stehen, die eine Regulierung des Verkehrsablaufs in diesen Streckenabschnitten ermöglichen. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten.

Ebenso dürfen die Reduzierung oder Umwidmung von Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs keine spürbaren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten mit Nachteilen für ÖPNV-Linien haben, dies soll auch bei Maßnahmen für andere Verkehrsteilnehmer des Umweltverbunds (Fußgänger/Radfahrer) gelten. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ verwiesen. Zukünftig sollten neben den klassischen Maßnahmen zur Busbevorrechtigung auch innovative signaltechnische Lösungen (z.B. temporäre Busspuren) weiterentwickelt werden.

93% der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet verfügen bereits über eine ÖPNV-Bevorrechtigung. Demnach richtet sich der Fokus primär auf eine Optimierung der bestehenden Anlagen. Mit der E Klima 2022 wurden die Möglichkeiten erweitert, zugunsten des Umweltverbundes und insbesondere des ÖPNV auch stärkere Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs zuzulassen. Diese Potentiale sollten verstärkt genutzt werden.

Einschränkung der Parkierung

Insbesondere in verdichteten Siedlungsbereichen ist die Anlage von Busfahrstreifen aus Platzgründen häufig nicht möglich. Zur Verminderung von Störeinflüssen auf den Busverkehr kommt hier die Reduktion des Durchgangsverkehrs und/oder eine Begrenzung der Parkmöglichkeiten am Straßenrand in Betracht. Letzteres ist vor allem in den Gebieten eine sinnvolle Maßnahme, in denen wegen bestehender, häufig beidseitiger straßenbegleitender Parkierung

ausschließlich eine oder nur schmale Fahrspuren zur Verfügung stehen. Aufgrund von Verkehrsbehinderungen durch den Gegenverkehr oder durch Ein- und Ausparker ist in diesen Fällen kein attraktiver Busverkehr möglich. Nur eine Verbreiterung der freien Fahrbahnfläche wird hier die Betriebsstabilität des Busverkehrs verbessern. Die Einschränkung der straßenbegleitenden Parkierung eröffnet ggf. auch Spielräume für die Aufwertung der Fußgängerbereiche, was im Hinblick auf die Zu- und Abgangswege zu/von Haltestellen indirekt ebenfalls zugunsten des ÖPNV wirkt. Bei einem Entfall von Stellplätzen kann die Schaffung von Ersatzflächen an anderer Stelle durchaus Bestandteil eines solchen Konzepts sein.

Baumaßnahmen

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

6.4.5 Zurückgestellte Maßnahmen

Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden Projekte erarbeitet, die zu einer maßvollen Angebotsausweitung im ÖPNV beitragen. Vor dem Hintergrund der derzeit angespannten finanziellen Lage sowie der unsicheren Entwicklung der Einnahmenbasis erscheint es jedoch sinnvoll und notwendig, einige andere zeitlich zu verschieben.

Mit dieser Entscheidung verfolgt die Stadt das Ziel, die vorhandenen Ressourcen gezielt auf prioritäre Projekte zu konzentrieren, ohne die längerfristige Perspektive aus dem Blick zu verlieren. Eine Verschiebung bedeutet kein Abwenden von der Umsetzungsabsicht. Insbesondere aufgrund der bekanntermaßen langen Vorlaufzeiten bei Infrastrukturvorhaben werden die Arbeiten an Planung und Genehmigung fortgeführt, sodass bei verbesserten finanziellen Rahmenbedingungen eine Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt ohne große Verzögerungen möglich bleibt. Dies ist insofern unkritisch, als ein Planfeststellungsbeschluss 5 Jahre in Kraft bleibt und auf Antrag um weitere 5 Jahre verlängert werden kann.

Verschobene Maßnahmen im Stadtbahn-Angebot

- Betrieb der Linie U8 an Samstagen sowie Verlängerung bis Betriebsschluss an Werktagen
- Einführung der Linie U17 (Flughafen – Dürrolewang)
- Einführung der Linie U25 (Killesberg – Möhringen (-Plieningen))
- Ausweitung des 10-Minuten-Takts bei der Stadtbahn über längere Zeiträume

- Nachtverkehr bei den Stadtbahnen
- Verlängerung der U15 bis Heumaden (HVZ)

Verschobene Maßnahmen im Busangebot

- Neue Linie 46 (Pragsattel – Ostendplatz)
- Neue HVZ-Linie 95 (Stammheim – Zuffenhausen Bahnhof)
- Neue Linie 51 (Münster – Bad Cannstatt)
- Neue Linie 85 (Eiermann-Areal – Universität)
- Einführung eines 5-Minuten-Takts bei den Linien 40, 43 und 44

Für diese zeitliche Staffelung sprechen mehrere Rahmenbedingungen. Zum einen sind die Zuschussbedarfe für den ÖPNV in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen und auch in den kommenden Jahren ist von einer deutlichen weiteren Kostensteigerung auszugehen. Gleichzeitig bestehen durch die Einführung des Deutschlandtickets neue Unsicherheiten, da die Finanzierung von Bund und Land nicht in jedem Fall langfristig gesichert ist. Darüber hinaus soll für den Zeitraum des Nahverkehrsplans der Fokus auf besonders zentrale Projekte gelegt werden, wie etwa die Doppeltraktion der U1, die Verlängerung der U13 bis Hausen oder die Einführung der U19 als Regellinie (vgl. Kapitel 6.3.2 und 6.3.3). Insbesondere an den Voraussetzungen für eine Inbetriebnahme der Linie U17 sowie für eine durchgängige Verbindung zwischen Innenstadt und Plieningen (Linie U25) soll weiter gearbeitet werden.

6.5 Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ)

Hinsichtlich einer hohen Betriebsstabilität stellt die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) der Landeshauptstadt Stuttgart als Kompetenzstelle des Verkehrs eine wichtige Rolle dar. Das Konsortium aus Amt für öffentliche Ordnung, Tiefbauamt, Polizeipräsidium und SSB betreibt als Leitzentrale für alle Verkehrsarten das städtische Verkehrsmanagement mit besonderem Fokus auf den Betriebsablauf von Stadtbahnen und Bussen. Der integrierte Ansatz bündelt die Kompetenz aller am operativen Verkehr beteiligten Institutionen in einer Leitzentrale.

Ziele der IVLZ sind u.a. eine flüssige Abwicklung des ÖPNV auch bei kritischen Verkehrslagen zur Stabilisierung des Betriebs, die Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV zur Entlastung des Straßennetzes, die Reduktion von Emissionen sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dabei kooperiert die IVLZ auch mit Städten und Gemeinden in der Region und ist in diesem Zusammenhang auch Partner im regionalen Verkehrsmanagement. Die regionale Leitzentrale (sog. Ringzentrale) und die IVLZ betreiben dabei gemeinsame Strategien im Verkehrsmanagement.

Um die Verzahnung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr beim Verkehrsmanagement sicherzustellen, ist die Einbeziehung der SSB als Betreiber der städtischen Verkehrslinien in die IVLZ auch künftig unverzichtbar. In dieser Funktion nimmt sie auch die Interessen anderer Verkehrsunternehmen wahr, die die regionalen Buslinien betreiben. Darüber hinaus generiert die IVLZ in Tagesrandzeiten und an Wochenenden bei Störfällen entsprechende ÖPNV-Meldungen für die VVS-App. Des Weiteren entwickelt sie projektbasierte Strategien zum Reisezeitvergleich, um Empfehlungen zum intermodalen Routing zu implementieren.

Für eine hohe Qualität bei der Verkehrssteuerung und der Unterstützung des Betriebsablaufs von Stadtbahnen und Bussen ist ein störungsfrei funktionierendes System notwendig, das technisch auf einem aktuellen Stand ist. Um die digitale Kompetenz und die Leistungsfähigkeit der IVLZ auch in Zukunft gewährleisten und ausbauen zu können, sind die nächsten Schritte der IVLZ:

- Weitere Digitalisierung (u.a. mit Entwicklungen im Bereich KI)
- Erneuerungsmaßnahmen der bestehenden Technik

6.6 Angebotsverbesserungen bei On-Demand-Verkehren

Die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) bieten mit SSB Flex einen innovativen On-Demand-Service an, der als Ergänzung zum klassischen öffentlichen Nahverkehr dient. Ziel ist es, Lücken in der ÖPNV-Abdeckung zu schließen, besonders in Schwachverkehrszeiten und weniger erschlossenen Stadtteilen. SSB Flex erlaubt es Fahrgästen, individuell angeforderte Fahrten per App zu buchen, wobei durch intelligentes Ridepooling mehrere Personen mit ähnlichen Zielen in einem Fahrzeug zusammengelegt werden. Dies reduziert das Verkehrsaufkommen sowie die Umweltbelastung und bietet eine flexible Alternative zur Nutzung privater Fahrzeuge.

Der Service ist abends von Sonntag bis Donnerstag von 18 Uhr bis 2 Uhr und Freitag und Samstag bis 4 Uhr im gesamten Stuttgarter Stadtgebiet, sowie im Rahmen eines Pilotprojekts eines erweiterten Tagbetriebs bereits von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr in den Stadtteilen Degerloch, Vaihingen, Möhringen und Stuttgart-Süd verfügbar. Die Fahrzeuge können unabhängig von Fahrplänen genutzt werden, wobei Fahrgäste zu definierten Haltepunkten (virtuellen Haltestellen) geleitet werden, die von der App berechnet werden. Inhaber von VVS-Zeitkarten und Tagestickets profitieren von ermäßigten Preisen.

SSB Flex wird derzeit mit 11-24 Fahrzeugen in der Nachtbedienung (je nach Tag) und vier Fahrzeugen in der Tagbedienung, die mehrheitlich über einen elektrischen Antrieb verfügen, betrieben. Die Flotte soll perspektivisch weiter ausgebaut werden, wobei neue Fahrzeuge ausschließlich emissionsfreie Antriebe haben sollen. Das langfristige Ziel ist es, bestehende Ruftaxi-Angebote durch SSB Flex zu ersetzen und den Tagbetrieb weiter zu erproben und auszubauen.

Ein weiterer wichtiger Baustein des Projekts ist die Einbindung in die multimodale Plattform Polygo, die Carsharing, Bikesharing und ÖPNV kombiniert. Ziel ist es, eine zentrale Buchungs- und Informationsplattform zu schaffen, auf der alle Mobilitätsformen integriert sind. Hierbei sind tarifliche Kooperationen zwischen verschiedenen Anbietern entscheidend. Für SSB Flex werden multimodale Mobilitätspakete und Tarife geprüft, die die Nutzung weiter erleichtern sollen.

SSB Flex ist der erste bundesweite On-Demand-Service mit einer Liniengenehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Mit der Novelle des PBefG (in Kraft seit August 2021) wurde für Bedarfsverkehre ein dauerhafter Rechtsrahmen geschaffen, der sowohl Lini- enbedarfsverkehre (§ 44 PBefG) als auch gebündelte Bedarfsverkehre (§ 50 PBefG) umfasst. Diese Regelungen ermöglichen eine rechtskonforme Integration flexibler Bedienformen in den Öffentlichen Personennahverkehr und sichern gleichzeitig die Steuerungs-fähigkeit der Aufgabenträger. Wesentliche Instrumente sind die Festlegung von Bediengebieten, Bündelungsquoten, Anforderungen an Fahrzeugstandards sowie Monitoringpflichten. Der Einsatz von SSB Flex trägt zur Umsetzung der im Aktionsplan „Nachhaltige Mobilität Stuttgart“ definierten Ziele bei, indem er Angebotslücken in Schwachverkehrszeiten schließt und eine flexible Ergänzung zu Linienverkehren schafft. Die Einhaltung des gesetzlichen Rahmens gewährleistet eine klare Abgrenzung zu Taxiverkehren und verhindert Wettbewerbsverzerrungen im Gelegenheitsverkehr.

Die SSB Flex-Plattform bündelt die Fahrtanfragen der Fahrgäste in Echtzeit und ermöglicht intermodale Routenführungen. Die Algorithmen optimieren die Fahrten nach Verkehrslage und Nachfrage und ermöglichen eine effiziente Nutzung der Fahrzeuge. Bereits in der Pilotphase zeigte sich eine hohe Akzeptanz: Über 27.000 Fahrgäste nutzten den Service, insbesondere in den Abendstunden, wo klassische ÖPNV-Angebote weniger häufig fahren. Die Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb flossen direkt in die Optimierung des Dienstes ein.

SSB Flex trägt durch seine Flexibilität, Umweltfreundlichkeit und Einbindung in den öffentlichen Nahverkehr dazu bei, eine nachhaltige Mobilität in Stuttgart zu fördern. Die Erweiterung der Flotte, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge und die angestrebte Integration in den

VVS-Tarif sind zentrale Schritte, um den Service als festen Bestandteil des städtischen Verkehrssystems zu etablieren.

6.7 Maßnahmen anderer Aufgabenträger (nachrichtlich)

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

Regionalzugverkehr

Vor der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs muss die direkte Anbindung der Bahnstrecke Stuttgart – Singen (Gäubahn) an den Hauptbahnhof aufgegeben werden. Langfristig ist vorgesehen, die Gäubahn nicht mehr über die bestehende Panoramabahn in den bisherigen Kopfbahnhof zu führen, sondern über eine neue Trasse an den künftigen Tiefbahnhof anzubinden. Kernbestandteil dieser Lösung ist der geplante Pfaffensteigtunnel, der eine direkte Verbindung zwischen dem Raum Sindelfingen/Böblingen, dem Flughafen Stuttgart und dem neuen Hauptbahnhof herstellen soll. Ziel dieser Maßnahme ist eine leistungsfähige, zukunftsfähige Einbindung der Gäubahn in den bundesweiten und internationalen Fern- und Regionalverkehr. Die Planfeststellung für den ersten Abschnitt des Pfaffensteigtunnels liegt vor. Die Umsetzung dieser Neuansbindung ist in den kommenden Jahren vorgesehen. Für den Zeitraum zwischen der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Fertigstellung der neuen Gäubahn-Anbindung ist eine Übergangslösung vorgesehen. In dieser Phase die Regional- und Fernzüge der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen enden, von wo aus die Weiterfahrt in Richtung Innenstadt über bestehende S-Bahn- und Stadtbahnangebote erfolgt. Dies führt in der Phase des Übergangs zu veränderten Reisebeziehungen und einem zusätzlichen Umstieg.

S-Bahn

Der Umbau des Bahnknotens Stuttgart umfasst auch eine Erweiterung der innerstädtischen S-Bahn-Stammstrecke in Richtung Nordosten und den Bau der neuen S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“, die das künftige Rosensteinviertel perfekt erschließen wird. Diese neue Infrastruktur wird voraussichtlich im Rahmen der Inbetriebnahme des Bahnknotens Stuttgart erfolgen und dem Betrieb übergeben werden. Der zeitliche Mehrbedarf für den zusätzlichen Halt erfordert allerdings eine Anpassung der S-Bahn-Fahrpläne.

Mit der Freigabe der erweiterten S-Bahn-Stammstrecke wird dort auch die moderne digitale Leit- und Sicherungstechnik ETCS zur Verfügung stehen. Der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für den S-Bahn-Verkehr möchte diese Technik, die die Zugfolgezeiten verkürzen kann, für eine Verlängerung einer der Linien des Nordastes, die bislang an der Haltestelle Schwabstraße enden, bis Stuttgart-Vaihingen und in reduziertem Takt bis Böblingen bzw. Ehningen nutzen. S-Bahn-Fahrgäste aus Richtung Nordbahnhof/Feuerbach können nach Inbetriebnahme des Projekts Stuttgart 21 z.B. den Universitätsstandort Stuttgart-Vaihingen oder den Synergiepark Stuttgart-Vaihingen umsteigefrei erreichen.

Als Folge des Umbaus des Bahnknotens Stuttgart verliert die Bahntrasse zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Vaihingen (Panoramabahn) ihre Funktion als Zulaufstrecke zum Stuttgarter Hauptbahnhof. Gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart und der Deutschen Bahn AG hat sich die Landeshauptstadt Stuttgart schon 2022 dafür ausgesprochen, die Teile der Panoramabahn (Verbindung zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Feuerbach) auch künftig für eine Nutzung durch den Schienenverkehr zu erhalten. Im November 2025 wurde vom Verband Region Stuttgart ein mögliches Betriebskonzept für die Strecke vorgestellt, das auf einer Verlängerung der sog. Strohgäubahn (RB47), die heute zwischen Korntal und Ditzingen-Heimerdingen verkehrt, bis Stuttgart-Vaihingen aufbaut. Die RB47 wäre hierfür auf einen S-Bahn-ähnlichen Standard zu modernisieren und die Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Feuerbach zu sanieren. Im Stuttgarter Stadtgebiet könnten neue Haltepunkte entstehen und von der Linie halbstündlich bedient werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt diese Planungen und unterstützt die Umsetzung.

Busverkehr

Verschiedene Buslinien der Nachbarlandkreise haben ihren Endpunkt in der Landeshauptstadt Stuttgart und sind dort durchweg mit dem Schienenverkehr verknüpft. Im Zuge der laufenden Neuvergaben dieser Verkehre durch die Kreise werden fallweise auch Änderungen dieser Linien diskutiert. Die Stadtverwaltung arbeitet hier sehr eng mit den Kreisverwaltungen und Nachbarkommunen zusammen, um eine sinnvolle und wirtschaftliche Arbeitsteilung zwischen dem städtischen Busverkehr und den Linien der Kreise zu ermöglichen. Grundsätzlich ist die Landeshauptstadt offen, wenn bei diesen Linien Fahrpläne verdichtet oder zusätzliche Haltestellen angefahren werden sollen, sofern die Infrastruktur dies zulässt.



Nahverkehrsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

4. Fortschreibung

Anhang:
Prüfung der Umweltauswirkungen

Prüfung der Umweltauswirkungen

Aus Artikel 2 Buchst. a und Artikel 3 Abs. 2 Buchst. a der EU-Richtlinie 2001/42/EG²¹ in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 3 und § 33 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)²² sowie mit § 17 Abs. 1 Satz 2 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)²³ des Landes Baden-Württemberg ergibt sich im Grundsatz die Verpflichtung, Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß § 35 Abs. 2 UVPG jedoch nur für solche Maßnahmenvorschläge erforderlich, die für Vorhaben einen Rahmen setzen und bei denen eine Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt.

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

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden für den Schienenverkehr auch Maßnahmen dargestellt, für die bereits Baurecht besteht. Für die übrigen Ausbauprojekte im Netz der Stadtbahn auf Stuttgarter Gemarkung (siehe Kapitel 6.3.2) besteht derzeit weder ein Baurecht noch sind die hierzu notwendigen Rechtsverfahren bereits eingeleitet. Im Folgenden werden deshalb für diese Maßnahmen die Umweltauswirkungen betrachtet sowie die Notwendigkeit einer vertiefenden Prüfung der Umweltauswirkungen auf der Basis der aktuellen Gesetzeslage dargestellt. Da gleiche Typen von Maßnahmen auch vergleichbare Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen, werden diese dabei zweckmäßigerweise gruppenweise beschrieben. Die dargestellte Beurteilung entspricht dabei der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 35 Abs. 4 UVPG.

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

²² Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513)

²³ Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg: Gesetz zur Vereinheitlichung des Umweltverwaltungsrechts und zur Stärkung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich vom 25. November 2014; GBl. Nr.21 vom 28. November 2014, Seite 592

Maßnahme / Maßnahmentypus	Auswirkungen auf die Umwelt	SUP-Pflicht
Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 nach Hausen / Errichtung eines neuen Stadtbahnbetriebs hofs bei Ditzingen-Ost	Für den Streckenabschnitt von Giebel bis Weilimdorf Bf. wurde eine Planungsvariante bereits im Rahmen des Regionalverkehrsplans für die Region Stuttgart vom 18.07.2018 einer SUP unterzogen. Aus diesem Grund werden die Umweltauswirkungen für diese Trasse nachfolgend verkürzt dargestellt. Eine ausführliche Dokumentation findet sich im Anhang des Regionalverkehrsplan für die Region Stuttgart (siehe RVP, Anhang A4 S. 153). Demnach steht bei dieser Variante den durchaus erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter im regionalen Kontext eine eher geringe verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens gegenüber. Aus der Realisierung der Maßnahme werde jedoch voraussichtlich eine Entlastung des Straßennetzes resultieren. Im Rahmen der Standortsuche für den neuen Stadtbahnbetriebs hof Nord der SSB wurden weitere Trassierungsvarianten im Planungsraum Ditzingen / Hausen / Weilimdorf untersucht und von der Region Stuttgart auch hinsichtlich der Betroffenheit der Schutzgüter grob bewertet (vgl. Vorlage 282/2018 des Planungsausschusses). Auch hier wurden erhebliche Auswirkungen einschließlich eines Eingriffs in die dortige regionale Grünfzsur konstatiert. Aufgrund der Notwendigkeit der Infrastruktur für den Ausbau des Stadtbahnnetzes und der erwarteten verkehrlichen Vorteile durch die Anbindung des Stadtteils Hausen und des Gewerbegebiets Weilimdorf sowie der weiteren Ausbauoptionen (Anbindung der Gewerbegebiete in Ditzingen) dürften diese jedoch in den anstehenden Rechtsverfahren zu rechtfertigen sein.	Ja, aber Vorbetrachtung durch den Verband Region Stuttgart bereits erfolgt. <i>[Das Ziel ist, gemäß der GRDRs 673/2018 vom 11.09.2018, die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2020 .]</i>
Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 bis zum Mercedes-Benz-Museum	Das Vorhaben wurde bereits im Rahmen des Regionalverkehrsplans für die Region Stuttgart vom 18.07.2018 einer SUP unterzogen. Aus diesem Grund werden die Umweltauswirkungen nachfolgend verkürzt dargestellt. Eine ausführliche Dokumentation befindet sich im Anhang des Regionalverkehrsplans für die Region Stuttgart (siehe RVP, Anhang A4 S.147). Erhebliche Umweltauswirkungen werden nur in geringem Umfang erwartet. Demgegenüber resultieren aus der Realisierung der Maßnahme voraussichtlich zwar überschaubare verkehrliche Wirkungen, jedoch insbesondere eine Entlastung des Straßennetzes.	Ja, aber Vorbetrachtung durch den Verband Region Stuttgart bereits erfolgt.

Für die übrigen dargestellten Vorhaben, die einen Ausbau, eine Verbesserung oder den Erhalt des ÖPNV-Angebots (siehe Kapitel 6) zum Ziel haben, wie etwa die Maßnahmen zur Kapazitätssteigerungen sowohl im Stadtbahn- als auch im Busverkehr, sowie weitere, den Busverkehr bzw. die Businfrastruktur betreffende Projekte, kann eine Betrachtung der Umweltfolgen

entfallen. Die entsprechenden baulichen Vorhaben sind durchweg im Zuge vorhandener Trassen zu realisieren, so dass damit keine erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sein werden. Gleiches gilt für Angebotsverbesserungen im Busverkehr. Verbesserte Fahrpläne haben zwar eine Mehrung der Linienfahrten zur Folge, in Relation zum gesamten motorisierten Verkehr sind diese Zuwächse aber äußerst gering. Die anstehende Umstellung der Busflotte auf emissionsarme und emissionsfreie Busantriebe (siehe Kapitel 4.4.1) wird zudem die lokalen Umweltwirkungen des Busverkehrs stärker absenken, als ggf. durch zusätzliche Angebote neu entstehen wer



Nahverkehrsplan

für die

Landeshauptstadt Stuttgart

4. Fortschreibung

Anlagen

Anlagenverzeichnis

Anlage	Bezeichnung	Seite
2.1	Die im Fahrplanjahr 2025 in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnlinien im Regelbetrieb (Stand: 15.12.2024)	XVII
2.2	Die im Fahrplanjahr 2025 in Stuttgart verkehrenden Buslinien im Regelbetrieb (Stand: 15.12.2024)	XIX
2.3	Die im Fahrplanjahr 2025 in Stuttgart verkehrenden Nachtbuslinien im Regelbetrieb (Stand: 15.12.2024)	XXI
4.1	Mindestbedienungshäufigkeiten der Erschließungsachsen im Busverkehr [nach Kategorien gemäß Kap. 4.3.3]	XXIII
4.2	Barrierefreiheit der Bushaltestellen	XXV
5.1	Einzugsbereiche der Schienenhaltestellen	XLV
5.2	Einzugsbereiche der Bushaltestellen	XLVII
5.3	Durchschnittliche Beförderungszeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Fahrten zwischen den Stadtteilen der äußeren Stuttgarter Stadtbezirke und der Stuttgarter City	XLIX

Anlage 2.1

Die im Fahrplanjahr 2025 in Stuttgart verkehrenden Stadtbahnlinien im Regelbetrieb
(Stand: 15.12.2024)

Stadtbahnlinie	Linienverlauf
U1	Heslach Vogelrain – Innenstadt – Bad Cannstatt – Fellbach Lutherkirche
U2	Botnang – Vogelsang – Innenstadt – Bad Cannstatt – Neugereut
U3	Vaihingen – Möhringen – Plieningen
U4	Hölderlinplatz – Innenstadt – Gaisburg – Untertürkheim
U5	Killesberg – Innenstadt – Degerloch – Möhringen – Leinfelden Neuer Markt
U6	Gerlingen – Giebel – Feuerbach – Innenstadt – Degerloch – Möhringen – Fasanenhof – Flughafen/Messe
U7	Mönchfeld – Zuffenhausen – Innenstadt – Ruhbank – Heumaden – Ostfildern Nellingen
U8	Vaihingen – Möhringen – Degerloch – Ruhbank – Heumaden – Ostfildern Nellingen
U9	(Botnang –) Vogelsang – Innenstadt – Schlachthof – Hedelfingen
U11	Hauptbahnhof – Innenstadt – (Cannstatter Wasen) – NeckarPark (Stadion) (Veranstaltungslinie)
U12	Dürtlewang – Möhringen – Degerloch – Innenstadt – Mühlhausen – Remseck Neckargröningen
U13	Feuerbach Pfostenwäldle – Bad Cannstatt – Untertürkheim – Hedelfingen
U14	Vaihingen – Heslach Vogelrain – Innenstadt – Münster – Mühlhausen
U15	(Heumaden –) Ruhbank – Geroksrue – Innenstadt – Zuffenhausen – Stammheim
U16	Giebel – Feuerbach – Bad Cannstatt – Fellbach Lutherkirche
U19	Neugereut – Bad Cannstatt – Cannstatter Wasen – NeckarPark (Stadion)

Anlage 2.2

Die im Fahrplanjahr 2025 in Stuttgart verkehrenden Buslinien im Regelbetrieb

(Stand: 15.12.2024)

Buslinie	Linienverlauf
X2	Rotebühlplatz (Stadtmitte) – Gerlingen Schillerhöhe – Leonberg
40	Wagenburgstraße – Hauptbahnhof – Kräherwald – Vogelsang
41	Berliner Platz – Feuersee – Marienplatz – Lerchenrainschule
42	Schlossplatz – Ostendplatz – Hauptbahnhof – Schwabstraße – Erwin-Schoettle-Platz
43	Pragsattel – Killesberg – Rotebühlplatz (Stadtmitte) – Marienplatz – Feuersee
44	Killesberg – Hauptbahnhof – Schwabstraße – Westbahnhof
45	Buchwald – Ostendplatz – NeckarPark – Bad Cannstatt
47	Wagenburgstraße – Charlottenplatz – Wilhelmsbau – Hauptbahnhof – Wagenburgstraße
50	Killesberg – Kräherwald – Westbahnhof
52	Rosensteinbrücke – Hallschlag – Zuffenhausen – Borkumstraße (- Stammheim Korntaler Straße)
53	Mühlhausen – Zazenhausen – Zuffenhausen (- Feuerbach)
54	Freiberg – Mühlhausen – Hofen – Neugereut (- Sommerrain)
56	Rosensteinbrücke – Bottroper Straße – Münster
57	Pragsattel – Robert-Bosch-Krankenhaus – Alter Gutshof
58	Schmiden – Obere Ziegelei (- Sommerrain)
60	Untertürkheim – Luginsland – Fellbach – Schmiden – Oeffingen
61	Obertürkheim – Untertürkheim – Rotenberg
62	Rohracker – Hedelfingen – Obertürkheim – Uhlbach
64	Stelle – Frauenkopf
65	Flughafen/Messe (SAB) – Plieningen – Heumaden – Hedelfingen – Obertürkheim (- Uhlbach)
66	Kühwasen – Sillenbuch – Geschwister-Scholl-Gymnasium
70	Plieningen – Ruhbank (- Degerloch – Hoffeld)
71	Hoffeld – Degerloch – Schönberg
72	Möhringen – Fasanenhof Europaplatz
73	Degerloch – Plieningen – Scharnhausen – Neuhausen
74	Degerloch – Plieningen – Bernhausen – Wolfschlügen – Nürtingen
76	Degerloch – Plieningen – Bernhausen – Bonlanden – Plattenhardt – Echterdingen
77	Degerloch – Echterdingen – Plattenhardt – Bonlanden – Harthausen

80	Vaihingen Bahnhof (Ost) – Synergiepark Vaihingen
81	Dürtlewang – Rohr – Vaihingen – Büsnau
82	Waldeck – Universität – Vaihingen – Rohr (- Musberg – Leinfelden)
84	Vaihingen – Sindelfingen – Büsnau – Universität
86	Vaihingen – Rohr – Musberg – Leinfelden
90	Giebel – Hausen – Weilimdorf – Korntal
91	Feuerbach – Botnang – Forsthaus (- Lauchhau – Büsnauer Platz)
92	Rotebühlplatz (Stadtmitte) – Solitude – Gerlingen Schillerhöhe – Leonberg – Büsnau – Universität – Heslach Vogelrain
98	Stammheim – Emerholz – Freihofplatz – Segelfalterstraße
99	(Freiberg Schulzentrum –) Zuffenhausen – Schlotwiese – Stammheim Korntaler Straße
101	Obertürkheim – Esslingen (N) – Lerchenäcker (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
103	Hedelfingen – Weil – Esslingen (N) – Zell (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
130	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat (- Scharnhausen) (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
131	Esslingen (N) – Ruit – Heumaden – Kemnat (federführender Aufgabenträger: Landkreis Esslingen)
412	Pattonville – Kornwestheim – Stammheim (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
501	Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen – Hemmingen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
502	Feuerbach – Schwieberdingen – Hemmingen – Eberdingen – Riet (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
503	Feuerbach – Schwieberdingen – Vaihingen (E) (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
504	Feuerbach – Münchingen – Schwieberdingen
508	Ludwigsburg – Möglingen – Zuffenhausen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
612	Korntal – Neuwirtshaus – Hemmingen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Ludwigsburg)
747	Universität – Büsnau – Warmbronn – Renningen (federführender Aufgabenträger: Landkreis Böblingen)
748	Universität – Sindelfingen – Maichingen – Grafenau – Ostelsheim (federführender Aufgabenträger: Landkreis Böblingen)
X60	Leonberg – Universität – Flughafen/Messe (federführender Aufgabenträger: Verband Region Stuttgart)

Anlage 2.3

Die im Fahrplanjahr 2025 in Stuttgart verkehrenden Nachtbuslinien (Stand: 15.12.2024)

Stadtbahnlinie	Linienverlauf
N1	Heslach - Universtät - Vaihingen - Büsnau - Rudolf-Sophien-Stift - Heslach
N2	Rotebühlplatz - Vogelsang - Botnang - Schwabstraße - Rotebühlplatz - Hölderlinplatz - Killesberg
N3	Hauptbahnhof - Maybachstraße - Feuerbach - Weilimdorf - Giebel - Gerlingen - Feuerbach - Maybachstraße
N4	Stöckach - Bad Cannstatt - Münster - Hallschlag - Zuffenhausen - Stammheim - Zuffenhausen
N5	Stuttgart-Ost - NeckarPark - Bad Cannstatt - Neugereut - Hofen - Mühlhausen - Freiberg - Burgholzhof - Nordbahnhof
N6	Stöckach - Raitelsberg - Wangen - Untertürkheim - Luginsland - Fellbach - Schmiden - Oeffingen - Sommerrain - Bad Cannstatt
N7	Eugensplatz - Geroksrue - Ruhbank - Sillenbuch - Heumaden - Lederberg - Hedelfingen - Obertürkheim - Uhlbach - Untertürkheim - Stuttgart-Ost
N8	Bopser - Degerloch - Hoffeld - Asemwald - Birkach – Plieningen (-Flughafen/Messe) - Steckfeld - Degerloch
N9	Ostendplatz - Gablenberg - Geroksrue -Degerloch - Sonnenberg - Möhringen - Fasanenhof - Landhaus - Degerloch
N10	Hauptbahnhof - Rosenbergplatz - Schwabstraße - Heslach - Kaltental - Vaihingen - Rohr - Dürrolewang - Möhringen - Degerloch

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

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

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

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

© September 2025



Anlage 4.2

Barrierefreiheit der Bushaltestellen

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

Stuttgart Nord	Österreichischer Platz	3	Marienstr.	x	x	x	x	
	Rathaus (Stuttgart)		Feuersee	x	x	x	x	
	Rathaus (Stuttgart)		Killesberg	x		x	x	
	Rotebühlplatz (Stadtmitte)	1	Berliner Platz	x	x	x	x	
	Rotebühlplatz (Stadtmitte)	2	Wilhelmsbau	x		x	x	
	Rotebühlplatz (Stadtmitte)	3	Wilhelmsbau	x	x	x	x	
	Schlossplatz		E.-Schöttle-Platz			x	x	
	Schlossplatz		Schlossplatz	x	x	x	x	
	Staatsgalerie	1	Vogelsang	x		x	x	
	Staatsgalerie	2	E.-Schöttle-Platz				x	
	Staatsgalerie	3	Schlossplatz				x	
	Staatsgalerie	5	Wagenburg	x		x	x	
	Wilhelm-/Olgastraße		Feuersee	x	x	x	x	
	Wilhelm-/Olgastraße		Killesberg	x	x	x	x	
	Wilhelmsbau		Feuersee	x	x	x	x	
	Wilhelmsbau		Killesberg	x	x	x	x	
	Am Bismarckturm		Killesberg	x	x	x	x	
	Am Bismarckturm		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Am Kriegsbergturm		Killesberg			x	x	2025
	Am Kriegsbergturm		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Dillmannstraße		Feuersee	x	x	x	x	
	Dillmannstraße		Killesberg	x	x	x	x	
	Doggenburg	3	Kräherwald	x	x	x	x	
	Doggenburg	4	Am Bismarckturm	x	x	x	x	
	Doggenburg	6	Viktor-Köchl-Weg	x	x	x	x	
	Ehrenhalde		Feuersee	x		x	x	2025
	Ehrenhalde		Killesberg				x	2025
	Feuerbacher Weg		Feuersee			x	x	
	Feuerbacher Weg		Killesberg			x	x	
	Hegel-/Seidenstraße		Vogelsang	x	x	x	x	
	Hegel-/Seidenstraße		Wagenburg	x	x	x	x	
	Helfferrichstraße		Killesberg	x		x	x	
	Helfferrichstraße		Westbahnhof	x		x	x	
	Höhenfreibad		Feuersee	x	x	x	x	
	Höhenfreibad		Pragsattel	x	x	x	x	
	Hölderlinstraße		Feuersee	x	x	x	x	
	Hölderlinstraße		Killesberg	x	x	x	x	
	Im Kaisemer		Killesberg	x	x		x	
	Im Kaisemer		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Killesberg	2	Feuersee	x	x	x	x	
	Killesberg	3	Pragsattel	x	x	x	x	
	Kunstakademie		Killesberg	x	x	x	x	
	Kunstakademie		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Obere Mönchhalde		Killesberg	x	x		x	

	Obere Mönchhalde		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Oskar-Schlemmer-Straße		Feuersee	x	x	x	x	
	Oskar-Schlemmer-Straße		Killesberg	x	x	x	x	
	Postdörfle		Killesberg				x	
	Postdörfle		Westbahnhof	x		x	x	
	Pragsattel		Feuersee			x	x	
	Russiche Kirche		Vogelsang		x	x	x	
	Russiche Kirche		Wagenburg	x	x	x	x	
	Schottstraße		Feuersee	x	x	x	x	
	Schottstraße		Killesberg	x	x	x	x	
	Stadtbibliothek (Handwerkskammer)		Killesberg	x		x	x	
	Stadtbibliothek (Handwerkskammer)		Westbahnhof			x	x	
	Viergiebelweg		Killesberg	x			x	
	Viergiebelweg		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Viktor-Köchl-Weg		Feuersee	x	x	x	x	
	Viktor-Köchl-Weg		Killesberg	x	x	x	x	
Stuttgart Ost	Albert-Schäffle-Straße		Bad Cannstatt	x		x	x	
	Albert-Schäffle-Straße		Buchwald				x	2025
	Buchwald		Bad Cannstatt	x		x	x	2025
	Fuchsrain		Bad Cannstatt				x	2025
	Fuchsrain		Buchwald				x	2025
	Gablenberg		E.-Schöttle-Platz			x	x	
	Gablenberg		Schlossplatz			x	x	
	Libanonstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Libanonstraße		Schlossplatz			x	x	
	Ostendplatz		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Ostendplatz		Schlossplatz	x		x	x	
	Ostheim Leo-Vetter-Bad		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Planckstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Planckstraße		Schlossplatz	x	x	x	x	
	Schlachthof		Bad Cannstatt			x	x	
	Schlachthof		Buchwald	x		x	x	
	Schwarenbergstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Schwarenbergstraße		Schlossplatz	x		x	x	
	Straußstaffel		E.-Schöttle-Platz			x	x	
	Straußstaffel		Schlossplatz	x		x	x	
	Tal-/Landhausstraße		Bad Cannstatt				x	
	Tal-/Landhausstraße		Buchwald	x		x	x	
	Tunnel Ostportal		Vogelsang	x	x		x	
	Tunnel Ostportal		Wagenburgstraße	x		x	x	
	Urachstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Urachstraße		Schlossplatz	x		x	x	
	Wagenburgstraße	1&2	E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x	
	Wagenburgstraße	3&4	Schlossplatz	x	x	x	x	
	Wunnensteinstraße		Vogelsang	x	x	x	x	

	Wunnensteinstraße		Wagenburg	x	x	x	x	
Stuttgart Süd	Dornhaldenstraße		Berliner Platz	x	x	x	x	
	Dornhaldenstraße		Lerchenrainschule	x	x	x	x	
	Eiernest		Berliner Platz			x	x	
	Erwin-Schoettle-Platz		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Erwin-Schoettle-Platz		Schlossplatz	x	x	x	x	
	Falbenhennenstraße		Feuersee	x	x	x	x	
	Falbenhennenstraße		Killesberg	x		x	x	
	Heslach Vogelrain		Heslach Vogelrain / Ausstieg				x	
	Heslach Vogelrain		Rotebühlplatz				x	
	Im Elsental		Rohr/ Leinfelden				x	
	Im Elsental		Waldeck	x		x	x	
	Lehenstraße		Feuersee	x	x	x	x	
	Lehenstraße		Killesberg			x	x	
	Lerchenrainschule		Berliner Platz			x	x	
	Marienhospital		Berliner Platz	x	x	x	x	
	Marienhospital		Lerchenrainschule	x	x	x	x	
	Marienplatz		Berliner Platz	x	x	x	x	
	Marienplatz		Lerchenrainschule	x	x	x	x	
	Markuskirche		Feuersee			x	x	
	Markuskirche		Killesberg			x	x	
	Metzgerhau		Heslach Vogelrain	x	x	x	x	
	Mörikestraße		Berliner Platz	x	x	x	x	
	Mörikestraße		Lerchenrainschule	x	x		x	
	Rudolf-Sophien-Stift		Heslach Vogelrain	x		x	x	
	Rudolf-Sophien-Stift		Rotebühlplatz	x		x	x	
	Schickhardtschule		E.-Schöttle-Platz			x	x	
	Schickhardtschule		Schlossplatz			x	x	
	Waldeck		Rohr/ Leinfelden	x		x	x	
	Waldeck		Waldeck				x	
	Zellerstraße		Feuersee			x	x	
	Zellerstraße		Killesberg			x	x	
Stuttgart West	Berliner Platz (Hohe Straße)		Feuersee	x		x	x	
	Berliner Platz (Liederhalle)		Berliner Platz				x	
	Berliner Platz (Liederhalle)		Lerchenrainschule	x	x	x	x	
	Birkenkopf		Heslach Vogelrain				x	
	Birkenkopf		Rotebühlplatz				x	
	Bismarckplatz		E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x	
	Bismarckplatz		Schlossplatz	x	x	x	x	
	Bismarckstaffel		Heslach Vogelrain	x	x	x	x	
	Bismarckstaffel		Rotebühlplatz	x	x	x	x	

	Botnanger Sattel		Vogelsang	x	x	x	x	
	Botnanger Sattel		Wagenburg	x	x	x	x	
	Bruderhaus		Heslach Vogelrain				x	
	Bruderhaus		Rotebühlplatz				x	
	Feuersee	1	Westbahnhof	x	x	x	x	
	Feuersee	2	Berliner Platz	x	x	x	x	
	Feuersee	3	Killesberg			x	x	
	Feuersee	4	Lerchenrainschule	x	x	x	x	
	Fichtestraße		Vogelsang	x	x	x	x	
	Fichtestraße		Wagenburg	x	x	x	x	
	Forsthaus I		Feuerbach				x	
	Forsthaus I		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)				x	
	Forsthaus II		Heslach Vogelrain			x	x	
	Forsthaus II		Rotebühlplatz			x	x	
	Forsthaus Parkplatz		Feuerbach				x	
	Forsthaus Parkplatz		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)				x	
	Gaußstraße		Vogelsang	x	x	x	x	
	Gaußstraße		Wagenburg	x	x	x	x	
	Geibelstraße		Vogelsang	x	x	x	x	
	Geibelstraße		Wagenburg	x	x	x	x	
	Herbsthalde		Vogelsang	x	x		x	
	Herbsthalde		Wagenburg	x	x		x	
	Herderplatz	3	Westbahnhof				x	
	Herderplatz	4	Killesberg				x	
	Herderplatz	5	Vogelsang			x	x	
	Herderplatz	6	Wagenburg				x	
	Herweghstraße		Westbahnhof			x	x	
	Hölderlinplatz		Vogelsang	x		x	x	
	Hölderlinplatz		Wagenburg	x		x	x	
	Honoldweg		Vogelsang			x	x	2025
	Honoldweg		Wagenburg		x	x	x	2025
	Kleiststraße		Killesberg	x	x	x	x	
	Kleiststraße		Westbahnhof	x	x	x	x	
	Kräherwald		Vogelsang	x	x	x	x	
	Kräherwald		Wagenburg			x	x	
	Leibnizstraße		Vogelsang	x	x	x	x	
	Leibnizstraße		Wagenburg	x	x	x	x	
	Leipziger Platz		Killesberg			x	x	
	Leipziger Platz		Westbahnhof			x	x	
	Marien-/ Silberburgstraße		Berliner Platz			x	x	
	Marien-/ Silberburgstraße		Lerchenrainschule			x	x	
	Nikolauspflge		Vogelsang	x	x	x	x	
	Nikolauspflge		Wagenburg	x	x	x	x	

	Rosenberg-/ Johannesstraße		E.-Schöttle-Platz	x		x	x	
	Rosenberg- /Johannesstraße		Schlossplatz	x	x	x	x	
	Rosenberg-/ Seidenstraße	3	Rosenberg-/Johannesstr.	x	x	x	x	
	Rosenberg-/ Seidenstraße	4	Linden-Museum	x	x	x	x	
	Rosenberg-/ Seidenstraße	5	Berliner Platz			x	x	
	Rosenbergplatz		E.-Schöttle-Platz	x			x	
	Rosenbergplatz		Schlossplatz	x		x	x	
	Rotebühl-/ Reinsburgstraße		Heslach Vogelrain	x	x	x	x	
	Rotebühl-/ Reinsburgstraße		Rotebühlplatz	x	x	x	x	
	Schattengrund		Heslach Vogelrain			x	x	
	Schattengrund		Rotebühlplatz	x			x	
	Schloss-/ Johannesstraße		Berliner Platz			x	x	
	Schloss-/ Johannesstraße		Lerchenrainschule			x	x	2026
	Schwab-/ Reinsburgstraße	1	Schlossplatz	x		x	x	
	Schwab-/ Reinsburgstraße	2	E.-Schöttle-Platz				x	
	Schwab-/ Reinsburgstraße	3	Rotebühlplatz			x	x	
	Schwab-/ Reinsburgstraße	4	Heslach Vogelrain			x	x	
	Schwab-/Bebelstraße		E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x	
	Schwab-/Bebelstraße		Schlossplatz			x	x	2026
	Schwabstraße	1	Schlossplatz	x	x	x	x	
	Schwabstraße	2	Killesberg	x	x	x	x	
	Schwabstraße	3	E.-Schöttle-Platz	x	x	x	x	
	Schwabstraße	4	Westbahnhof	x	x	x	x	
	Senefelderstraße		Killesberg	x	x	x	x	
	Senefelderstraße		Westbahnhof			x	x	
	Seyfferstraße		Killesberg			x	x	2025
	Seyfferstraße		Westbahnhof			x	x	2025
	Silberburg-/ Reinsburgstraße		Heslach Vogelrain			x	x	2026
	Silberburg-/ Reinsburgstraße		Rotebühlplatz			x	x	2026
	Solitude		Heslach Vogelrain			x	x	
	Solitude		Rotebühlplatz			x	x	
	Tennisplatz		Heslach Vogelrain			x	x	

	Tennisplatz		Rotebühlplatz			x	x	
	Vogelsang		Wagenburg	x	x	x	x	
	Westbahnhof		Heslach Vogelrain			x	x	2025
	Westbahnhof		Rotebühlplatz	x	x	x	x	
	Westbahnhof (Schleife)		Killesberg			x	x	
	Wielandstraße		Vogelsang			x	x	
	Wielandstraße		Wagenburg				x	
Bad Cannstatt	Albert-Luthuli-Platz		Burgholzhof	x	x	x	x	
	Altenburg		Münster	x	x	x	x	
	Altenburg		Wagenburgstraße	x	x	x	x	
	Alter Gutshof		Pragsattel/ Killesberg			x	x	
	Am Römerkastell	1	Nastplatz	x	x	x	x	
	Am Römerkastell	2	Hallschlag	x	x	x	x	
	Am Römerkastell	3	Altenburg	x	x	x	x	
	Auf der Gans		Schmiden			x	x	
	Auf der Gans		Sommerrain			x	x	
	Bad Cannstatt Bahnhof		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Bad Cannstatt Bahnhof		Buchwald	x	x	x	x	
	Bad Cannstatt Wilhelmsplatz		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Badstraße		Münster	x	x	x	x	
	Bottroper Straße		Münster			x	x	
	Bottroper Straße		Wagenburgstraße			x	x	
	Burgholzhof		Burgholzhof	x		x	x	
	Burgholzhof		Pragsattel/Killesberg	x		x	x	
	Dessauer Straße		Münster				x	
	Dessauer Straße		Wagenburgstraße			x	x	
	Edelweißweg		Freiberg				x	2026
	Edelweißweg		Sommerrain				x	2026
	Elwertstraße		Bad Cannstatt			x	x	
	Fritz-Walter-Weg		Bad Cannstatt				x	
	Fritz-Walter-Weg		Buchwald				x	
	Hallschlag		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Hallschlag		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Hauptfriedhof		Freiberg	x	x	x	x	
	Hauptfriedhof		Sommerrain	x	x	x	x	
	Hebsacker Straße		Bad Cannstatt				x	
	Hebsacker Straße		Borkumstraße				x	
	Kleiner Ostring		Schmiden			x	x	2026
	Kleiner Ostring		Sommerrain			x	x	2026
	Martinskirche		Münster			x	x	
	Martinskirche		Wagenburgstraße			x	x	
	Mercedes-Benz Welt		Münster	x	x	x	x	
	Mercedes-Benz Welt		Wagenburgstraße	x	x	x	x	
	Muckensturm		Freiberg	x		x	x	2026

	Muckensturm		Sommerrain			x	x	2026
	Nastplatz		Münster	x	x	x	x	
Birkach (Stgt.)	Nastplatz		Wagenburgstraße	x	x	x	x	
	NeckarPark (Stadion)	1	Schlachthof			x	x	
	NeckarPark (Stadion)	2	Veielbrunnenweg/ Elwertstr.			x	x	
	NeckarPark (Stadion)	3	Fritz-Walter-Weg				x	
	Obere Ziegelei	3	Edelweißweg	x	x	x	x	
	Obere Ziegelei	4	Muckensturm	x		x	x	
	Obere Ziegelei	6	Auf der Gans			x	x	2026
	Robert-Bosch- Krankenhaus		Burgholzhof	x		x	x	
	Rosensteinbrücke		Münster	x		x	x	
	Rosensteinbrücke		Wagenburgstraße	x		x	x	
	Sommerrain		Freiberg			x	x	2025
	Steinhaldenfeld		Freiberg	x	x	x	x	
	Steinhaldenfeld		Sommerrain	x	x	x	x	
	Veielbrunnenweg		Münster			x	x	
	Veielbrunnenweg		Wagenburgstraße			x	x	
	Yitzhak-Rabin-Straße		Burgholzhof	x	x	x	x	
	Yitzhak-Rabin-Straße		Pragsattel/Killesberg	x	x	x	x	
	Zuckerberg		Freiberg	x	x	x	x	
	Zuckerberg		Sommerrain	x	x	x	x	
	Zuckerfabrik		Wagenburgstraße				x	
Birkach (Stgt.)	Birkach Friedhof		Plieningen	x	x	x	x	
	Birkach Friedhof		Uhlbach	x	x	x	x	
	Birkach West		Plieningen			x	x	2025
	Birkach West		Uhlbach			x	x	2025
	Birkheckenstraße		Plieningen				x	
	Birkheckenstraße		Uhlbach	x	x	x	x	
	Dürnauer Weg		Hoffeld	x		x	x	
	Dürnauer Weg		Schönberg			x	x	
	Fruwirthstraße		Hoffeld	x	x	x	x	
	Fruwirthstraße		Seemühlenweg	x	x	x	x	
	Kleinhohenheim		Schönberg				x	
	Lerchenwiesen		Plieningen	x	x	x	x	
	Lerchenwiesen		Uhlbach	x	x	x	x	
	Rotwiesenstraße	1	Grünlingweg	x			x	
	Rotwiesenstraße	2	Lerchenwiesen				x	
	Rotwiesenstraße	3	Grünlingweg/ Rotwiesenstr.				x	
	Schönberg		Seemühlenweg			x	x	
	Taldorfer Straße		Seemühlenweg			x	x	
Botnang	Aspenwaldstraße		Feuerbach	x	x	x	x	
	Aspenwaldstraße		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)	x	x		x	

	Auberlenweg		Feuerbach	x	x	x	x	
	Auberlenweg		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x	x	x	
	Beethovenstraße		Feuerbach			x	x	
	Beethovenstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x	
	Botnang		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x	x	x	
	Botnang Freibad		Feuerbach				x	
	Botnang Freibad		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x	
	Eltinger Straße		Feuerbach	x	x	x	x	
	Eltinger Straße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x	x	x	
	Händelstraße		Feuerbach	x		x	x	
	Händelstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x	
	Im Himmerreich		Feuerbach				x	
	Im Himmerreich		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x	
	Laihle		Feuerbach			x	x	
	Laihle		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)				x	
	Lindpaintnerstraße		Feuerbach			x	x	
	Lindpaintnerstraße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x	
	Paul-Lincke-Straße		Feuerbach			x	x	
	Paul-Lincke-Straße		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)			x	x	
	Umgelterweg		Feuerbach	x	x	x	x	
	Umgelterweg		Lauchau (Sindelf.-Spitzholz)	x	x	x	x	
Degerloch	Albschule	1	Pfullinger Straße	x		x	x	
	Albschule	2	Degerloch	x	x	x	x	
	Albschule	3	Leinfeldener Straße				x	
	Degerloch Epplerstraße		Seemühlenweg				x	
	Degerloch ZOB	5	Rtg. Zahnradbahnhof				x	
	Degerloch ZOB	1&2	Neuhausen	x	x	x	x	
	Degerloch ZOB	3&4	Hoffeld	x	x	x	x	
	Degerloch ZOB			x	x	x	x	
	Fernsehturm		Seemühlenweg			x	x	
	Hoffeld		Hoffeld				x	
	Hoffeld		Seemühlenweg			x	x	
	Hohe Eiche		Hoffeld	x	x	x	x	
	Hohe Eiche		Schönberg	x	x	x	x	
	Königsträßle		Hoffeld	x	x	x	x	
	Königsträßle		Seemühlenweg	x	x	x	x	

	Leinfeldener Straße	1	Seemühlenweg			x	x	
	Leinfeldener Straße	2	Hoffeld			x	x	
	Pfullinger Straße		Hoffeld			x	x	
	Pfullinger Straße		Schönberg			x	x	
	Reutlinger Straße		Hoffeld				x	2025
	Reutlinger Straße		Seemühlenweg	x		x	x	
	Tränke		Hoffeld			x	x	
	Tränke		Schönberg			x	x	
	Waldenbacher Platz		Seemühlenweg			x	x	2025
	Weidachtal		Degerloch				x	
	Weidachtal		Neuhausen			x	x	
	Wurmlinger Straße		Hoffeld				x	
	Zahnradbahnhof		Hoffeld			x	x	
	Zahnradbahnhof		Seemühlenweg	x	x	x	x	
	Zur Anhöhe		Hoffeld			x	x	
	Zur Anhöhe		Seemühlenweg			x	x	
Feuerbach (Stgt.)	Feuerbach Bahnhof		Feuerbach			x	x	
	Feuerbach Bahnhof		Mühlhausen			x	x	
	Feuerbach Bosch		Feuerbach				x	
	Feuerbach Bosch		Mühlhausen	x	x	x	x	
	Feuerbach Friedhof		Feuerbach	x	x	x	x	
	Feuerbach Friedhof		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)	x		x	x	
	Föhrich		Feuerbach	x			x	
	Föhrich		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)	x			x	
	Heimberg		Feuerbach	x			x	
	Heimberg		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)	x			x	
	Hohewartstraße		Feuerbach	x	x	x	x	
	Hohewartstraße		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)	x	x	x	x	
	Kerschensteinerschule		Feuerbach			x	x	
	Kerschensteinerschule		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)			x	x	
	Mähderklinge		Feuerbach				x	2025
	Mähderklinge		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)				x	2025
	Werner und Pfeiderer		Feuerbach			x	x	
	Werner und Pfeiderer		Mühlhausen		x	x	x	
	Wildensteinstraße		Feuerbach			x	x	
	Wildensteinstraße		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)			x	x	
He	Wilhelm-Geiger-Platz		Feuerbach			x	x	
	Wilhelm-Geiger-Platz		Lauchau (Sindelf.- Spitzholz)			x	x	
He	Ährenweg		Rohracker	x	x	x	x	

	Ährenweg		Uhlbach	x	x	x	x	
	Am Bergwald		Rohracker	x	x	x	x	
	Am Bergwald		Uhlbach	x	x	x	x	
	Am Mittelkai		Hedelfingen				x	
	Amstetter Straße		Esslingen/Zell			x	x	
	Amstetter Straße		Hedelfingen				x	
	Bächlenweg		Rohracker				x	
	Bächlenweg		Uhlbach				x	
	Dürrbachstraße		Rohracker	x	x	x	x	
	Dürrbachstraße		Uhlbach	x	x	x	x	
	Hafenbahnstraße (FOB)		Hedelfingen			x	x	
	Hedelfingen		Rohracker	x	x	x	x	
	Hedelfingen		Uhlbach	x	x	x	x	
	In den Stegwiesen		Hedelfingen			x	x	
	Lederberg		Plieningen	x	x	x	x	
	Lederberg		Uhlbach	x	x	x	x	
	Luikenweg		Rohracker			x	x	
	Luikenweg		Uhlbach	x		x	x	
	Manzeller Weg		Esslingen/Zell			x	x	
	Manzeller Weg		Hedelfingen				x	
	Mercedes-Benz		Hedelfingen				x	
	Otto-Hirsch-Brücken		Rohracker			x	x	
	Otto-Hirsch-Brücken		Uhlbach			x	x	
	Rohracker		Rohracker				x	
	Rohracker		Uhlbach			x	x	2025
	Rohracker Kelter		Rohracker	x	x	x	x	
	Rohracker Kelter		Uhlbach	x	x	x	x	
	Schildfarnweg		Plieningen				x	
	Schildfarnweg		Uhlbach			x	x	
	Tiefenbachschule		Rohracker			x	x	2026
	Tiefenbachschule		Uhlbach			x	x	2026
Möhringen (Stgt.)	Berufsbildungszentrum		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x	
	Dornröschenweg		Europaplatz	x		x	x	
	Dornröschenweg		Möhringen Bf.	x		x	x	
	EnBW City		Degerloch / Harthausen	x	x	x	x	
	Europaplatz		Europaplatz			x	x	
	Europaplatz		Möhringen Bf.	x	x	x	x	
	Fasanenhof		Europaplatz	x	x	x	x	
	Fasanenhof		Möhringen Bf.	x	x	x	x	
	Fasanenhof Abzweig		Degerloch	x	x	x	x	
	Fasanenhof Abzweig		Harthausen	x	x	x	x	
	Freytagweg		Europaplatz			x	x	
	Freytagweg		Möhringen Bf.	x	x	x	x	
	Gewerbestraße		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x	
	Handwerkstraße		Vaih. Bf. Ost	x		x	x	
	Heigelinstraße		Harthausen				x	
	Industriestraße		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x	

Mühlhausen (Stgt.)	Jelinstraße		Europaplatz	x			x	
	Jelinstraße		Möhringen Bf.	x		x	x	
	Kaserne Möhringen		Degerloch	x	x	x	x	
	Kaserne Möhringen		Neuhausen	x	x	x	x	
	Kaserne Möhringen(Karlshof)		Hoffeld			x	x	
	Kaserne Möhringen (Karlshof)		Schönberg			x	x	
	Kurt-Schumacher-Straße		Europaplatz			x	x	
	Kurt-Schumacher-Straße		Möhringen Bf.	x	x	x	x	
	Landhaus		Degerloch	x	x	x	x	
	Landhaus		Harthausen	x			x	
	Landhauskreuzung		Degerloch			x	x	
	Landhauskreuzung		Neuhausen			x	x	
	Lapp Kabel		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x	
	Lohäckerstraße		Europaplatz				x	
	Lohäckerstraße		Möhringen Bf.			x	x	
	Möhringen Bahnhof		Europaplatz	x	x	x	x	
	Möhringen Rathaus		Europaplatz			x	x	
	Möhringen Rathaus		Möhringen Bf.	x		x	x	
	Rübezahlweg		Möhringen Bf.				x	
	Schulze-Delitzsch-Straße		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x	
	Sternhäule		Degerloch			x	x	
	Sternhäule		Neuhausen			x	x	
	Aalstraße		Freiberg	x		x	x	
	Aalstraße		Sommerrain			x	x	
	Alpseeweg		Freiberg			x	x	
	Alpseeweg		Sommerrain			x	x	
	Auwiesen		Freiberg	x	x	x	x	
	Auwiesen		Sommerrain			x	x	
	Bachhalde		Feuerbach			x	x	
	Bachhalde		Mühlhausen				x	
	Forellenweg		Freiberg			x	x	2025
	Forellenweg		Sommerrain			x	x	2025
	Freiberg		Freiberg	x	x	x	x	
	Freiberg		Sommerrain	x	x	x	x	
	Hofen		Freiberg			x	x	
	Hofen		Sommerrain			x	x	
	Marabustraße		Freiberg	x	x	x	x	
	Marabustraße		Sommerrain	x	x	x	x	
	Max-Eyth-See		Freiberg			x	x	
	Max-Eyth-See		Sommerrain			x	x	
	Mühlhausen	3	Auwiesen	x		x	x	
	Mühlhausen	4	Mühlhausen Schloss	x	x	x	x	
	Mühlhausen	6	Mühlhausen Schloss				x	
	Mühlhausen Schloss		Feuerbach			x	x	2025

	Mühlhausen Schloss		Mühlhausen			x	x	2025
	Neugereut		Freiberg	x	x	x	x	
	Neugereut		Sommerrain	x	x	x	x	
	Nixenweg		Freiberg	x	x	x	x	
	Nixenweg		Sommerrain	x	x	x	x	
	Schneideräckerstraße		Freiberg				x	
	Schneideräckerstraße		Sommerrain			x	x	
	Steinbuttstraße		Freiberg			x	x	2025
	Steinbuttstraße		Sommerrain			x	x	2025
	Wildgansweg		Freiberg	x	x	x	x	
	Wildgansweg		Sommerrain	x	x	x	x	
Münster	Münster Bahnhof		Münster	x	x	x	x	
	Münster Bahnhof		Wagenburgstraße	x	x	x	x	
	Schnarrenberg		Bad Cannstatt	x		x	x	
	Schnarrenberg		Borkumstraße	x		x	x	
	Weserstraße		Wagenburgstraße			x	x	
Obertürkheim	Asang		Rohracker			x	x	
	Asang		Uhlbach			x	x	
	Bergstaffelstraße		Obertürkheim			x	x	
	Bergstaffelstraße		Rotenberg			x	x	
	Ebniseestraße		Obertürkheim			x	x	
	Ebniseestraße		Rotenberg				x	
	Haus am Weinberg		Obertürkheim	x		x	x	
	Haus am Weinberg		Rotenberg	x		x	x	
	Im Mäder		Rohracker			x	x	
	Im Mäder		Uhlbach				x	
	Obertürkheim Bahnhof	1	Im Mäder/ Bf. Obertürkheim (GP-Str)	x		x	x	
	Obertürkheim Bahnhof	2	Bf Obertürkheim (Göpp.Str)			x	x	
	Obertürkheim Bahnhof	3	Obertürkheim	x			x	
	Obertürkheim Bf (Göppinger Str.)	4	Rotenberg			x	x	
	Stadtgrenze		Lerchenäcker (Oberesslingen)			x	x	
	Stadtgrenze		Obertürkheim			x	x	
	Terlanerstraße		Rohracker	x	x	x	x	
	Terlanerstraße		Uhlbach				x	
	Uhlbach		Rohracker	x	x	x	x	
	Uhlbach		Uhlbach	x	x	x	x	
Pfleningen	Asemwald	N	Hoffeld			x	x	
	Asemwald	S	Schönberg			x	x	
	Bernhäuser Straße		Degerloch			x	x	
	Bernhäuser Straße		Nürtingen			x	x	
	Fraubronnstraße		Hoffeld	x	x	x	x	
	Fraubronnstraße		Seemühlenweg	x	x	x	x	
	Im Chausseefeld		Degerloch	x	x	x	x	
	Im Chausseefeld		Neuhausen				x	

	Im Köpfert		Esslingen	x	x		x	
	Im Köpfert		Flughafen	x	x		x	
	In den Entenäckern		Degerloch	x			x	
	In den Entenäckern		Nürtingen	x			x	
	Plieningen		Plieningen / Ausstieg			x	x	
	Plieningen		Uhlbach			x	x	
	Plieningen Garbe	1	Neuhausen	x	x	x	x	
	Plieningen Garbe	2	Degerloch	x	x	x	x	
	Plieningen Garbe	3	Plieningen	x	x	x	x	
	Plieningen Garbe	4	Uhlbach	x	x	x	x	
	Plieningen Post		Hoffeld	x	x	x	x	
	Plieningen Post		Seemühlenweg	x	x	x	x	
	Ressestraße		Hoffeld	x	x	x	x	
	Ressestraße		Seemühlenweg	x	x	x	x	
	Scharnhäuser Brücke		Hoffeld	x	x	x	x	
	Scharnhäuser Brücke		Seemühlenweg	x	x		x	
	Seemühlenweg		Hoffeld				x	
	Seemühlenweg		Seemühlenweg	x		x	x	
	Steckfeld		Degerloch			x	x	
	Steckfeld		Neuhausen			x	x	
	Windhalmweg		Hoffeld	x	x	x	x	
	Windhalmweg		Seemühlenweg	x	x	x	x	
Sillenbuch	Augustinum		Plieningen	x	x	x	x	
	Augustinum		Uhlbach	x	x	x	x	
	Baumgartenweg		G.-Scholl-Gymnasium				x	
	Birkacher Straße		Plieningen			x	x	
	Birkacher Straße		Uhlbach				x	
	Bußbachstraße		Kühwasen	x	x		x	
	Erdbeerweg		Kühwasen			x	x	
	Fridinger Straße		G.-Scholl-Gymnasium				x	2025
	Geschwister-Scholl-Gymnasium		Uhlbach	x		x	x	
	Glaunerweg		Plieningen			x	x	
	Glaunerweg		Uhlbach			x	x	
	Grünlingweg		Hoffeld	x	x	x	x	
	Grünlingweg		Seemühlenweg	x	x		x	
	Heumaden Bockelstraße		Plieningen	x	x	x	x	
	Heumaden Bockelstraße		Uhlbach	x	x	x	x	
	Heumaden Rose		Plieningen			x	x	
	Heumaden Rose		Uhlbach			x	x	
	Heumaden Schule		Plieningen			x	x	
	Heumaden Schule		Uhlbach	x		x	x	
	Im Lauch		Kühwasen				x	
	In der Werre		G.-Scholl-Gymnasium				x	
	Isegrimweg		Plieningen	x	x	x	x	
	Isegrimweg		Uhlbach	x	x	x	x	

	Kemnater Straße	3	G.-Scholl-Gymnasium	x			x	
	Kemnater Straße	4	Schemppstr.	x			x	
	Kemnater Straße	6	Heumaden Bockelstr.			x	x	
	Kirchheimer Straße		Kühwasen				x	
	Kolpingsiedlung		Hoffeld			x	x	
	Kolpingsiedlung		Seemühlenweg				x	
	Kühwasen		Kühwasen			x	x	
	Oberwiesenstraße 55		G.-Scholl-Gymnasium			x	x	
	Riedenberg		Plieningen	x			x	
	Riedenberg		Uhlbach				x	
	Ruhbank (Fernsehturm)		Hoffeld	x		x	x	
	Ruhbank (Fernsehturm)		Seemühlenweg	x		x	x	
	Schemppstraße		Plieningen	x	x	x	x	
	Schemppstraße		Uhlbach	x		x	x	
	Sillenbuch		G.-Scholl-Gymnasium				x	
	Spaichinger Straße	3	Schemppstr.	x	x		x	
	Spaichinger Straße	4	G.-Scholl-Gymnasium /Nachtbus			x	x	
	Spaichinger Straße	6	Augustinum	x	x		x	
	Steinäcker		Plieningen	x		x	x	
	Steinäcker		Uhlbach				x	
Stammheim (Stgt.)	Treiberstraße		Kühwasen			x	x	
	Asperger Straße		Ludwigsburg	x			x	
	Kölle		Feuerbach	x	x	x	x	
	Kölle		Hemmingen	x	x	x	x	
	Korntaler Straße		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Korntaler Straße		Zuffenhausen			x	x	
	Kornwestheimer Straße		Pattonville				x	
	Kornwestheimer Straße		Stammheim				x	
	Marco-Polo-Weg		Stammheim			x	x	
	Marco-Polo-Weg		Zuffenhausen			x	x	
	Neuwirtshauskreuzung		Stammheim			x	x	
	Neuwirtshauskreuzung		Zuffenhausen			x	x	
	Niebuhrweg		Stammheim			x	x	2025
	Niebuhrweg		Zuffenhausen			x	x	2025
	Pflugfelder Straße		Ludwigsburg	x		x	x	
	Pflugfelder Straße		Zuffenhausen	x			x	
	Sonatenweg		Pattonville				x	
	Sonatenweg		Stammheim				x	
	Stammheim		Ludwigsburg	x	x	x	x	
	Stammheim		Zuffenhausen/ Pattonville			x	x	
Untertürkheim	Alte Krone		Untertürkheim				x	
	Aspen		Obertürkheim	x	x		x	
	Aspen		Rotenberg	x	x		x	
	Gehrenwald		Oeffingen			x	x	
	Gehrenwald		Untertürkheim			x	x	
	Großglockner Straße		Oeffingen	x		x	x	

Vaihingen (Stgt.)	Großglockner Straße		Untertürkheim	x		x	x	
	Im Hag		Oeffingen				x	
	Im Hag		Untertürkheim			x	x	
	Luginsland		Oeffingen				x	
	Luginsland		Untertürkheim	x	x	x	x	
	Mönchweg		Oeffingen				x	
	Neckarhalde		Obertürkheim	x	x	x	x	
	Neckarhalde		Rotenberg	x	x	x	x	
	Rotenberg		Obertürkheim			x	x	
	Sonnenbühl		Obertürkheim				x	
	Sonnenbühl		Rotenberg				x	
	Untertürkheim Alter Friedhof		Untertürkheim			x	x	
	Untertürkheim Bahnhof		Oeffingen	x	x	x	x	
	Untertürkheim Bahnhof		Untertürkheim				x	
	Untertürkheim Friedhof		Obertürkheim			x	x	
	Untertürkheim Friedhof		Rotenberg			x	x	
	Untertürkheim Kelterplatz		Oeffingen	x		x	x	
	Albblick		Rohr/ Leinfelden				x	
	Albblick		Waldeck				x	
	Alter Friedhof (Vaih.)		Rohr/ Leinfelden	x	x	x	x	
	Alter Friedhof (Vaih.)		Waldeck			x	x	
	Am Feldrand		Büsnau				x	
	Am Feldrand		Dürtlewang			x	x	
	Am Ochsenwald	1	Rohrer Höhe/ H.-Rehn-Stift				x	
	Am Ochsenwald	2	Albblick/ H.-Rehn-Stift	x	x	x	x	
	Am Ochsenwald	3	Rohrer Höhe/ Albblick				x	
	Am Schattwald	O	Büsnau	x	x	x	x	
	Am Schattwald		Dürtlewang	x			x	
	Berghaustraße		Rohr/ Leinfelden				x	
	Berghaustraße		Waldeck				x	
	Buchrain Friedhof		Universität				x	
	Buchrain Friedhof		Vaihingen			x	x	
	Büsnauer Platz		Dürtlewang	x	x	x	x	
	Dachswald		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Dachswald		Waldeck	x	x	x	x	
	Dachswaldweg		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Dachswaldweg		Waldeck			x	x	
	Dürtlewang		Büsnau	x	x	x	x	
	Dürtlewang		Dürtlewang	x	x	x	x	
	Fanny-Leicht-Straße		Büsnau				x	
	Fanny-Leicht-Straße		Dürtlewang		x	x	x	
	Gründgensstraße		Universität			x	x	
	Gründgensstraße		Vaihingen			x	x	
	Hans-Rehn-Stift		Waldeck / Rohr	x	x	x	x	

	Heerstraße		Büsnau	x	x	x	x	
	Heerstraße		Dürtlewang	x	x	x	x	
	Hegel-Gymnasium		Büsnau	x	x	x	x	
	Hegel-Gymnasium		Dürtlewang	x		x	x	
	Johannesgraben		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Johannesgraben		Waldeck			x	x	
	Katzenbachstraße		Büsnau			x	x	2025
	Katzenbachstraße		Dürtlewang			x	x	
	Knappenweg		Rohr/ Leinfelden	x		x	x	
	Knappenweg		Waldeck				x	
	Krehlstraße		Büsnau	x		x	x	
	Krehlstraße		Dürtlewang	x		x	x	
	Kreuzstraße		Rohr/ Leinfelden	x			x	
	Kreuzstraße		Waldeck	x	x		x	
	Kurmärker Kaserne		Universität				x	
	Kurmärker Kaserne		Vaihingen				x	
	Lambertweg		Büsnau				x	2025
	Lauchhau	1	Nobelstr./Am Feldrand	x	x	x	x	
	Lauchhau	2	Max-Planck-Institute	x		x	x	
	Lauchhau	3	Endhaltestelle	x			x	
	Max-Planck-Institute		Büsnau			x	x	2025
	Max-Planck-Institute		Dürtlewang			x	x	2025
	Nobelstraße		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Nobelstraße		Waldeck			x	x	
	Ob dem Steinbach		Dürtlewang			x	x	
	Osterbronnstraße		Büsnau			x	x	2028
	Osterbronnstraße		Dürtlewang			x	x	2028
	Pestalozzi-Schule		Rohr/ Leinfelden				x	
	Pestalozzi-Schule		Waldeck				x	
	Rohr Bahnhof		Büsnau	x		x	x	
	Rohr Bahnhof		Dürtlewang	x		x	x	
	Rohr Mitte	1	Berghaustr.			x	x	
	Rohr Mitte	2	Hegelgymnasium/ Thingstr.	x	x	x	x	
	Rohr Mitte	3	Rohr Bf/Berghaustr.	x	x	x	x	
	Rohrer Höhe		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Rohrer Höhe		Waldeck			x	x	
	Ruppmannstraße		Vaih. Bf. Ost				x	
	Schillerplatz		Büsnau	x	x	x	x	
	Schillerplatz		Dürtlewang	x	x	x	x	
	Schranne		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Schranne		Waldeck			x	x	
	Schwabengalerie		Büsnau	x	x	x	x	
	Schwabengalerie		Dürtlewang	x	x	x	x	
	Synergiepark		Vaih. Bf. Ost	x	x	x	x	
	Thingstraße		Rohr/ Leinfelden			x	x	
	Thingstraße		Waldeck	x	x	x	x	

	Tigerstraße		Universität				x	
	Tigerstraße		Vaihingen			x	x	
	Universität		Rohr/ Leinfelden	x	x	x	x	
	Universität		Waldeck			x	x	
	Universität (Schleife)		Universität / Ausstieg			x	x	2025
	Universität (Schleife)		Vaihingen			x	x	2025
	Universität Hohenheim		Plieningen	x	x	x	x	
	Universität Hohenheim		Uhlbach	x	x	x	x	
	Vaihingen Bahnhof	1	Fernbus				x	
	Vaihingen Bahnhof	2	Waldenbuch	x		x	x	
	Vaihingen Bahnhof	3	SSB-Reisen	x			x	
	Vaihingen Bahnhof	4	Universität	x		x	x	
	Vaihingen Bahnhof	5	Dürtlewang	x	x	x	x	
	Vaihingen Bahnhof	6	Büsnau	x	x	x	x	
	Vaihingen Bahnhof Ost		Vaih. Bf. Ost			x	x	
	Vaihingen Rathaus		Rohr/ Leinfelden	x	x	x	x	
	Vaihingen Rathaus		Waldeck	x	x	x	x	
	Waldburgstraße		Büsnau			x	x	
	Waldburgstraße		Dürtlewang			x	x	
Weilimdorf	Ditzinger Straße		Giebel	x			x	
	Ditzinger Straße		Korntal				x	
	Ernst-Reuter-Platz		Korntal	x		x	x	
	Fehrbelliner Straße		Giebel	x	x		x	
	Fehrbelliner Straße		Korntal	x	x	x	x	
	Flachter Straße		Giebel				x	
	Flachter Straße		Korntal			x	x	
	Generatorstraße		Giebel	x	x	x	x	
	Generatorstraße		Korntal	x	x	x	x	
	Gerlinger Straße		Giebel	x	x	x	x	
	Gerlinger Straße		Korntal	x		x	x	
	Giebel		Korntal	x		x	x	
	Greutterstraße		Giebel				x	
	Greutterstraße		Korntal			x	x	
	Hausenring		Giebel			x	x	
	Hausenring		Korntal	x	x	x	x	
	Hemminger Straße		Giebel			x	x	
	Hemminger Straße		Korntal	x		x	x	
	Holderäcker		Giebel	x	x	x	x	
	Holderäcker		Korntal	x	x	x	x	
	Kranstraße		Giebel	x	x	x	x	
	Kranstraße		Korntal	x	x	x	x	
	Lilienthalstraße		Giebel	x	x	x	x	
	Lilienthalstraße		Korntal	x	x	x	x	
	Mönsheimer Weg		Giebel	x		x	x	
	Mönsheimer Weg		Korntal	x		x	x	
	Motorstraße 24		Giebel	x	x	x	x	
	Motorstraße 24		Korntal	x	x	x	x	

	Rappachschule		Korntal	x	x	x	x	
	Rappachstraße		Giebel	x	x	x	x	
	Roßbachstraße		Giebel				x	
	Roßbachstraße		Korntal			x	x	
	Weilemer Pfad		Giebel	x	x	x	x	
	Weilemer Pfad		Korntal	x	x	x	x	
	Weilimdorf Bahnhof		Korntal / Giebel			x	x	2025
	Weilimdorf Bf (Unterführung)		Giebel			x	x	
	Weilimdorf Bf (Unterführung)		Korntal			x	x	
	Weilimdorf Löwen-Markt		Giebel	x	x	x	x	
	Weilimdorf Löwen-Markt		Korntal				x	
Zuffenhausen	Beilsteiner Straße		Feuerbach			x	x	
	Borkumstraße		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Borkumstraße		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Frankenstraße		Borkumstraße			x	x	
	Fürfelder Straße		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Fürfelder Straße		Borkumstraße			x	x	
	Hohensteinstraße		Bad Cannstatt			x	x	
	Hohensteinstraße		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Im Raiser		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Im Raiser		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Johanneskirche		Feuerbach				x	
	Kirchtalstraße		Feuerbach	x	x	x	x	
	Kirchtalstraße		Mühlhausen	x		x	x	
	Marconibrücke		Stammheim				x	
	Marconibrücke		Zuffenhausen				x	
	Marconistraße		Stammheim			x	x	
	Marconistraße		Zuffenhausen				x	
	Morsestraße		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Morsestraße		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Neuwirtshaus Gaststätte		Feuerbach/Korntal				x	
	Neuwirtshaus Gaststätte		Hemmingen			x	x	
	Nordsee-/ Schwieberdinger Straße		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Ohmstraße		Bad Cannstatt	x		x	x	
	Ohmstraße		Borkumstraße			x	x	2025
	Rilke-Realschule		Bad Cannstatt	x		x	x	
	Rilke-Realschule		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Salzwiesenstraße		Ludwigsburg	x	x	x	x	
	Salzwiesenstraße		Zuffenhausen	x	x	x	x	
	Schlotwiese		Zuffenhausen / Stammheim	x	x	x	x	
	Schozacher Straße		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Schozacher Straße		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Tapachstraße		Bad Cannstatt	x	x	x	x	

	Tapachstraße		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Wollinstraße		Stammheim	x		x	x	
	Wollinstraße		Zuffenhausen	x		x	x	
	Zabergäustraße		Mühlhausen				x	
	Zahn-Nopper-Straße		Ludwigsburg	x	x	x	x	
	Zahn-Nopper-Straße		Stammheim (Linie 508)	x	x	x	x	
	Zahn-Nopper-Straße		Stammheim (Linie 99)	x		x	x	
	Zahn-Nopper-Straße		Zuffenhausen	x		x	x	
	Zazenhausen Krone		Feuerbach			x	x	
	Zazenhausen Krone		Mühlhausen				x	
	Zazenhausen Reibedanz		Feuerbach	x	x	x	x	
	Zazenhausen Reibedanz		Mühlhausen	x	x		x	
	Zazenhausen Steigle		Feuerbach				x	
	Zazenhausen Steigle		Mühlhausen				x	
	Zazenhausen Viadukt		Feuerbach	x	x	x	x	
	Zazenhausen Viadukt		Mühlhausen	x	x		x	
	Zuffenhausen Bf	2	Feuerbach			x	x	
	Zuffenhausen Bf	3	Stammheim			x	x	
	Zuffenhausen Bf	4	Ludwigsburg				x	
	Zuffenhausen Bf	7	Bad Cannstatt			x	x	
	Zuffenhausen Bf	8	Mühlhausen			x	x	
	Zuffenhausen Friedhof		Feuerbach			x	x	
	Zuffenhausen Friedhof		Mühlhausen			x	x	
	Zuffenhausen Kelterplatz		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Zuffenhausen Kelterplatz		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Zuffenhausen Porsche		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Zuffenhausen Porsche		Borkumstraße	x	x	x	x	
	Zuffenhausen Rathaus		Mühlhausen	x	x	x	x	
	Zuffenhäuser Heide		Bad Cannstatt	x	x	x	x	
	Zuffenhäuser Heide		Borkumstraße	x	x	x	x	

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Einzugsbereiche der
Haltestellen
(Priorität: Schiene)

Schienenhaltestellen S-Bahn /
Regionalbahn:

 1000 m / 800 m

Schienenhaltestellen SSB:

 600m

Bushaltestellen:

 500 m

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

Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

Einzugsbereiche der
Haltestellen
(Priorität: Bus)

Schienenhaltestellen S-Bahn /
Regionalbahn:

 1000 m / 800 m

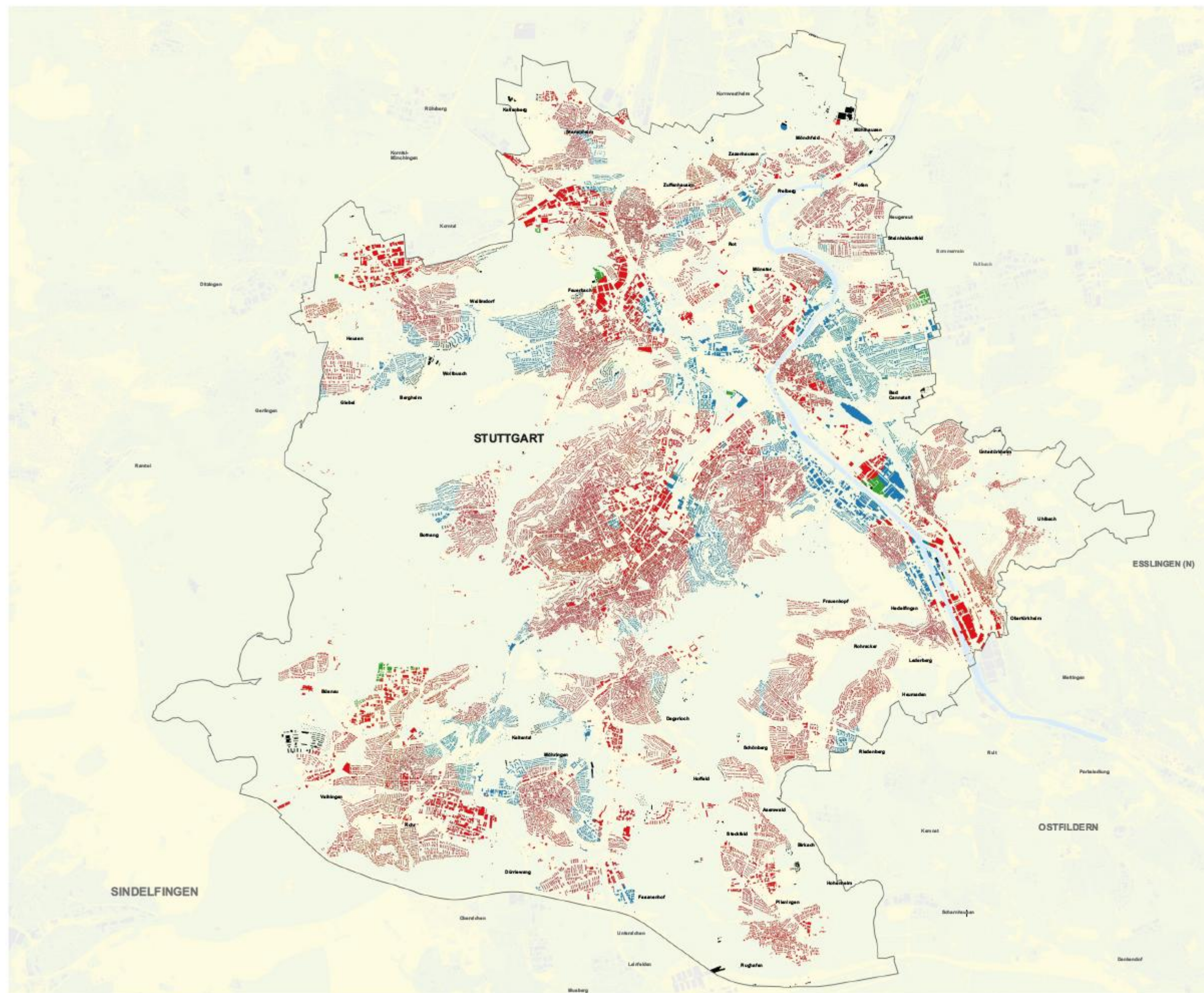
Schienenhaltestellen SSB:

 600m

Bushaltestellen:

 500 m

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



Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Stuttgart

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

10 Durchschnittliche Beförderungszeit
in Minuten

