

Kleine Anfrage

der Abg. Dennis Birnstock und Dr. Christian Jung FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Expressbuslinien im Landkreis Esslingen vor dem Aus?

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Fahrgäste wurden seit Inbetriebnahme der Linien X7 und X4 auf den Strecken zwischen Stuttgart-Degerloch und Filderstadt bzw. Nürtingen (via Filderstadt) im Landkreis Esslingen transportiert (bitte nach Linien und Jahren getrennt darstellen wie in Drucksache 17/6436)?
2. Wie viele Fahrgäste nutzten die alternativen Busrouten 74 und 77 (bitte die Zahlen heranziehen ab zwei Jahren vor Inbetriebnahme der Linien X4 und X7 und darstellen wie unter Frage 1)?
3. Welche Kosten sind für den Betrieb der Linien X4 und X7 bis Ende September 2027 entstanden bzw. eingeplant (bitte unter Berücksichtigung der Finanzierung des Abmangels und der Soll- und Ist-Kosten des Betriebs)?
4. Welche Zeitersparnis erbrachten die Expressbuslinien X4 und X7 auf ihren Strecken im Vergleich zu den Linien 74 und 77 (bitte die Linien getrennt darstellen)?
5. Wie hat sich die Luftqualität in Stuttgart und Umgebung in den vergangenen acht Jahren entwickelt (bitte unter besonderer Berücksichtigung des rechnerischen Beitrags der Expressbuslinien X4 und X7 zu CO₂-, CO-, Stickoxid- und Feinstaubreduzierung)?
6. Welche Maßnahmen will das Land ergreifen, um die Luftreinhaltung in Stuttgart nach dem möglichen Aus der Expressbuslinien X4 und X7 zu gewährleisten?

7. Wie haben sich die Zahlen des motorisierten Individualverkehrs (Pkw, Motorräder) auf den Straßen bzw. den genutzten Streckenabschnitten der Linien X4 und X7 (B 27, B 313, A 8) in den vergangenen acht Jahren entwickelt (bitte unter Angabe der Straße, der Fahrrichtung von und nach Stuttgart, der Auslastung der Bundesstraßen 27 und 313 sowie der A 8 in Prozent)?
8. Welche Maßnahmen möchte sie ergreifen, um den durch das mögliche Ende der Expressbuslinien X4 und X7 möglichen Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs zu begrenzen?
9. Welche Möglichkeiten sieht sie für eine Verlängerung der landesseitigen Unterstützung für den Betrieb der Linien X4 und X7 über das Jahr 2027 hinaus und/oder über die aktuell zugesagten 50 Prozent des Abmangels hinaus (auch unter Berücksichtigung von verschiedenen Fördermöglichkeiten oder Sondervermögen der Bundesregierung, die auch klimafreundliche Mobilität fördern sollen)?
10. Wurden durch das Regierungspräsidium Stuttgart und/oder das Verkehrsministerium bzw. andere Teile der Landesregierung Gespräche mit Vertretern regionaler bzw. lokaler Organisationseinheiten (wie z. B.: Kommunale Mandatsträger, dem Landrat, Bürgermeistern/Oberbürgermeistern oder anderweitig politisch Verantwortliche) zum Thema Expressbuslinien X4 und X7 geführt (bitte in chronologischer Reihenfolge und Benennung der Funktion und einer möglichen Partei- oder Fraktions-Zugehörigkeit)?

13.8.2025

Birmstock, Jung FDP/DVP

Begründung

Das Projekt der Expressbuslinien X4 und X7 von Stuttgart-Degerloch nach Filderstadt bzw. Nürtingen via Filderstadt neigt sich dem Ende zu. Über die Fortführung der genannten Expressbuslinien X4 und X7 wird breit diskutiert. Diese Kleine Anfrage will den aktuellen Stand des Projekts und die Möglichkeiten der Fortsetzung ergründen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 12. September 2025 Nr. VM3-0141.5-34/72/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie viele Fahrgäste wurden seit Inbetriebnahme der Linien X7 und X4 auf den Strecken zwischen Stuttgart-Degerloch und Filderstadt bzw. Nürtingen (via Filderstadt) im Landkreis Esslingen transportiert (bitte nach Linien und Jahren getrennt darstellen wie in Drucksache 17/6436)?*

Zu 1.:

Eine separate Betrachtung der Linienabschnitte für den Landkreis Esslingen liegt dem Ministerium für Verkehr nicht vor. Die Darstellung der Fahrgastzahlen erfolgt in Form von mittleren Tageswerten. Beide Linien verkehren nur montags bis freitags.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Mittleres Fahrgastaufkommen der *Linie X4 Degerloch–Nürtingen*

2021	1 700 je Werktag
2022	2 880 je Werktag
2023	3 210 je Werktag
2024	3 420 je Werktag

Mittleres Fahrgastaufkommen der *Linie X7 Degerloch–Harthausen*

2020	820 je Werktag
2021	850 je Werktag
2022	1 180 je Werktag
2023	1 350 je Werktag
2024	1 550 je Werktag

2. Wie viele Fahrgäste nutzten die alternativen Busrouten 74 und 77 (bitte die Zahlen heranziehen ab zwei Jahren vor Inbetriebnahme der Linien X4 und X7 und darstellen wie unter Frage 1)?

Zu 2.:

Zu den Linien 74 und 77, die keine Landesförderung erhalten, liegen dem Land keine Fahrgastzahlen wie unter Frage 1 vor. Der zuständige kommunale Aufgabenträger könnte eine Auswertung mit Fahrgastzahlen zu diesen Linien zur Verfügung stellen. Demnach kann lediglich ein aussagekräftiger Vergleich zwischen dem Jahr 2019 (vor Inbetriebnahme X7 und X4 und vor der Coronapandemie) und dem Jahr 2024 (nach Inbetriebnahme X7 und X4 im eingeschwungenen Zustand) vorgenommen werden.

Im vergangenen Jahr lagen die Fahrgastzahlen auf der Relation Nürtingen–Degerloch, die inzwischen durch die Linien 74 und X4 bedient wird, ca. 30 Prozent über dem Niveau, das 2019 auf der Linie 74 erreicht werden konnte. Die Steigerung rührt vor allem von einer starken Zunahme der Fahrgastzahlen auf dem Abschnitt zwischen Bernhausen und Degerloch her.

Im vergangenen Jahr lagen die Fahrgastzahlen auf der Relation Harthausen–Degerloch, die inzwischen durch die Linien 77 und X7 bedient wird, ca. 15 Prozent über dem Niveau, das 2019 auf der Linie 77 erreicht werden konnte.

Gesamt Einsteiger/-innen pro Tag (Mo.–Fr., *Schulzeit*)

Linie (Degerloch–Bernhausen–Nürtingen)	2019	2024
74	5 936	4 260
X4		3 441 ¹
Summe		7 701

Linie (Degerloch–Echterdingen–Harthausen)	2019	2024
77	3 885	2 865
X7		1 592 ²
Summe		4 457

¹ Leicht erhöht zum Wert aus der Antwort auf Frage 1 aufgrund der Einschränkung auf die Schulzeit.

² s. o.

3. Welche Kosten sind für den Betrieb der Linien X4 und X7 bis Ende September 2027 entstanden bzw. eingeplant (bitte unter Berücksichtigung der Finanzierung des Abmangels und der Soll- und Ist-Kosten des Betriebs)?

Zu 3.:

Für den Betrieb der Linien fallen entsprechend der Förderanträge Kosten in folgender Höhe an:

	X4 (Werte in Euro)	X7 (Werte in Euro)
Gesamtkosten lt. Antrag	3 122 628	4 844 317
abzgl. prognostizierter Gesamterlöse, Einsparungen auf anderen Linien	119 870	1 493 286
Gesamtdefizit	3 002 758	3 351 030
anteilige Landesförderung (50 %), lt. Förderbescheid	1 501 379	1 675 515

4. Welche Zeitersparnis erbrachten die Expressbuslinien X4 und X7 auf ihren Strecken im Vergleich zu den Linien 74 und 77 (bitte die Linien getrennt darstellen)?

Zu 4.:

Entsprechend einer Auskunft der Landeshauptstadt Stuttgart als zuständigem Aufgabenträger für die angesprochenen Linien ergibt sich auf dem Abschnitt zwischen Degerloch ZOB und Bernhausen Bf ein Fahrzeitvorteil von knapp 30 Prozent mit der X4 im Vergleich zur Linie 74. Auf diesem Streckenabschnitt nutzt die X4 eine beschleunigte Routenführung über die B 27.

Auf dem Abschnitt zwischen Degerloch ZOB und Stetten Hof wird durch die X7 abhängig von der Fahrtrichtung eine Zeitersparnis von 38 bzw. 28 Prozent gegenüber der Linie 77 erreicht. Auf diesem Streckenabschnitt nutzt die X7 eine beschleunigte Routenführung über die B 27.

In der folgenden detaillierten Aufstellung von der Landeshauptstadt Stuttgart werden die Fahrzeiten der Expressbuslinien im Vergleich zu den Linien 74 und 77 getrennt nach Fahrtrichtung jeweils für die Gesamtstrecke sowie den Abschnitt, der die beschleunigte Routenführung über die B 27 umfasst, dargestellt:

Linie 74 und X4

	Linie 74	Linie X4	Differenz	
<u>Richtung Nürtingen</u>				
Degerloch ZOB– Bernhausen Bf	32 min	23 min	-9 min	-28 %
Degerloch ZOB– Nürtingen ZOB	63 min	51 min	-12 min	-19 %
<u>Richtung Degerloch</u>				
Bernhausen Bf– Degerloch ZOB	35 min	25 min	-10 min	-29 %
Nürtingen ZOB– Degerloch ZOB	66 min	53 min	-13 min	-20 %

Linie 77 und X7

	Linie 77	Linie X7	Differenz	
<u>Richtung Harthausen</u>				
Degerloch ZOB– Stetten Hof	29 min	18 min	-11 min	-38 %
Degerloch ZOB– Harthausen	50 min	37 min	-13 min	-26 %
<u>Richtung Degerloch</u>				
Stetten Hof– Degerloch ZOB	29 min	21 min	-8 min	-28 %
Harthausen– Degerloch ZOB	49 min	39 min	-10 min	-20 %

5. *Wie hat sich die Luftqualität in Stuttgart und Umgebung in den vergangenen acht Jahren entwickelt (bitte unter besonderer Berücksichtigung des rechnerischen Beitrags der Expressbuslinien X4 und X7 zu CO₂-, CO-, Stickoxid- und Feinstaubreduzierung)?*

Zu 5.:

Die Luftqualität in der Stadt Stuttgart und Umgebung hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt, mit rückläufigen Jahresmittelmesswerten für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀). Seit 2018 werden an sämtlichen Messpunkten auch im Stadtgebiet die gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ eingehalten. Der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert wird seit 2020 im gesamten Stadtgebiet eingehalten. Die gesetzlichen Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO) werden seit Jahren deutlich unterschritten.

Zu dieser Entwicklung haben die vielfältigen Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Stadt Stuttgart beigetragen, insbesondere die Einführung der Verkehrsverbote sowie der Aus- und Umbau des ÖPNV. Zusätzliche ÖPNV-Angebote tragen durch die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zur Verbesserung der Luftqualität bei. Ein gesonderter rechnerischer Beitrag zur Emissionsminderung einzelner Maßnahmen, auch der Expressbuslinien X4 und X7, ist nicht ausgewiesen. Für das klimawirksame Gas Kohlendioxid (CO₂), dessen Reduktion im Rahmen von Klimaschutzkonzepten adressiert ist, liegen ebenfalls keine isolierten Minderungsbeiträge einzelner Linien vor.

6. *Welche Maßnahmen will das Land ergreifen, um die Luftreinhaltung in Stuttgart nach dem möglichen Aus der Expressbuslinien X4 und X7 zu gewährleisten?*

Zu 6.:

Die vielfältigen Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Stadt Stuttgart tragen dazu bei, dass die geltenden Grenzwerte für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) sowie Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) seit 2020 eingehalten werden. Die Expressbuslinien X4 und X7 sind keine Maßnahme des Luftreinhalteplans für Stuttgart. Sie wurden dennoch befristet mit Mitteln aus dem Sonderfonds für Luftreinemittel gefördert.

7. *Wie haben sich die Zahlen des motorisierten Individualverkehrs (Pkw, Motorräder) auf den Straßen bzw. den genutzten Streckenabschnitten der Linien X4 und X7 (B 27, B 313, A 8) in den vergangenen acht Jahren entwickelt (bitte unter Angabe der Straße, der Fahrtrichtung von und nach Stuttgart, der Auslastung der Bundesstraßen 27 und 313 sowie der A 8 in Prozent)?*

Zu 7.:

Für die Auswertung wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) der Jahre 2016 bis 2024 herangezogen. Daten aus manuellen Zählstellen stehen jedoch nur bis 2023 zur Verfügung. Die Zählstellen wurden entlang der Streckenführung der Expressbuslinien X4 und X7 ausgewählt.

Maßgeblich für die Auswertung ist die Kategorie Leichtverkehr, da die Verkehrszählung lediglich zwischen Leicht- und Schwerverkehr unterscheidet. Sie umfasst Pkw (einschließlich Anhänger), Motorräder und Lieferwagen. Alle nachfolgenden Prozentangaben beziehen sich auf diese Fahrzeuggruppen.

Die nachfolgenden Werte geben die Veränderungen der DTV zwischen 2016 und 2024 (bzw. 2016 und 2023 für manuelle Zählstellen) wieder: Auf den Bundesstraßen B 27 und B 313 sind die DTV-Werte insgesamt zurückgegangen (Gesamtveränderungen je Abschnitt zwischen etwa -7 Prozent und -25 Prozent). Auf der A 8 blieben die Werte im selben Zeitraum weitgehend stabil oder stiegen leicht (ungefähr 0 bis +2 Prozent). Aufgrund deutlicher Jahresschwankungen (u. a. Rückgang 2020) und einzelner Ausreißer wird für eine detaillierte Bewertung auf die Jahresverläufe und die Angaben nach Fahrtrichtung im Tabellenanhang verwiesen.

8. *Welche Maßnahmen möchte sie ergreifen, um den durch das mögliche Ende der Expressbuslinien X4 und X7 möglichen Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs zu begrenzen?*

9. *Welche Möglichkeiten sieht sie für eine Verlängerung der landesseitigen Unterstützung für den Betrieb der Linien X4 und X7 über das Jahr 2027 hinaus und/oder über die aktuell zugesagten 50 Prozent des Abmangels hinaus (auch unter Berücksichtigung von verschiedenen Fördermöglichkeiten oder Sondervermögen der Bundesregierung, die auch klimafreundliche Mobilität fördern sollen)?*

Zu 8. und 9.:

Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen 8 und 9 zusammen beantwortet.

Zunächst ist dabei zu betonen, dass die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr laut § 6 ÖPNVG bei den Stadt- und Landkreisen liegt. Dies bedeutet, dass diese und nicht das Land originär für die Konzeptionierung, Bestellung und *Finanzierung* von Busverkehren verantwortlich sind. Somit liegt auch die Verantwortung für die Expressbuslinien X4 und X7 und die Entscheidung über deren mögliches Ende, sowie etwaige Kompensationsmaßnahmen bei den kommunalen Aufgabenträgern und nicht beim Land.

Da das Land ein Interesse am Ausbau von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr hat und die Möglichkeit zum Umstieg eröffnen möchte, unterstützt es die kommunalen Aufgabenträger bei der Bewältigung dieser nach § 5 ÖPNVG freiwilligen Aufgabe der Daseinsvorsorge auf vielfältige Weise. So stellt das Land den Kommunen per Gesetz, durch Zuweisungen und Förderungen beispielsweise Mittel für Regiobuslinien, Verbundförderung, Mittel gem. §§ 15 bis 18 ÖPNVG, das Allgemeine Eisenbahngesetz, das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz und für die Einführung von On-Demand-Verkehren, D-Ticket JugendBW und Deutschlandticket zur Verfügung.

Bei der Förderung für die Expressbuslinien im Raum Stuttgart handelt es sich um einen Sonderfall, der im Rahmen der Debatte um die Luftreinhaltung in Stuttgart als außerordentliche Unterstützung durch das Land aufgrund der damaligen Ausnahmesituation gewährt wurde. Als eine von vielen Maßnahmen sollte die Einführung der Expressbuslinien zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und damit der Belastung durch Luftschadstoffe beitragen. Die Fördergrundsätze sahen dabei von Beginn an vor, dass die Förderung mit einer einmaligen Verlängerungsoption bis maximal ins Jahr 2024 reichen würde. Dies war den potenziellen Zuwendungsempfängern bei Antragstellung bekannt.

Auf die eindringliche Bitte der Landeshauptstadt Stuttgart sowie der umliegenden Landkreise im vergangenen Jahr hat sich das Land mit der letztjährigen, nochmals zusätzlich erteilten Sonderförderung bis 2027 dann abermals dafür eingesetzt, dass der Fortbestand der Linien gesichert wird. Die Nutzung einer Förderquote (50 Prozent) analog der Regiobusförderung entsprach dem Vorschlag der kommunalen Aufgabenträger.

Das Land trägt somit für drei weitere Jahre die Hälfte des Defizits für diese Aufgabe, deren Bewältigung eigentlich der kommunalen Ebene obliegt. Damit wurde eine nochmalige Übergangszeit geschaffen, die der Klärung der langfristigen Finanzierung der Expressbuslinien durch die betroffenen kommunalen Aufgabenträger dienen sollte.

Gerade vor diesem Hintergrund wäre der Wegfall der beiden Expressbuslinien aus Landessicht sehr bedauerlich, da es sich – ohne gesetzliche Verpflichtung – abermals zu einer bedeutenden Unterstützung für dieses gute ÖPNV-Angebot bekannt hat, um sich für die Beibehaltung einzusetzen.

Letztendlich obliegt die kommunale Verkehrsplanung jedoch der Stadt Stuttgart und den angrenzenden Landkreisen. Die Möglichkeiten für eine Verlängerung der landesseitigen Unterstützung für den Betrieb der Linien X4 und X7 über das Jahr 2027 und/oder über die aktuell zugesagten 50 Prozent des Abmangels hinaus sind ausgeschöpft.

Darüber hinaus hat das Land den Kommunen mit dem Mobilitätspass im Rahmen des Landesmobilitätsgesetzes vom 29. März 2025 eine zusätzliche Finanzierungsmöglichkeit für den ÖPNV an die Hand gegeben.

10. Wurden durch das Regierungspräsidium Stuttgart und/oder das Verkehrsministerium bzw. andere Teile der Landesregierung Gespräche mit Vertretern regionaler bzw. lokaler Organisationseinheiten (wie z. B.: Kommunale Mandatsträger, dem Landrat, Bürgermeistern/Oberbürgermeistern oder anderweitig politisch Verantwortliche) zum Thema Expressbuslinien X4 und X7 geführt (bitte in chronologischer Reihenfolge und Benennung der Funktion und einer möglichen Partei- oder Fraktions-Zugehörigkeit)?

Zu 10.:

Das Verkehrsministerium steht zu verschiedenen Themen regelmäßig im Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, so auch zum Thema Expressbuslinien.

Hermann
Minister für Verkehr

Zählstellennr.	Zählstellenart	Straße	Fahrtrichtung	von	nach	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) Leichtverkehr (LV) nur DZ.									
						2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
82117	Dauerzählstelle	B 27	Richtung 1	B 27/L 1208	Echtherdingen	35.775	35.990	36.112	35.121	26.864	26.558	26.669	29.779	30.367	
			Richtung 2		B 27 S-Degerloch	34.422	34.725	35.586	35.684	26.988	26.009	26.853	26.251	25.767	
82399	Manuelle Zählstelle*	B 27	beide	B 27/B 312	Verflechtung	78.835	80.156	81.108	80.728	67.853	73.693	78.436	65.413		
82398	Manuelle Zählstelle	B 313	beide	B 313/K 1220	Abzw. Zizishausen	35.736	36.335	36.767	36.595	30.758	29.920	31.846	33.182		
82430	Manuelle Zählstelle*	B 313	beide	B 297/B 313	Nürtingen Wöhrbrücke Nordseite	35.220	35.810	36.235	36.065	30.313	35.322	37.595	29.492		
82389	Dauerzählstelle	A 8	Richtung 1	AS Esslingen (54)	AS Wendlingen (55)	53.642	53.798	55.872	56.076	45.417	47.211	52.095	55.369	53.868	
			Richtung 2			52.910	53.297	56.101	56.019	44.457	47.877	67.120	52.794	53.755	

prozentuale Veränderungen											
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	ges.	nur DZ.	
	0,6%	-2,4%	0,0%	-23,5%	-1,1%	0,4%	11,7%	2,0%	-15,1%		
	0,9%	2,5%	0,3%	-24,4%	-3,6%	3,2%	-2,2%	-1,8%	-25,1%		
	1,7%	1,2%	-0,5%	-15,9%	8,6%	6,4%	-16,6%	-7,1%	-17,0%		
	1,7%	1,2%	-0,5%	-16,0%	-2,7%	6,4%	4,2%	-7,1%	-16,3%		
	0,3%	3,9%	0,4%	-19,0%	4,0%	10,3%	6,3%	-2,7%	0,4%		
	0,7%	5,3%	-0,1%	-20,6%	7,7%	40,2%	-21,3%	1,8%	1,6%		

Quellen:

[Ergebnisse und Ganglinien der Dauerzählstellen in Baden-Württemberg \(MobiData BW®\)](#)
[Endergebnisse der Straßenverkehrszählung in Baden-Württemberg \(MobiData BW®\)](#)

Analysiert wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) über die Jahre 2016 bis 2024. Die Ergebnisse der manuellen Zählstellen liegen für 2024 noch nicht vor, dort reicht der Zeitraum nur bis 2023. Der Leichtverkehr umfasst Pkw (auch mit Anhänger), Krafträder und Lieferwagen. Die Auswahl der Zählstellen erfolgte auf Basis der Streckenführung der Buslinien X4 und X7.

Ergebnis:

Die DTV-Werte haben sich im Vergleich 2016/2023 resp. 2016/2024 auf den betrachteten Bundesstraßen B 27 und B 313 verringert, die Werte auf der A 8 haben sich leicht erhöht.