

# Nahverkehrsplan



# **Nahverkehrsplan**

für den

# **Landkreis Esslingen**

## **2. Fortschreibung**

Mai 2014

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan</b>	<b>1</b>
1.1	Einführung	1
1.2	<b>Der rechtliche und organisatorische Rahmen</b>	<b>2</b>
1.2.1	Der europäische Rechtsrahmen	2
1.2.2	Das Bundesrecht	5
1.2.3	Das Landesrecht	8
1.2.4	Der organisatorische Rahmen	10
<b>1.3</b>	<b>Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung</b>	<b>12</b>
1.3.1	Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg	12
1.3.2	Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart	13
1.3.3	Bisherige Nahverkehrspläne	14
1.3.4	Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart	15
<b>2</b>	<b>Struktur des Untersuchungsraums</b>	<b>16</b>
<b>2.1</b>	<b>Raumstrukturelle Grundlagen</b>	<b>16</b>
2.1.1	Vorgaben von Landes- und Regionalplanung	16
2.1.2	Strukturelle Kenngrößen	19
<b>2.2</b>	<b>Netz- und Angebotsstrukturen</b>	<b>21</b>
2.2.1	Straßennetz und Motorisierung	21
2.2.2	Regional bedeutsames Radwegenetz	23
2.2.3	Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV	24
2.2.3.1	Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr	25
2.2.3.2	Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr	30
2.2.3.3	Netz- und Angebotsstruktur bei den Ruftaxiverkehren	30
2.2.4	Kollektiver Individualverkehr	30
2.2.5	Verknüpfungen	31

	<b>Seite</b>	
<b>2.3</b>	<b>Das Leistungsangebot im ÖPNV</b>	<b>34</b>
2.3.1	Flächenhafte Erschließung	34
2.3.2	Erreichbarkeit	35
2.3.3	Der Tarif	36
<b>3</b>	<b>Verkehrsnachfrage</b>	<b>37</b>
<b>3.1</b>	<b>Verkehrsmodell</b>	<b>37</b>
<b>3.2</b>	<b>Verkehrsanalyse 2010</b>	<b>38</b>
3.2.1	Datengrundlage	38
3.2.2	Teilraumbezogene Ergebnisse	39
3.2.3	Streckenbezogene Ergebnisse	41
<b>3.3</b>	<b>Verkehrsprognose 2025</b>	<b>42</b>
3.3.1	Datengrundlage	42
3.3.2	Teilraumbezogene Ergebnisse	43
3.3.3	Streckenbezogene Ergebnisse	45
<b>3.4</b>	<b>Demographische Entwicklung</b>	<b>46</b>
<b>4</b>	<b>Generelle Zielsetzungen</b>	<b>49</b>
<b>4.1</b>	<b>Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)</b>	<b>49</b>
4.1.1	Verkehrsnachfrage	49
4.1.2	Demographische Einflüsse	50
4.1.3	Barrierefreiheit	51
4.1.4	Umweltschutz	56
4.1.5	Wirtschaftlichkeit	56
4.1.6	Finanzierung	58
4.1.6.1	Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV	58
4.1.6.2	Finanzierung des Angebots	59
4.1.6.3	Finanzierung von Angebotsverbesserungen	60
4.1.7	Infrastruktur	62
4.1.7.1	Gestaltung von Verkehrswegen	62
4.1.7.2	Gestaltung von Haltestellen	62

	<b>Seite</b>	
4.1.7.3	Intermodale Verknüpfungen	63
<b>4.2</b>	<b>Zielsetzungen für das Verkehrsangebot</b>	<b>66</b>
4.2.1	Einzugsbereiche von Haltestellen	67
4.2.2	Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten	69
4.2.3	Bedienungshäufigkeiten	70
4.2.4	Qualität (einschließlich Auslastung)	75
4.2.5	Tarif	77
<b>4.3</b>	<b>Linienbündelungskonzept</b>	<b>78</b>
4.3.1	Ausgangslage	78
4.3.2	Notwendigkeit der Linienbündelung	79
4.3.3	Vorgehensweise	80
4.3.4	Einbezogene Linienverkehre	81
4.3.5	Künftige Linienbündel im Landkreis Esslingen	86
4.3.5.1	Bündel 1: Verkehrsraum Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt	87
4.3.5.2	Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen (N)	88
4.3.5.3	Bündel 3: Verkehrsraum Esslingen (N) – Schurwald	89
4.3.5.4	Bündel 4: Verkehrsraum Esslingen (N) – Ostfildern	90
4.3.5.5	Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen – Reichenbach (F)	91
4.3.5.6	Bündel 6: Verkehrsraum Köngen – Wendlingen (N)	92
4.3.5.7	Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Wernau (N)	93
4.3.5.8	Bündel 8: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Lenningen – Weilheim (T)	94
4.3.5.9	Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen – Neuffen	95
4.3.5.10	Bündel 10: Verkehrsraum Nürtingen – Neckartenzlingen	96
4.3.5.11	Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal – Filderstadt	97
<b>5</b>	<b>Bewertung</b>	<b>98</b>
<b>5.1</b>	<b>Zielsetzung und Methodik</b>	<b>98</b>
<b>5.2</b>	<b>Ermittelte Angebotsdefizite</b>	<b>98</b>
5.2.1	Einzugsbereiche von Haltestellen	99
5.2.2	Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten	103
5.2.3	Bedienungshäufigkeiten	107

	<b>Seite</b>	
<b>6</b>	<b>Rahmenvorgaben und Einzelziele</b>	<b>113</b>
<b>6.1</b>	<b>Das Basisangebot des Landkreises</b>	<b>114</b>
<b>6.2</b>	<b>Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots</b>	<b>115</b>
6.2.1	Tarif und Verkauf	115
6.2.2	Fahrzeug-Ausstattung	118
6.2.3	Haltestellen-Ausstattung	120
6.2.4	Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung	123
6.2.5	Kundenservice und kundenwirksame Qualität	125
6.2.6	Verkehrserhebungen	128
6.2.7	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	129
6.2.8	Tariftreue	130
<b>6.3</b>	<b>Einzelziele bezüglich der Linienverkehre</b>	<b>131</b>
6.3.1	Gesamter Landkreis	131
6.3.2	Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung	131
6.3.3	Bündel 1: Verkehrsraum Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt	139
6.3.4	Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen (N)	152
6.3.5	Bündel 3: Verkehrsraum Esslingen (N) – Schurwald	153
6.3.6	Bündel 4: Verkehrsraum Esslingen (N) – Ostfildern	158
6.3.7	Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen – Reichenbach (F)	169
6.3.8	Bündel 6: Verkehrsraum Köngen – Wendlingen (N)	181
6.3.9	Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Wernau (N)	191
6.3.10	Bündel 8: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Lenningen – Weilheim (T)	202
6.3.11	Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen – Neuffen	213
6.3.12	Bündel 10: Verkehrsraum Nürtingen – Neckartenzlingen	234
6.3.13	Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal – Filderstadt	242
6.3.14	Bündelfreie Linien	249
6.3.15	Nachtbus-Linien	264

	<b>Seite</b>
<b>7 Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>266</b>
<b>7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans</b>	<b>266</b>
<b>7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung</b>	<b>268</b>
7.2.1 Ausgangslage	268
7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes	269
7.2.3 Expressbusse	270
7.2.4 Metropol-Express-Bahn	271
7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement	272
7.2.6 Elektromobilität	272
<b>7.3 Anpassung an den veränderten Rechtsrahmen</b>	<b>272</b>

## **Anhang:**

**Prüfung der Umweltauswirkungen des Nahverkehrsplans  
des Landkreises Esslingen (2. Fortschreibung)**

**1 bis 18**

## Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AFZS	automatische Fahrgastzählsysteme
Anl.	Anlage
B	(Sozialversicherungspflichtig) Beschäftigte
B+R	Bike and Ride
Bf.	Bahnhof
BGBI.	Bundes-Gesetzblatt
BGG	Bundesbehindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bzw.	beziehungsweise
CO	Kohlenmonoxid
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d. h.	das heißt
DIN A4, DIN A0	genormte Papierformate nach dem Deutschen Institut für Normung (A4 = 210 x 297 mm; A0 = 841 x 1189 mm)
DIVA	Dialoggesteuertes Verkehrsmanagement- und Auskunftssystem
EC	EuroCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
EFM	elektronisches Fahrgeldmanagement
EG	Europäische Gemeinschaft
EMS	Ereignismanagement-System
EU	Europäische Union
EU-VO 1370	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
FFH-Gebiete	Fauna-/Flora-/Habitat-Naturschutzgebiete
FP	Fahrtenpaare
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
GBI.	Gesetzblatt
GES	Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V.
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (heute: Entflechtungsgesetz)
GVRS	Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
h	Stunde(n)



---

Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
HVZ1	Früh-Hauptverkehrszeit
HVZ2	Spät-Hauptverkehrszeit
IC	InterCity (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
ICE	InterCityExpress (Fernverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
IV	Individualverkehr
k.A.	keine Angabe
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
L-BGG	Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
LH	Landeshauptstadt
Lk	Landkreis
LTMG	Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg (Landestariftreue und Mindestlohngesetz)
MB	Mittelbereich
Mo-Fr	Montag bis Freitag
naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau
CH <sub>4</sub>	Methan
NO <sub>x</sub>	Stickoxide
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
o. ä.	oder ähnliche(s)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Baden-Württembergisches Landesgesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn (Nahverkehr-Zuggattung)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress (Nahverkehr-Zuggattung der Deutschen Bahn AG)
RVP	Regionalverkehrsplan
Sa	Samstag
SMS	Short Message Service
s.o.	siehe oben
So (+ Fe)	Sonn- und Feiertag
sog.	sogenannte(r/s)
SUPG	Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung

---

SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGC	Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw
vgl.	vergleiche
VPE	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis
VOL/A	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A
VRS	Verband Region Stuttgart
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
w.v.	wird verhandelt
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# 1 Grundlagen und Vorgaben zum Nahverkehrsplan

## 1.1 Einführung

Nach § 5 des Landesgesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)<sup>1</sup> ist „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“, die gemäß § 6 desselben Gesetzes von den Aufgabenträgern (hauptsächlich den Stadt- und Landkreisen) wahrzunehmen ist. Die Befugnis von Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt dabei unberührt. 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. 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 vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungspunkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot. Die jeweilige Genehmigungsbehörde hat die Ziele und Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>2</sup> zu berücksichtigen.

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung

Der Nahverkehrsplan stellt hier einen abwägungsrelevanten Belang dar<sup>3</sup>. Die Genehmigungsbehörde kann eine konkrete Liniengenehmigung gemäß § 13 Abs. 2a PBefG versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

## **1.2 Der rechtliche und organisatorische Rahmen**

Nachfolgend werden die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, die den Nahverkehrsplan betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt.

### **1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen**

#### **Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007**

Am 3. Dezember 2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzte die bisher für den ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69<sup>4</sup> und Nr. 1893/91 und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Innerhalb dieser Frist waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem veränderten EU-Recht anzupassen. Auch das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde mittlerweile überarbeitet und gilt in seiner novellierten Form seit dem 1. Januar 2013.

Die aktuelle EU-Verordnung betrifft vor allem Verkehrsangebote, für die eine Kostendeckung nur mit öffentlichen Zuschüssen herzustellen ist. Hier sollen die Regularien ermöglichen, dass ein attraktiveres und innovativeres Dienstleistungsangebot mit den geringstmöglichen Kosten für die öffentlichen Haushalte realisiert werden kann. Die Verordnung geht deshalb bei einer Vergabe von Verkehrsleistungen von der Anwendung eines Wettbewerbsverfahrens als Regelfall aus. Sie hält aber auch die Eigen-

---

<sup>3</sup> Fromm/ Fey/ Sellmann/ Zuck, PBefG, § 8 RdNr 1

<sup>4</sup> 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.

produktion von Verkehrsleistungen durch ein öffentliches Unternehmen offen. Innerhalb bestimmter Wertgrenzen wird zudem die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen zugelassen.

Ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Art des Vergabeverfahrens ist die Kostendeckung der Verkehrsangebote durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen. Hier eröffnet die Verordnung dem Aufgabenträger mit dem Instrument einer Allgemeinen Vorschrift die Möglichkeit, Fahrgeldersatzleistungen nach allgemeinen Regeln zu gewähren.

Der deutsche Gesetzgeber war bemüht, die in der EU-Verordnung verankerte Flexibilität der Vergabeverfahren nicht einzuschränken. Es gelten deshalb auch unter Berücksichtigung der bundesdeutschen Rechtslage folgende Vergabeoptionen:

- Beim Schienenpersonennahverkehr sieht die Verordnung die Möglichkeit der Direktvergabe vor, wenn dies nach nationalem Recht nicht untersagt ist. Auf der Basis einer engen Auslegung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) hat der Bundesgerichtshof am 8. Februar 2011 diese Vergabevariante jedoch für unzulässig erklärt. Mit der Neufassung dieses Gesetzes zum 26. Juni 2013 durch den Bundesgesetzgeber wurde die Bundesregierung ermächtigt, u. a. für den Bereich Verkehr wieder Sonderregelungen zuzulassen.
- Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2004/17/EG<sup>5</sup> und 2004/18/EG<sup>6</sup>) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB und die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung des Vertrages, sofern keine Ausnahmesit-

<sup>5</sup> Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 ABJ. L 134 vom 30. April 2004

<sup>6</sup> Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 ABJ. L 134 vom 30. April 2004

tuation vorliegt (z.B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die Schwellenwerte (207.000 Euro) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.

- Sofern bei einem Verkehrsangebot die zur Kofinanzierung zu erwirtschaftenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen jedoch den Zuschussbedarf überwiegen, hat der öffentliche Auftrag den Charakter einer Dienstleistungskonzession im Europäischen Sinne. In diesem Fall greift das allgemeine Vergaberecht nicht, sondern es finden die Wettbewerbsregeln der EU-Verordnung und deren Schwellenwerte Anwendung. Unterhalb der Schwellenwerte ist dann eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen möglich. Die Schwellenwerte liegen derzeit bei einem Vertragswert von 1 Million Euro oder einer Verkehrsleistung von bis zu 300.000 Kilometer. Bei Unternehmen, die über maximal 23 Fahrzeuge verfügen, verdoppeln sich diese Werte. Werden die Schwellenwerte nicht unterschritten, ist ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen.

Um die Vergabeoptionen der EU-Verordnung für möglichst viele Verkehrsleistungen nutzen zu können, ist für das Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) der Erlass einer Allgemeinen Vorschrift zum Ausgleich verbundbedingter Lasten geplant. Die Verkehrsunternehmen können dann auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen bekommen, die ihnen aufgrund der verpflichtenden Anwendung des VVS-Tarifs entstehen.

### **Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes**

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG<sup>7</sup> vorgelegt. Danach sind Pläne und Programme, die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen und die

---

<sup>7</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

von einer Behörde oder einem Parlament angenommen werden, auf ihre Umweltauswirkungen hin zu überprüfen. Dies gilt insbesondere auch für Pläne im Bereich Verkehr. Ausgenommen hiervon sind lediglich Planungen für die Nutzung kleinerer Gebiete auf lokaler Ebene sowie geringfügige Änderungen bestehender Planwerke.

Der Bundesgesetzgeber hat im Juni 2005 die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUPG)<sup>8</sup> in die nationale Gesetzgebung übernommen. Ein entsprechendes Landesgesetz wurde im Oktober 2008 verabschiedet<sup>9</sup>. Darin wurde explizit festgelegt, dass Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG (vgl. Seite 9) einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltauswirkungen hin zu beurteilen sind. Der vorliegende Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung.

## 1.2.2 Das Bundesrecht

### Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Ordnungsrahmen für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr festgelegt. Damit gilt es für den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Das PBefG ist spezielles Gewerberecht und regelt die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Auch spricht das PBefG dem Nahverkehrsplan zu, den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV zu bilden und zu bestimmen. Das Aufstellungsverfahren für den NVP legen die Länder fest. Die Genehmigungsbehörden haben die von den Aufgabenträgern beschlossenen Nahverkehrspläne bei der Erteilung von Konzessionen

<sup>8</sup> Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EU (SUPG), GBl. vom 28. Juni 2005

<sup>9</sup> Gesetz zur Änderung des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und anderer Gesetze, GBl. vom 21. Oktober 2008

nach dem PBefG zu berücksichtigen und können die Erteilung einer Liniengenehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht. Bei Vorliegen konkurrierender Genehmigungsanträge sind insbesondere die Nahverkehrsplan-Vorgaben zu berücksichtigen.

Aufgrund der Veröffentlichung der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 am 3. Dezember 2007 wurde das PBefG novelliert. Das geänderte Gesetz trat am 01.01.2013 in Kraft.

Mit der PBefG-Novelle wurden die Anforderungen des Bundesgesetzgebers an die Nahverkehrspläne deutlich ausgeweitet. Nunmehr erwartet das PBefG, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration definiert. Auch der Aspekt Barrierefreiheit wurde nochmals gestärkt: Zielvorgabe ist nunmehr, bis zum 1. Januar 2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Eventuelle Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan definiert und begründet werden.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die betroffenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen.

### **Bündelung von Buslinien (§ 9 Abs. 2 PBefG)**

Im Hinblick auf den veränderten Rechtsrahmen und die Einführung wettbewerblicher Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen wurde das Bus-Liniennetz im Landkreis in betrieblich zusammenhängende Teilnetze gegliedert, da nur die Zusammenfassung mehrerer Linien ausreichende Spielräume für die Aktivierung von Synergien im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens bietet, gleichzeitig aber gute Voraussetzungen für eine verkehrliche Abstimmung der Linienverkehre untereinander erhält. Zudem kann so die Zahl der durchzuführenden Vergabeverfahren be-



grenzt werden. Innerhalb solcher Linienbündel werden die Laufzeiten der Liniengenehmigungen harmonisiert.

Eine Definition von Linienbündeln ist im Nachgang zur ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarter Aufgabenträger vorgenommen worden. Im Rahmen dieser 2. NVP-Fortschreibung wurde das Linienbündelungskonzept vor dem Hintergrund der inzwischen vorgenommenen Angebotsänderungen im Busbereich und des neuen PBefG modifiziert. Zur Wahrung der Wettbewerbschancen für mittelständische Unternehmen war der Landkreis Esslingen bemüht, die Größe der Linienbündel auf die Leistungsfähigkeit der möglichen Betreiber abzustellen. Insbesondere wurde ein zusätzliches Linienbündel 11 (Aichtal – Filderstadt) neu gebildet. Außerdem werden nach Möglichkeit in den einzelnen Linienbündeln auch wirtschaftlich stärkere und schwächere Linien zusammengefasst.

### **Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)**

Im Jahr 2002 wurde das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz verabschiedet. Das Gesetz fordert von den Nahverkehrsplänen, das Ziel der Barrierefreiheit öffentlicher Beförderungsangebote in Form von barrierefreier Infrastruktur zu verfolgen. Konkrete zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen sind zu formulieren (§ 8 Abs. 3 BGG).

### 1.2.3 Das Landesrecht

#### Das ÖPNV-Gesetz des Landes (ÖPNVG)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Dazu gehört mit Artikel 1 das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG<sup>10</sup>).

Hiernach sind die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger des nicht schienengebundenen Nahverkehrs bestimmt worden (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG). Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr finanziell zu fördern oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Dadurch ist die bisherige Praxis, nach der Gemeinden spezielle Verkehrsleistungen fördern, in ihrer Fortführung gesichert.

Der Nahverkehrsplan hat nach dem ÖPNV-Gesetz mindestens zu enthalten:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV,
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
- eine Abschätzung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr [Individualverkehr (IV) und öffentlicher Verkehr (ÖV)] (Verkehrsprognose),
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV sowie

---

<sup>10</sup> Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung

- Aussagen über zeitliche Vorgaben und Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Es sollen darüber hinaus eventuell geplante Investitionen für den ÖPNV mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.

Der Nahverkehrsplan soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation über den Zeitraum des Nahverkehrsplans hinaus aufzeigt und angestrebte Angebotsverbesserungen darstellt. Da jedoch im vorliegenden Nahverkehrsplan auch Maßnahmen betrachtet werden, die über den Planungszeitraum von 5 Jahren hinausreichen, verzichtet der Landkreis Esslingen auf die Erstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplans.

Aufgrund der Veröffentlichung der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 am 3. Dezember 2007 und der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist mittelfristig auch von einer Anpassung des ÖPNVG auszugehen.

### **Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)**

In Folge des Bundes-BGG wurde im Jahr 2005 auch das Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen beschlossen. Das Landesgesetz setzt die Forderungen des Bundesgesetzes im Zuständigkeitsbereich des Landes um (zum Thema Barrierefreiheit siehe auch Kapitel 4.1.3).

## 1.2.4 Der organisatorische Rahmen

### Aufgabenträger in der Region Stuttgart

Die Zuständigkeiten für den ÖPNV sind in der Region Stuttgart auf unterschiedliche Aufgabenträger verteilt:

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das **Land Baden-Württemberg** Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „regionalbedeutsame Schienenpersonennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region Stuttgart“, für die der **Verband Region Stuttgart (VRS)** die Aufgabenträgerschaft zugewiesen bekommen hat. Beim regionalbedeutsamen Schienenverkehr handelt es sich insbesondere um die S-Bahn Stuttgart. Für Bahnstrecken außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, die nicht regionalbedeutsam sind, sowie für die übrigen Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) sind die **Landkreise** bzw. die **Landeshauptstadt Stuttgart** Aufgabenträger.

### Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises

Der Landkreis Esslingen ist gemäß ÖPNVG Aufgabenträger für die Stadtbahn- und Buslinien im Kreisgebiet und nimmt darüber hinaus die Aufgabenträgerschaft für die Tälesbahn (R82) innerhalb der Kreisgrenzen wahr.

Der Landkreis stellt in diesen Aufgabenbereichen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicher.

## **Aufstellung des Nahverkehrsplans**

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Verbands Region Stuttgart ist die Aufstellung eines Nahverkehrsplans nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden deshalb Nahverkehrspläne für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt.

Die Aufstellung der Entwürfe der Nahverkehrspläne für die Aufgabenträger im Gebiet des VVS wird im Auftrag der Landkreise bzw. der Landeshauptstadt satzungsgemäß von der Verbundgesellschaft durchgeführt.

Zur laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten besteht beim VVS die Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan. In ihr sind die Aufgabenträger vertreten, um die Vorgaben für die einzelnen Arbeitsphasen und die NVP-Inhalte abzustimmen. Wegen der engen Wechselbeziehungen zum Verband Region Stuttgart als Träger der Regionalverkehrsplanung sowie als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart ist auch dieser Mitglied der Arbeitsgruppe.

Damit wird die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Beteiligung des Trägers der Regionalplanung sowie die notwendige Abstimmung mit Aufgabenträgern innerhalb von Verkehrskooperationen bereits in der Phase der Abstimmung von Grundlagen und Vorgehensweise sichergestellt.

## **1.3 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung**

### **1.3.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg**

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind u. a. in dem am 14. Dezember 2010 vom Ministerrat beschlossenen Generalverkehrsplan 2010 (GVP) formuliert.

Der Generalverkehrsplan versteht sich als ein integratives Verkehrskonzept, das nicht nur die Leitlinien der Verkehrspolitik der Landesregierung von Baden-Württemberg darstellt, sondern auch die Maßnahmen auf den anderen Entscheidungsebenen (v.a. Regionalverbände, Landkreise und Gemeinden) einbezieht. Wesentliche Ansätze sind die effizientere Nutzung der Verkehrsmittel, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der bewusster Umgang mit der Mobilität. Mit den im Generalverkehrsplan beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden (Motto des GVP: „Nachhaltige Verkehrspolitik – Mobilität sichern“). Das Land verfolgt in seiner Verkehrspolitik fünf grundsätzliche Ziele, die die unterschiedlichen und oftmals gegensätzlichen Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft, des Umweltschutzes und der Raumordnung zum Verkehr berücksichtigen:

- Langfristige Sicherung der Mobilität der Bürger und des freien Austauschs von Gütern,
- Bewahrung der Lebensqualität durch räumlich ausgewogene soziale, wirtschaftliche und umweltgerechte Bedingungen im Verkehr,
- ökonomisch effiziente und ökologisch verträgliche Verkehrsabwicklungen zur Sicherung des Standortes Baden-Württemberg,
- Verminderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr und

- Verminderung der Verkehrsgefahren für den Menschen.

Nach den Vorstellungen des Landes soll der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie die Belange 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 soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Verfügung steht.

Bei der Erfüllung von Aufgaben zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV bedient sich das Land der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt eine Abstimmung mit deren Zielvorstellungen.

### **1.3.2 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart**

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt gemäß dem GVRS 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 Aussagen zu organisatori-

schen, ordnungs- und preispolitischen Konzepten zur Verkehrsbewältigung und deren Wirkungen. Zudem werden vertiefende Aussagen zu den motorisierten Verkehren auf Straße und Schiene sowie globale Aussagen zu den nicht motorisierten Verkehrsarten (zu Fuß, mit dem Fahrrad) gemacht. Ergänzend zu Bewertung der Konzepte und der Maßnahmen werden die Möglichkeiten der Verkehrsfinanzierung sowie die Finanzierbarkeit für die dringenden Infrastrukturmaßnahmen dargestellt.

Der aktuell gültige RVP wurde im März 2001 verabschiedet. Weil im RVP den immer wieder veränderten Anforderungen an den Verkehr Rechnung getragen werden muss, wird der RVP derzeit in einem dreistufigen Vorgehen fortgeschrieben. Um aktuelle Informationen darüber zu erhalten, welche Wege die Bewohner der Region Stuttgart zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen, fand 2009 und 2010 eine regionsweite Haushaltsbefragung statt. Sie diente dazu, die Datenbasis für den Regionalverkehr zu aktualisieren. Darauf aufbauend werden gegenwärtig die Ziele der weiteren Verkehrsentwicklung erarbeitet. In einem letzten Schritt sind konkrete Vorschläge zu Infrastrukturverbesserungen bei Schiene und Straße zu entwickeln.

Gemäß ÖPNVG bildet der RVP eine Grundlage für die Nahverkehrspläne in der Region. Mit der Verabschiedung des fortgeschriebenen RVP ist in 2014 zu rechnen.

### **1.3.3 Bisherige Nahverkehrspläne**

Grundlage für die vorliegende Nahverkehrsplan-Fortschreibung ist der am 09. Oktober 2008 vom Kreistag verabschiedete Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen. Die Fortschreibung erfolgt mit aktualisierten Angebots- und Nachfragedaten.

Schwerpunkt der zweiten Nahverkehrsplan-Fortschreibung wird die Konkretisierung des vom Landkreis gewünschten ÖPNV-Angebots sein. Da-



her wurde nun auch das überarbeitete Linienbündelungskonzept als Bestandteil in diese Fortschreibung aufgenommen.

#### **1.3.4 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart**

In verschiedenen Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart werden die Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>11</sup> in unzulässiger Weise überschritten oder sind Überschreitungen in den nächsten Jahren als Folge einer bereits festgelegten Verschärfung der Grenzwerte zu erwarten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb beginnend im Jahr 2005 für nunmehr 12 Kommunen, u.a. die Stadt Wendlingen (N), Luftreinhalte- und Aktionspläne vorgelegt, die eine Verminderung der Schadstoffbelastung zum Ziel haben. Die Pläne werden nach ca. 5 Jahren jeweils fortgeschrieben.

Ein Teil der vorgeschlagenen Gegenmaßnahmen betrifft in der Regel auch den öffentlichen Nahverkehr bezüglich Verkehrsangebot, Beförderungstarife oder Fahrzeuge. Diese Maßnahmen sind von den jeweils zuständigen Stellen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit umzusetzen

---

<sup>11</sup> Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl I 1974, 721, 1193), neugefasst durch Bek. vom 26. September 2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 2006

## **2 Struktur des Untersuchungsraums**

### **2.1 Raumstrukturelle Grundlagen**

Das Verkehrsaufkommen und raumstrukturelle Gegebenheiten (wie z. B. die Verteilung von Arbeitsplätzen, Wohn- und Schulstandorten) stehen in einer engen Wechselbeziehung zueinander. Daher werden in diesem Kapitel die verkehrlich bedeutsamen strukturellen Kenngrößen zusammengestellt. Vorab ist jedoch auf die landes- und regionalplanerischen Vorgaben für den Landkreis Esslingen auf der Grundlage des Landesentwicklungs- bzw. des Regionalplans einzugehen.

#### **2.1.1 Vorgaben von Landes- und Regionalplanung**

Abb. 2.1 Der Landkreis Esslingen liegt im Südosten der Region Stuttgart. Im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung sind die Kreisstadt Esslingen (N) sowie Kirchheim (T) und Nürtingen als Mittelzentren ausgewiesen. Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen werden der Kernzone Stuttgart zugeordnet, da die Landeshauptstadt neben ihrer Funktion als Oberzentrum mittelzentrale Funktionen für einen engeren Verflechtungsbereich zu erfüllen hat. Innerhalb dieser Kernzone Stuttgart bilden Filderstadt und Leinfelden-Echterdingen den „Bereich Filder“.



Von den im Landesentwicklungsplan festgelegten Entwicklungsachsen verlaufen die drei folgenden durch den Landkreis Esslingen:

- [Stuttgart] – Esslingen (N) – Plochingen – [Göppingen],
- Plochingen – Nürtingen – [Reutlingen/Tübingen] und
- [Stuttgart] – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt – [Tübingen/Reutlingen]

Außerdem ist im Regionalplan folgende regionale Entwicklungsachse dargestellt:

- [Stuttgart] – Filderstadt – Neuhausen (F) – Wendlingen (N) – Kirchheim (T)

Im Landesentwicklungsplan 2002 werden sämtliche Kommunen einer von drei Raumkategorien zugeordnet. Es wird unterschieden zwischen

- „Verdichtungsraum“ (Kategorie 1),
- „Randzone um den Verdichtungsraum“ (Kategorie 2) sowie
- „Ländlicher Raum“ (Kategorie 3).

Im Mittelbereich Esslingen (N) werden alle Kommunen der Kategorie 1 zugeordnet. Was den Mittelbereich Kirchheim (T) betrifft, so werden Dettingen (T), Holzmaden, Kirchheim (T), Köngen, Notzingen, Owen, Weilheim (T) und Wendlingen (N) als „Verdichtungsraum“, Bissingen (T), Erkenbrechtsweiler, Lenningen und Ohmden als „Randzone des Verdichtungsraumes“ sowie Neidlingen als „Ländlicher Raum“ eingestuft. Im Mittelbereich Nürtingen zählen Beuren und Neuffen zur Kategorie 2 und alle anderen Gemeinden zur Kategorie 1. Die beiden zum „Bereich Filder“ gehörenden Städte werden als „Verdichtungsraum“ typisiert.

## 2.1.2 Strukturelle Kenngrößen

Anl. 2.1 Der Landkreis Esslingen umfasst ein Gebiet von 642 km<sup>2</sup>; die Einwohnerzahl beträgt 508.577 (Stand 31.12.2012; Quelle: Statistisches Landesamt). Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 793 Einwohnern/km<sup>2</sup>. Die Gesamtbevölkerung des Landkreises wuchs in der Mitte der Neunziger Jahre nur relativ wenig. Nach dem Jahr 2000 setzte ein verhältnismäßig starkes Bevölkerungswachstum ein, das sich zwischen 2004 und 2008 wieder deutlich abminderte. Die Mehrzahl der Gemeinden weist für den angesprochenen Zeitraum ebenfalls ein leichtes bis mäßiges Wachstum auf.

In großen Teilen des Landkreises Esslingen liegen verdichtete Siedlungsstrukturen vor. Dies gilt besonders für die Achse (Stuttgart-) Esslingen (N) – Plochingen, die im Verlauf des Neckartales ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsband bildet. Die Stadt Esslingen (N) mit ihren 22 Stadtteilen zieht sich vom Neckartal hinauf bis an den Rand des Schurwaldes bzw. bis auf die Filder.

Die Filder sind ebenfalls als stark verdichtetes Siedlungsgebiet einzuordnen. Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen und Ostfildern bestehen, anders als Denkendorf und Neuhausen (F), jeweils aus mehreren Stadtteilen; das Siedlungsmuster weist keine klaren Strukturen auf.

Die Linie Plochingen – Nürtingen hat eine etwas niedrigere Siedlungs- und Bevölkerungsdichte. Hier liegt zwar kein durchgehendes Band bebauter Flächen vor, zwischen einzelnen Orten sind jedoch fließende Übergänge festzustellen.

Hinter Nürtingen ist die Entwicklungsachse weit weniger raumprägend. So weisen die Gemeinden in diesem Bereich keine höheren Siedlungs- und Bevölkerungskonzentrationen auf. Insgesamt hat dieses Gebiet eher ländliche Strukturen. Lediglich durch die Linie Neuffen – Frickenhausen – Nürtingen wird eine gewisse Formung hergestellt.

Im südöstlichen Landkreis erstreckt sich von Wendlingen (N) über Kirchheim (T) nach Weilheim (T) ein Band mit einer mäßigen Konzentration von Bevölkerung und bebauten Flächen. Das Siedlungsgebiet Kirchheims geht fließend über in das seiner Stadtteile Jesingen und Ötlingen.

Das Gebiet südlich von Kirchheim (T) bzw. Weilheim (T) hat vorwiegend ländlichen Charakter. Die Siedlungsstruktur wird zum einen durch das Lautertal, zum anderen durch den Albtrauf geprägt. Etwa die Hälfte der Bevölkerung dieses Gebietes wohnt im Lautertal, nur ein geringer Teil auf der dünn besiedelten Albhochfläche.

Im Schurwald gibt es in der Gemeinde Aichwald Verdichtungsansätze, während die anderen Gemeinden dort eher ländlichen Charakter haben. Das Siedlungsmuster hat eine aufgelockerte Struktur.

Anl. 2.2 Mit Blick auf das Verkehrsgeschehen ist auch die räumliche Verteilung der Beschäftigung von Interesse. Im Landkreis Esslingen gibt es 187.097 versicherungspflichtig Beschäftigte (Stand Juni 2012). Diese Zahl bezieht sich auf die jeweiligen Arbeitsorte und umfasst alle sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer.

Anl. 2.3 Eine wichtige Nachfragegruppe im ÖPNV sind Schüler und Auszubildende. Diese werden in Anlage 2.3 nach Gemeinden und Schultypen gegliedert aufgezeigt. Berufsschulzentren gibt es in Esslingen (N), Kirchheim (T) und Nürtingen. Außerdem sind Esslingen (N) und Nürtingen Hochschulstandorte mit ca. 6.000 bzw. 2.950 Studierenden.

## **2.2 Netz- und Angebotsstrukturen**

Die Verkehrsnachfrage, die zwischen Wohngebieten, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten besteht, erfordert eine abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung.

Für die Bewältigung des Personenverkehrs sind deshalb Netz- und Angebotsstrukturen von zentraler Bedeutung. Im Folgenden werden die bestehenden Netzstrukturen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landkreises Esslingen, den kollektivierten Individualverkehr und deren Verknüpfungen dargestellt. Für den Individualverkehr werden hier das Straßennetz und die Motorisierung und für den ÖPNV die Netz- und Angebotsstrukturen im Schienen- und Busverkehr beschrieben. Im Anschluss daran werden Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes und wesentliche Umsteigerelationen unter Darstellung des P+R-Angebots als Bindeglied zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr erläutert.

### **2.2.1 Straßennetz und Motorisierung**

Im Regionalplan ist für die Region Stuttgart ein „Netz der regional bedeutsamen Straßen“ dargestellt. Dabei wird unterschieden in Straßen für den „großräumigen und überregionalen Verkehr“ und in Straßen des „regionalen Verkehrs“.

Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr verbinden Oberzentren und Mittelzentren untereinander, Mittelzentren mit ihrem zugehörigen Oberzentrum und Verdichtungsräume mit Räumen der Naherholung im Verlauf einer Entwicklungsachse.

Zu dieser Kategorie zählen im Landkreis Esslingen die folgenden Bundesautobahnen und -straßen:

- A 8: [Karlsruhe – Pforzheim] – Filderstadt/Flughafen – Wendlingen (N) – Kirchheim (T) – [Ulm - München];
- B 10: [Stuttgart] – Esslingen (N) – Plochingen – [Göppingen – Ulm]
- B 27 [Stuttgart] – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt – Aichtal – [Tübingen – Balingen]
- B 297 [Tübingen] – Neckartenzlingen – Neckartailfingen – Nürtingen
- B 312 [Stuttgart] – Filderstadt – Aichtal – Neckartenzlingen – [Metzingen – Reutlingen]
- B 313 Plochingen – Wendlingen (N) – Nürtingen – [Reutlingen]

Straßen des regionalen Verkehrs sorgen für eine Anbindung von Verdichtungsräumen an (Nah-)Erholungsgebiete, an Straßen des überregionalen Verkehrs und an Mittelzentren. Zu den bedeutsamen Straßen des regionalen Verkehrs zählen im Landkreis Esslingen die im Folgenden aufgeführten Bundes- und Landesstraßen:

- B 297 Nürtingen – Kirchheim (T) – [Göppingen]
- B 465 Kirchheim (T) – Lenningen – [Römerstein]
- L 1150/L1201 [Schorndorf/Winterbach] – Baltmannsweiler – Esslingen (N)/Plochingen – Kirchheim (T)
- L 1199/ L 1202 Esslingen (N) – Ostfildern
- L 1207 Wernau (N) – Kirchheim (T)

Die Motorisierung im Landkreis Esslingen hat in den letzten Jahren weiter zugenommen: Der Kfz-Bestand stieg seit Beschlussfassung des letzten



Nahverkehrsplans im Jahr 2008 von 334.865 auf 354.624 (Stand 2013; ca. + 6 % gegenüber dem Jahr 2008)<sup>1</sup>.

## 2.2.2 Regionalbedeutsames Radwegenetz

Im Regionalverkehrsplan von 2001 wird ein regional bedeutsames Radwegenetz ausgewiesen. Dabei wird in „Verbindungen Oberzentrum / Mittelzentren“, „Verbindungen weiterer zentraler Orte“ und „Verbindungen mit zusätzlicher Bedeutung für den Freizeitverkehr“ unterschieden.

- Durch den Landkreis Esslingen verlaufen in der Kategorie „Verbindungen Oberzentrum / Mittelzentren“ die zwei Radwege Neckartalweg Süd: [Stuttgart] – Esslingen (N) – Plochingen – Nürtingen – Neckartailfingen – Neckartenzlingen - [Tübingen] und Filstalweg: Plochingen – [Göppingen – Geislingen], die beide entlang der jeweiligen Landesentwicklungsachsen führen.

In der Kategorie „Verbindungen weiterer zentraler Orte“ verlaufen durch den Landkreis folgende Radwege:

- [Renningen – Waldenbuch] – Aichtal – Nürtingen – Neuffen
- [Böblingen – Oberaichen] – Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt – Neuhausen (F) – Denkendorf – Wendlingen (N) – Kirchheim (T) – Lenningen
- [Stuttgart-Pragsattel – S-Vaihingen] – Oberaichen
- Leinfelden – [Möhringen – Degerloch – S-Süd – S-Mitte]
- Denkendorf – Berkheim – Esslingen/Zollberg – Ruit – [Sillenbuch – Stuttgart-Mitte]

---

<sup>1</sup> Die Zahlen des Statistischen Landesamts ab dem Jahr 2008 enthalten nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebssetzungen.

- Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Neidlingen
- Kirchheim (T) – [Schlierbach – UHINGEN – GÖPPINGEN]
- Oberaichen – [S-Vaihingen – Leonberg/Magstadt]

Mit dem Radweg im Körschtal, der von S-Vaihingen über Plieningen, Scharnhausen und Denkendorf nach Sirnau verläuft, gibt es im Landkreis Esslingen auch einen Radweg der Kategorie „Verbindungen mit zusätzlicher Bedeutung für den Freizeitverkehr“.

### **2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV**

Das ÖPNV-Netz ist 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 kommt die Funktion der lokalen Erschließung sowie der Zu- und Abbringerdienste zu bzw. von den Bahnen zu. Dabei überlagern sich Erschließungsaufgaben auf gemeindlicher und überörtlicher Ebene. Entsprechend den vorhandenen Verkehrsbeziehungen und im Sinne einer verkehrlichen und wirtschaftlichen Angebotsgestaltung erfordert dies eine integrierte Netzgestaltung.

Ergänzend zum klassischen Linienverkehr kommen für die Bedienung schwacher Nachfragebereiche und -zeiten in geringem Umfang flexible Bedienungsformen zum Einsatz wie Ruftaxis oder ehrenamtliche Bürgerbusse.

Im Landkreis Esslingen verkehren insgesamt 11 Bahnlinien (die 4 Regionalbahnlinien R1, R8, R81 und R82, die drei S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 sowie die 3 Stadtbahnlinien U5, U7 und U8) und ca. 105 Buslinien.

Momentan gibt es im gesamten Landkreis 40 Schienenhaltstellen und ca. 770 Bushaltstellen (Stand: Dez. 2013).

Die Regionalbahnlinien R81 (Hintere Teckbahn) und R82 (Tälesbahn) werden derzeit mit 10 Dieseltriebwagen betrieben. Die Busunternehmen im Landkreis Esslingen setzen derzeit im Linienverkehr ca. 270 Busse ein, ungefähr 210 davon (ca. 78 %) sind Niederflurfahrzeuge<sup>2</sup>.

Das Fahrplanangebot (Gesamtzahl der Fahrten aller Linien) im Bahn- und Busverkehr an den jeweiligen Wochentagen ist in Tabelle 2.1 dargestellt.

Tab. 2.1: Gesamtzahl der täglichen Fahrten aller Verkehrslinien im Landkreis Esslingen (Fahrplan 2014)

Wochentag	Fahrtenzahl im Bahnverkehr <sup>1</sup>	Fahrtenzahl im Stadtbahnverkehr	Fahrtenzahl im Busverkehr <sup>2</sup>	Fahrtenzahl gesamt
Montag bis Freitag	613	423	5.236	6.272
Samstag	449	314	3.300	4.063
Sonntag (+ Feiertage)	393	294	2.276	2.963

<sup>1</sup>Schienerverkehr ohne Stadtbahnen (ohne die Linien U5, U7 und U8)

<sup>2</sup>Fahrten im Busverkehr einschließlich der integrierten ergänzenden Ruftaxi-Fahrten

### 2.2.3.1 Netz- und Angebotsstruktur im Bahnverkehr

Im Landkreis Esslingen verlaufen mehrere Bahnstrecken. Zwei davon werden im Personenverkehr von Zügen unterschiedlicher Zuggattungen benutzt. Dabei handelt es sich einerseits um die Bahnstrecke von Stuttgart nach Ulm (ICE, IC, EC, IRE, RE, RB und S-Bahn) sowie die Strecke von Plochingen über Nürtingen nach Tübingen (IC, IRE, RE, RB, S-Bahn). Alle anderen Trassen werden ausschließlich von den Zügen einer Zuggattung befahren.

<sup>2</sup> Die Zahlen wurden vom VVS eigens für den aktuellen Nahverkehrsplan erhoben. Teilweise wurden von den Unternehmen keine Angaben gemacht; dies betrifft (vermutlich wegen des zu erwartenden Wettbewerbs) insbesondere die bis zum Jahr 2018 geplanten Fahrzeugzahlen. Daher bestehen die dargestellten Summen zum einen Teil aus neu erhobenen Daten, zum anderen Teil aus Erfahrungswerten der 2. Nahverkehrsplan-Fortschreibung.

Der Bahnverkehr im Kreis Esslingen gliedert sich wie folgt:

#### 1. Fernverkehr

Auf der Hauptstrecke nach Ulm, die von Stuttgart über Esslingen nach Südosten führt, fahren stündlich ICE-Züge bis München und zweistündlich IC-Züge über München nach Salzburg.

#### 2. Interregio-Express-Züge (IRE), Regional-Express-Züge (RE) und Regionalbahnen (RB) der Linie R1

Daneben gibt es noch die stündliche RE-Verbindung von Stuttgart nach Ulm mit zahlreichen Halten auf den Unterwegsbahnhöfen. Ergänzt wird die Bedienung noch durch RB-Züge, die Teilabschnitte bedienen. Außerdem fährt meist zweistündlich auch der IRE von Stuttgart über Ulm in Richtung Bodensee (Südbahn).

#### 3. Regional-Express-Züge (RE) und Regionalbahnen (RB) der R8

Auf der Strecke [Stuttgart] – Esslingen (N) – Plochingen – Wendlingen (N) – Nürtingen – [Metzingen – Reutlingen – Tübingen] fahren die durchgehenden RE-Züge im Stundentakt, teilweise, besonders in der HVZ, auch im Halbstundentakt. Daneben verkehren stündlich auch RB-Züge, die alle Unterwegsbahnhöfe bedienen. Sie haben in Wendlingen (N) Anschluss auf die S-Bahn S1. Außerdem fährt meist zweistündlich auch der IRE von Stuttgart über Tübingen in Richtung Oberschwaben.

#### 4. S-Bahnen

Die S-Bahn-Linie S1 bildet das Rückgrat des ÖPNV-Netzes im Landkreis Esslingen. Viele Buslinien sowie einige Regionalbahnlinien sind als Zu- und Abbringer auf die Fahrzeiten der S-Bahn abgestimmt. Eine mindestens halbstündliche Bedienung der S-Bahn-Stationen und

die Bedienung aller Unterwegsbahnhöfe stellen wesentliche Merkmale des S-Bahn-Systems dar.

- a. **S1** Kirchheim (T) – Plochingen – Esslingen (N) – Stuttgart – Böblingen - Herrenberg

Die S1 verkehrt ganztägig, auch samstags und sonntags, im 30-Minuten-Takt. Montags bis freitags wird der Takt von 5:00 bis 8:30 Uhr sowie von 16:30 bis 18:00 Uhr auf 15 Minuten verdichtet. Im Abschnitt Stuttgart Schwabstraße – Esslingen (N) bzw. Plochingen wird der 15-Minuten-Takt ab ca. 12:00 Uhr gefahren. Der Fahrplan der meisten Bus- und Bahnlinien in den Mittelbereichen Esslingen (N) und Kirchheim (T) sind auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S1 ausgerichtet.

- b. **S2, S3** Filderstadt-Bernhausen – Flughafen/Messe – Leinfelden-Echterdingen – Stuttgart-Rohr – Stuttgart-Hauptbahnhof – Waiblingen – Schorndorf/Backnang

Auf dem Abschnitt Flughafen/Messe – Stuttgart – Waiblingen stellen die S2/S3 ein gemeinsames Angebot dar. Gefahren wird ein ganztägiger 30-Minuten-Grundtakt, der montags bis freitags von 5:00 bis 8.30 Uhr und zwischen 11.30 und 19:00 Uhr sowie samstags zwischen 8:00 und 14:00 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird (S3 nur bis S-Vaihingen). Da beide S-Bahn-Linien in das Gesamttaktsystem einzubinden sind (Einfädelerung der S1!) entsteht so für den Fahrgast über weite Teile des Tages ein 10-/20-Min.-Takt.

- c. **R81 (Hintere Teckbahn):** Kirchheim (T) – Owen - Oberlenningen

Die R81 fährt ganztags, auch am Wochenende, im 60-Min.-Takt und hat so Anschluss auf jede zweite S1 aus Richtung Stuttgart. Sie wird

mit Regioshuttles betrieben. Zwischen den Taktzügen fahren ergänzend Busse des RBS, sodass auf dieser Achse insgesamt ein 30-Min.-Takt angeboten werden kann.

d. **R82 (Tälesbahn):** Nürtingen – Frickenhausen - Neuffen

Die als Tälesbahn bekannte Regionalbahn R82 wird von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) betrieben. Sie fährt montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich und in den Nebenverkehrszeiten stündlich und wird durch Ruftaxi-Fahrten ergänzt. Seit kurzem verkehrt sie auch Samstag nachmittags und abends sowie den ganzen Sonntag über im Stundentakt. Im Spätverkehr fahren Ruftaxis.

e. **U5 (Stadtbahn):** Leinfelden – S-Möhringen – Stuttgart Hbf - Killesberg

Die Stadtbahnlinie der SSB verkehrt im 20-Min.-Takt. Sie stellt eine Verbindung vom Knoten Leinfelden (S2, S3) in die Stuttgarter Filderstadtteile dar. Sie soll Richtung Süden bis zur Markomannenstraße verlängert und später wieder bis Echterdingen durchgebunden werden.

f. **U7, U8 (Stadtbahn):** Ostfildern-Nellingen – S-Sillenbuch – Waldau – Stuttgart Hbf – S-Mönchfeld bzw. S-Degerloch – S-Vaihingen

Diese beiden Stadtbahnlinien binden Ostfildern an Stuttgart an, die U7 bedient dabei direkt die Stuttgarter Innenstadt, die U8 als Filderquerlinie fährt die Gewerbegebiete von Möhringen und Vaihingen an. Die Linie U7 als Durchmesserlinie bedient über weite Teile des Tages im 10-Min.-Takt, die Linie U8 als Tangentiallinie im 20-Min.Takt., am Wochenende wird auf ihr kein Betrieb angeboten.

### 2.2.3.2 Netz- und Angebotsstruktur im Linienbusverkehr

Die Linienbusverkehre, welche die Flächenerschließungsfunktion abseits der Schienenachsen sowie Zu- bzw. Abbringerfunktion von und zu den Bahnen wahrnehmen, orientieren sich im Fahrtenangebot an den vorhandenen Nachfragestrukturen bzw. am Fahrplan der korrespondierenden Bahnen. Das Angebot ist dabei maßgeblich durch den Schüler- und Berufsverkehr bestimmt. Besonders die Fahrpläne der Linien mit Flächenerschließungsfunktion sind außerhalb der Stadtverkehre stärker an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs ausgerichtet. Wegen der Bedürfnisse der Berufs- und Ausbildungspendler sind Buslinien mit Beziehungen zum Schienenverkehr zur Optimierung der Umsteigeverkehre an die Fahrpläne der S-Bahnen und Regionalzüge angepasst.

Aus der Nachfrageorientierung ergeben sich für die Verkehre in Esslingen, Filderstadt, Kirchheim, Leinfelden-Echterdingen, Nürtingen, Ostfildern und Plochingen entsprechend hohe Fahrtenzahlen.

Im überörtlichen Busverkehr ist für den Bereich Filder als eine Relation mit großer Bedienungshäufigkeit die Achse Filderstadt – Stuttgart hervorzuheben. Für den Mittelbereich Esslingen (N) sind die stärksten Verkehrsrelationen im Busverkehr auf den Netzabschnitten Neuhausen (F) – Ostfildern – Esslingen (N) und Neuhausen (F) – Ostfildern – Stuttgart vorhanden. Im Mittelbereich Kirchheim (T) besteht die dichteste Bedienung auf der Achse Weilheim (T) – Kirchheim (T). Als die stärksten Verkehrsbeziehungen des regionalen Busverkehrs können im Mittelbereich Nürtingen die Relationen Wolfschlugen – Nürtingen und Neckartailfingen – Nürtingen bezeichnet werden.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 verkehrt die S-Bahn Stuttgart an den Wochenenden (freitags auf samstags, samstags auf sonntags und vor Feiertagen) auch nachts. Das neue S-Bahn-Angebot ersetzt das

bisherige regionale Nachtbusnetz. Damit bietet die Bahn am Wochenende im VVS-Gebiet erstmals einen S-Bahn-Betrieb rund um die Uhr an.

Parallel zur Neuordnung des regionalen Nachtverkehrs wurde vom Landkreis Esslingen ein nahezu flächendeckendes Nachtbus- und Ruftaxiangebot eingerichtet, das an den Bahnhöfen Esslingen (N), Plochingen, Wendlingen (N), Kirchheim (T), Filderstadt und Oberaichen an die Nacht-S-Bahnen anbindet. In den Nachtbussen und auf den meisten Ruftaxilini­en gilt der Gemeinschaftstarif des VVS, auch Zeitkarten werden anerkannt. Der Landkreis Esslingen ist bestrebt, dass der VVS-Tarif auch auf den restlichen Ruftaxilini­en anerkannt wird.

### **2.2.3.3 Netz- und Angebotsstruktur bei den Ruftaxiverkehren**

Im Spätverkehr sowie am Wochenende werden Linienbusverkehre im Stadtverkehr und in der Umgebung von Esslingen (N), Plochingen und in Richtung Schurwald, im Stadtverkehr Kirchheim (T), im Lenninger Tal, im Lindachtal sowie im südlichen Mittelbereich Nürtingen durch Anrufverkehre ergänzt oder ersetzt. Ähnlich den Nachtbussen steht bei den Ruftaxiverkehren überwiegend die Verteilung des aus den Zentren rückströmenden Verkehrs in die Fläche im Vordergrund. Anknüpfungspunkte sind dabei Bahnhöfe, wo bei Bedarf Fahrgäste des Schienenverkehrs aufgenommen und weiterverteilt werden.

### **2.2.4 Kollektivierter Individualverkehr**

Seit einigen Jahren gewinnen Formen des sogenannten „kollektivierten Individualverkehr“ immer größere Bedeutung. Die dahinterstehende Idee ist, Verkehrsmittel des Individualverkehrs (vorrangig Pkw und Fahrrad) für den kurzfristigen Gebrauch entgeltlich zu verleihen. Diese ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen stellen insbesondere für regelmäßige ÖPNV-Nutzer für solche Fahrtanlässe, bei denen die Benutzung des ÖPNV ausscheidet, eine sinnvolle Ergänzung dar.



Während es im Bereich Carsharing bereits Angebote gibt, steht mit dem Projekt „E-2-Rad Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten“ ein Projekt zum Ausleihen von Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor (Pedelecs) vor der Umsetzung.

Der Carsharing-Anbieter Stadtmobil stellt in den Städten ca. 120 Leihwagen zur Verfügung. Außerdem wurde das von der Daimler-Benz AG betriebene CarSharing-System car2go von der Landeshauptstadt Stuttgart u.a. auf die Stadt Esslingen ausgeweitet.

Um für die kombinierte Nutzung von Carsharing und E-2-Rad Anschlussmobilität und öffentlichen Verkehrsmitteln zu werben, erhalten VVS-Stammkunden vergünstigte Konditionen.

## **2.2.5 Verknüpfungen**

### **Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes**

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 entscheidender Bedeutung.

Die für den Landkreis Esslingen bedeutendsten Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe von Esslingen (N), Plochingen, Wendlingen (N), Kirchheim (T) und Nürtingen. Hier finden sowohl Übergänge von der Schiene zur Schiene als auch zum Bus statt. Desweiteren sind die Verknüpfungspunkte an den S-Bahn-Linien zu nennen: Bernhausen, Echterdingen und Leinfelden, die dem Übergang von der Bahn zum Bus dienen. Außerdem gibt es noch Stadtbahnstationen (z.B. Nellingen, Kreuzbrunnen), die ebenfalls einen Übergang zum Bus bieten. An allen genannten Verknüpfungspunkten gibt es natürlich auch den Übergang Bus – Bus.

Der **Bahnhof Esslingen (N)** verknüpft Verkehrsströme der Buslinien aus dem Neckartal, dem Schurwald, dem Filderraum und den Esslinger Teilorten mit der S-Bahnlinie S1 und den Regionalbahnen R1 und R8.

Am **Bahnhof Plochingen** werden dem Fahrgast Übergänge zwischen dem IC/EC, dem IRE, den S-Bahn-, Regional-Express- und Regionalbahn-Zügen (S1, R1, R73, R8) und Bussen aus Richtung Kirchheim (T), dem Neckartal, dem Schurwald und dem Plochinger Stadtgebiet ermöglicht.

Der **Bahnhof Wendlingen (N)** bietet dem Fahrgast Übergänge zwischen dem Regional-Express R8, den Regionalbahnen R73 und der S1 sowie Bussen aus Köngen und dem Raum Nürtingen.

Der **Bahnhof Nürtingen** verknüpft Verkehrsströme der Buslinien aus den Nürtinger Teilorten, aus dem gesamten Mittelbereich Nürtingen, aus Filderstadt, S-Plieningen, S-Degerloch und Kirchheim (T) mit den Regional-Express R8 und den Regionalbahnen R73 und R82.

Der **S-Bahn-Endpunkt Kirchheim (T)** bietet sowohl Umsteigemöglichkeiten auf das Kirchheimer Stadtbusnetz als auch auf die zwischenörtlichen Verbindungen in Richtung Weilheim (T) und Neidlingen sowie ins Lenninger Tal, wo auch die hintere Teckbahn bedient. Daneben gibt es auch Verbindungen in Richtung Schlierbach und Göppingen sowie nach Hochdorf – Reichenbach (F) und ins Biospärengebiet Schwäbische Alb

Die **S-Bahn-Endhaltestelle in Filderstadt-Bernhausen** verknüpft die S-Bahn-Linie S2 mit Buslinien vom und in Richtung des Mittelbereichs Nürtingen sowie von und in Richtung Stuttgart. Der Knotenpunkt schafft darüber hinaus Verbindungen für Fahrgäste aus den Filderstädter Teilorten.

Die **Bahnhöfe in Leinfelden und Echterdingen** verbinden Buslinien aus Stuttgart, dem Filderraum, dem Schönbuch sowie aus den Teilorten Stetten und Musberg mit den S-Bahnlinien S2 und S3. Leinfelden ist zusätzlich mit

der U5 (Leinfelden – Killesberg) ans Stadtbahnliniennetz der SSB angeschlossen.

### **Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und Individualverkehr**

Anl. 2.4 Von Bedeutung sind weiterhin die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln (Park+Ride [P+R] und Bike+Ride [B+R]), wobei dies nur für Schienenverkehrsmittel relevant ist. Im Landkreis Esslingen gibt es an nahezu jeder Bahnstation ein Angebot an P+R-Plätzen, auf denen Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug abstellen und mit der S-Bahn oder anderen Züge ihre Fahrt fortsetzen können (siehe dazu Anlage 2.4). Die durchschnittliche Größe einer P+R-Anlage im Landkreis Esslingen liegt im Mittel bei 119 Stellplätzen, die größte befindet sich an der S-Bahn-Station Echterdingen mit 295 Plätzen.

Insgesamt werden im Landkreis Esslingen derzeit ca. 2.140 P+R-Stellplätze (Stand Juni 2013) angeboten, von denen die überwiegende Mehrzahl an S-Bahn-Stationen liegt. Die meisten sind ebenerdig angelegt. Parkhäuser existieren am Bahnhof Plochingen sowie an den S-Bahn-Stationen Echterdingen und Bernhausen.

Auch für Fahrradfahrer werden an den Bahnhöfen im Landkreis Esslingen zahlreiche Einstellplätze bereitgehalten. Es sind dies derzeit ca. 1.990; etwa 80 % davon sind überdacht. Zusätzlich gibt es gegenwärtig ca. 74 abschließbare Fahrradboxen.

Hinweise zum weiteren Ausbau von Abstellanlagen für Individualverkehrsmittel an Bahnhöfen sind in den „Rahmenempfehlungen für den Ausbau von P+R und B+R im Verbundraum“ des VVS enthalten. Ein neues Ausbauprogramm ist derzeit im Entstehen und soll neue Schwerpunkte setzen.

## **2.3 Das Leistungsangebot im ÖPNV**

Die Angebotsqualität im ÖPNV wird im Wesentlichen durch folgende für den potenziellen Nutzer maßgebende Kriterien beschrieben:

- flächenhafte Erschließung sowie
- Erreichbarkeit mit den Merkmalen Bedienungshäufigkeit und Beförderungszeit.

Für die ausführliche Darstellung im Rahmen der Bestandsaufnahme wird primär der Zeitbereich Montag bis Freitag (Normalwerktag) analysiert. Hinsichtlich des Wochenendverkehrs beschränkt sich die Auswertung auf den zentralen Aspekt Bedienungshäufigkeit, da im Hinblick auf die geringere Bedeutung zeitlich gebundener Fahrtzwecke (Berufsverkehr, Schülerverkehr) am Wochenende eine Analyse der für die Reisezeit ausschlaggebenden Merkmale entbehrlich erscheint.

Als Datengrundlage dienen die in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des VVS hinterlegten Fahrpläne für alle im Verbundraum verkehrenden Linien (Stand: Dezember 2013 nach Fahrplanwechsel). In die Analyse werden Linienverkehre und - soweit integriert – Anrufverkehre einbezogen.

### **2.3.1 Flächenhafte Erschließung**

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden für den gesamten Landkreis die Einzugsbereiche aller Haltestellen dargestellt, die während des Jahresfahrplans 2013 vom Linienverkehr regelmäßig bedient wurden. Haltestellen, die nur im Schülerverkehr oder von Ruftaxis angefahren wurden, sind ebenfalls enthalten. Die Darstellung für den Busverkehr erfolgt in Radien von 300, 400 und 500 m. Im Schienenverkehr gilt bei Haltestellen, von denen aus Direktverbindungen ins Oberzentrum Stuttgart bestehen,

ein Radius von 1000 m, bei allen anderen Schienenhalttestellen ein Einzugsbereich von 800 m (siehe hierzu auch Kapitel 4.2.1).

Anl. 2.5 - In den Anlagen 2.5 bis 2.8 sind für die (Mittel-)Bereiche Esslingen (N), Fil-  
2.8 der, Kirchheim (T) und Nürtingen die Einzugsbereiche der Bus- und Schienenhalttestellen dargestellt.

### **2.3.2 Erreichbarkeit**

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden mit dem Programmsystem EFA für jeden Teilort die Fahrmöglichkeiten zu den Nachbarorten bzw. zum nächstgelegenen Schienenanschluss untersucht, von dem aus Fahrten in übergeordnete Zentren möglich sind. Soweit in Einzelfällen bestehende und gesicherte Verbindungen von EFA wegen der Unterschreitung von Umsteigezeiten nicht erkannt werden, werden diese manuell nachgetragen.

Für alle Fahrmöglichkeiten zwischen Quelle und Ziel wird eine durchschnittliche Beförderungszeit, d. h. die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft einschließlich eventueller Umsteigezeiten, sowie die Beförderungsgeschwindigkeiten ermittelt. Die Umsteigezeit umfasst mindestens die für den jeweiligen Umsteigevorgang notwendige Zeit für das Zurücklegen des entsprechenden Fußweges sowie eine Pufferzeit (von zwei Minuten) zum Ausgleich von etwaigen Verspätungen der einzelnen Verkehrsmittel.

Bei der Analyse werden in jedem Teilort bis zu vier Bezugshalttestellen ausgewählt, um möglichst alle vorhandenen Linien zu berücksichtigen.

Die EFA weist alle Fahrmöglichkeiten zwischen zwei Punkten aus (einschließlich Umsteigefahrten). Dabei wird nur das für den Kunden relevante Angebot ausgewertet. Wo in Einzelfällen zeitparallele Verbindungen bestehen, werden nur die jeweils schnellsten einbezogen.

Existieren in einzelnen Zeitbereichen nur wenige oder keine Fahrmöglichkeiten mit dem üblichen, d. h. möglichst kurzen Linienverlauf, so bietet EFA mitunter Vorschläge mit sehr umständlichen Fahrwegen an, die für die Kunden einen überdurchschnittlich hohen Zeitaufwand mit sich bringen und deshalb praktisch nicht genutzt werden. Aus diesem Grund werden entsprechende Fahrmöglichkeiten ausgefiltert und nicht für die Bestandsaufnahme verwendet.

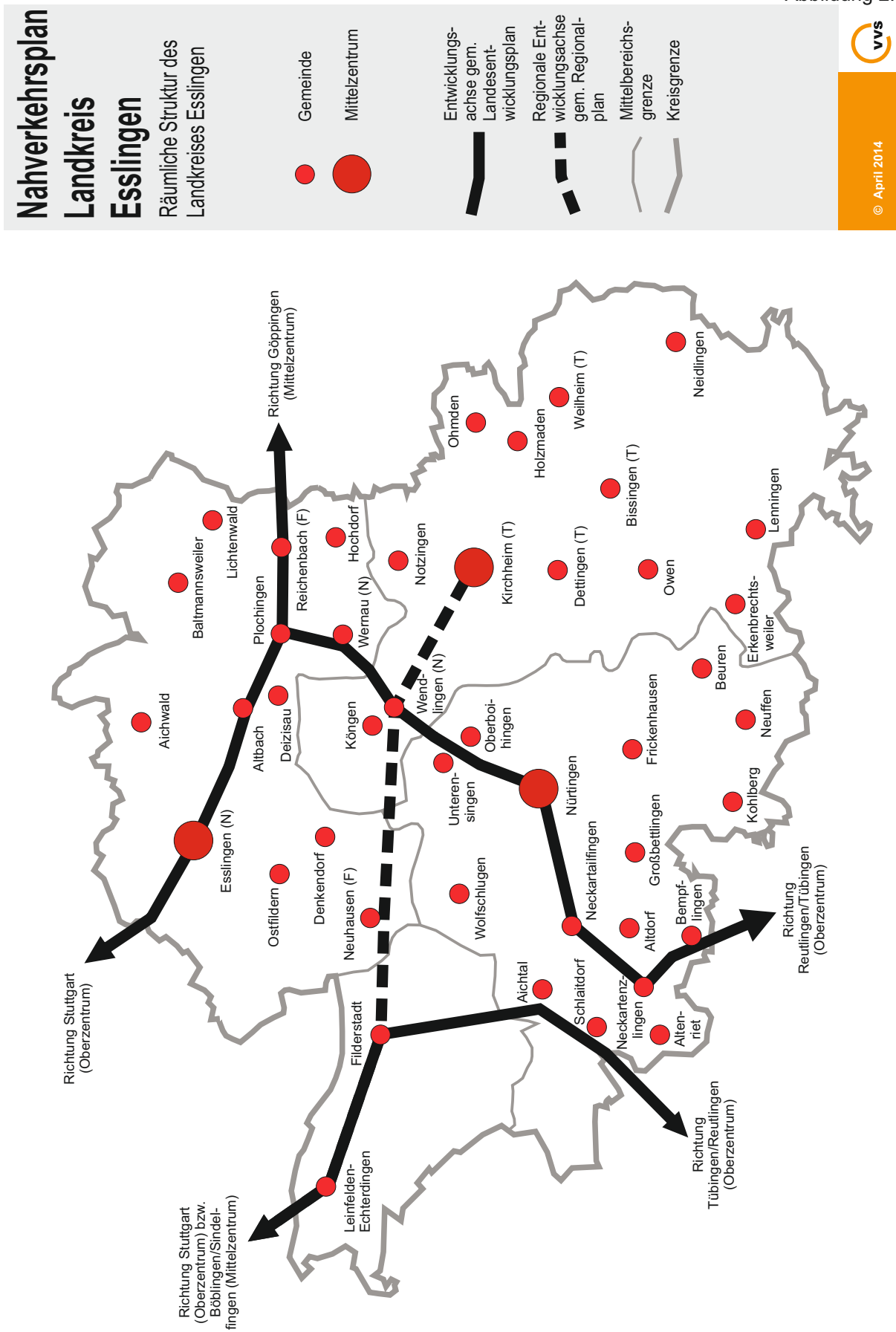
### **2.3.3 Der Tarif**

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) gilt in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln des Landkreises Esslingen. Ausnahmen bestehen lediglich bei Ruftaxi-Verkehren. Allerdings strebt der Landkreis Esslingen gemeinsam mit dem VVS an, die Anrufverkehre künftig vollumfänglich in das VVS-Verkehrsangebot zu integrieren.

Die Anwendung des Gemeinschaftstarifs durch die Verkehrsunternehmen wird in einem gesonderten Vertrag (Kooperationsvertrag) geregelt. Diese Verträge konnten gemäß aktuellem EU-Recht bis zum Jahr 2019 fortgeführt werden. Künftig soll die Tarifierung entweder durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder eine Allgemeine Vorschrift gemäß EU-Verordnung abgesichert werden.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer kann man innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl in Richtung Fahrtziel benutzen.

Abbildung 2.1







## **3 Verkehrsachfrage**

### **3.1 Verkehrsmodell**

Für die gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG erforderliche Betrachtung der Verkehrsmengen im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr konnte auf das aktuelle Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart (VRS) zurückgegriffen werden. Dieses ließ der VRS im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans auf den Zeithorizont 2025 erstellen. Das Modell setzt bezüglich der Verkehrsanalyse auf dem Jahr 2010 auf.

Das Verkehrsmodell basiert auf 1.174 Verkehrszellen, die teilweise außerhalb der Regionsgrenzen liegen und zur Abbildung ein- und ausbrechender Verkehre dienen. Auf den VVS-Raum entfallen 917 Zellen und auf den Landkreis Esslingen 106. Das Modell ist hinsichtlich seiner Auflösung damit gut geeignet, die zu erwartende Entwicklung des motorisierten Verkehrs im überörtlichen Verkehr im kommenden Jahrzehnt zu beschreiben. Für die verkehrlichen Verflechtungen über die Regionsgrenzen hinaus wurde auf eine landkreisscharfe Matrix zurückgegriffen, die im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplans des Landes erstellt worden war. Da bei deren Erstellung keine Busverkehre berücksichtigt sind, ist auf diesen Relationen eine Auswertung von ÖV-Anteilen nicht möglich bzw. führt nicht zu sinnvollen Ergebnissen.

Aufgrund des weitgehenden Neuaufbaus des Verkehrsmodells ergeben sich zwangsläufig Abweichungen zu den in früheren Nahverkehrsplänen genannten Aufkommensdaten, die nicht allein mit dem Zeitablauf und der Strukturentwicklung erklärt werden können. Diese Unterschiede sind Folge der in den Verkehrsmodellen implizierten modellhaften Verkehrserzeugung, die je nach Verfahren und gesetzten Parametern auch zu unterschiedlichen Berechnungsergebnissen führt. Weitere Differenzen können auch durch unterschiedliche Grade der Vereinfachung bei der Modellierung des Umgebungsraumes entstehen. Eine Vergleichbarkeit zwischen

den Nachfragedaten der früheren Nahverkehrspläne und denen des jetzigen Fortschreibungsentwurfs ist deshalb nur bedingt gegeben. Entscheidend für das jeweilige Planwerk ist die Abschätzung der zu erwartenden Entwicklung durch eine Gegenüberstellung von Verkehrsanalyse und -prognose. Durch die jeweils erfolgte Hochrechnung innerhalb desselben Verkehrsmodells ist in jedem Fall die Konsistenz des Datenbestandes garantiert.

## **3.2 Verkehrsanalyse 2010**

### **3.2.1 Datengrundlage**

Der erste Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart war auf den Zielhorizont 2010 ausgelegt. Da die Fortschreibung hieran anschließt, wurde als Analysezeitpunkt ebenfalls das Jahr 2010 festgelegt. Passend hierzu bilden die Strukturdaten dieses Jahres die Basis für die Modellierung des Analysezustands. Für den Landkreis Esslingen wurden dabei rund 512.100 Einwohner, 251.400 Arbeitsplätze und 72.800 Schulplätze unterstellt. Die wichtigsten Steuer- und Eichgrößen lieferten die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Stuttgart aus den Jahren 2009 und 2010, Belastungswerte von Zählstellen im Straßennetz sowie Erhebungsergebnisse des VVS im öffentlichen Personennahverkehr.

Dem Verkehrsmodell sind die jeweils gültigen Verkehrsnetze des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs für den Analysezeitpunkt hinterlegt. Die dazu passende Verkehrsnachfrage ist in getrennten Matrizen für die beiden Verkehrsarten auf der Basis der 1.174 Verkehrszellen definiert. Durch eine Umlegung der jeweiligen Verkehrsströme auf die jeweiligen Netze ergeben sich dann die einzelnen Strecken- bzw. Linienbelastungen. Die dem Modell entnommenen Fahrtenzahlen beziehen sich durchweg auf den normalwerktäglichen Regelverkehr, also das mittlere, tägliche Verkehrsaufkommen von montags bis freitags.

### 3.2.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

In der Regel umfasst eine Verkehrszelle jeweils einen Teilort oder geschlossenen Siedlungsbereich, lediglich bei größeren Städten sind zusammenhängende Siedlungsflächen in mehrere Verkehrszellen unterteilt. Aus methodischen Gründen sind Aussagen zum Binnenverkehr einer Verkehrszelle mit Unschärfen behaftet, da zumindest in Bezug auf den Individualverkehr hier selten empirische Daten vorliegen und Modellansätze die lokalen Eigenheiten nur unzureichend abbilden können. Für Verkehre zwischen den Verkehrszellen liefern Verkehrsmodelle auf der Basis von Struktur- und Netzdaten jedoch deutlich zuverlässigere Aussagen. Vor diesem Hintergrund sind Betrachtungen des Verkehrsaufkommens für einzelne Verkehrszellen allenfalls in Einzelfällen (z. B. bei großen Verkehrserzeugern) sinnvoll. Die Nachfrageanalyse in diesem Kapitel wird deshalb maximal auf die Ebene der Mittelbereiche heruntergebrochen, die jeweils mindestens 15 Verkehrszellen umfassen.

Für die betrachteten Raumeinheiten wird jeweils der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr analysiert, da nur bei diesen Verkehrssegmenten eine Beeinflussung durch lokale Maßnahmen im Verkehrsangebot angenommen werden kann. Durchgangsverkehre hingegen stehen zumeist mit übergeordneten Netzstrukturen in Zusammenhang, die nicht durch Nahverkehrspläne geregelt werden.

Tab. 3.1 Die wichtigsten Ergebnisse der Verkehrsanalyse für den Landkreis Esslingen sind in der Tabelle 3.1 zusammengefasst. Mit einem kreisweiten ÖPNV-Anteil von 14,2 % wird in Anbetracht der sehr flächenhaften Siedlungsstrukturen und der hervorragenden Anbindung an das Fernstraßennetz ein noch guter Wert erreicht. Dies dürfte hauptsächlich auf das attraktive öffentliche Verkehrsangebot zurückzuführen sein, das für verdichtete Siedlungsbereiche häufig einen direkten Anschluss an das Schienenverkehrsnetz bereithält. Das gute Angebot auf der Schiene selbst

Tabelle 3.1: Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil
<b>VVS-Gebiet</b>	Gesamtverkehr	5.587.100	1.112.900	19,9 %
	...davon Binnenverkehr	4.992.100	1.035.600	20,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	595.000	77.300	13,0 %
<b>Landkreis Esslingen</b>	Gesamtverkehr	1.372.100	194.600	14,2 %
	...davon Binnenverkehr	793.100	95.600	12,1 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	578.900	99.000	17,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	274.600	72.900	26,5 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	65.600	5.100	7,8 %
Lk Böblingen	Quell-/Zielverkehr	59.600	5.800	9,7 %
Lk Göppingen	Quell-/Zielverkehr	52.800	2.800	5,2 %
<b>Mittelbereich Esslingen</b>	Gesamtverkehr	589.900	90.800	15,4 %
	...davon Binnenverkehr	240.600	34.300	14,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	349.300	56.500	16,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	114.600	37.200	32,5 %
MB Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	62.900	3.900	6,2 %
MB Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	41.100	2.800	6,8 %
MB Waiblingen/Fellbach	Quell-/Zielverkehr	36.800	2.000	5,4 %
<b>Mittelbereich Kirchheim/Teck</b>	Gesamtverkehr	341.300	28.700	8,4 %
	...davon Binnenverkehr	53.900	5.200	9,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	287.400	23.400	8,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
MB Esslingen	Quell-/Zielverkehr	62.900	3.900	6,2 %
MB Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	53.000	2.800	5,4 %
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	27.700	3.000	11,0 %
Lk Göppingen	Quell-/Zielverkehr	21.600	400	2,0 %
<b>Mittelbereich Nürtingen</b>	Gesamtverkehr	346.600	26.200	7,5 %
	...davon Binnenverkehr	142.200	13.800	9,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	204.400	12.400	6,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
MB Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	53.000	2.800	5,4 %
MB Esslingen	Quell-/Zielverkehr	41.100	2.800	6,8 %
Lk Reutlingen	Quell-/Zielverkehr	30.200	900	3,0 %
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	25.500	2.900	11,2 %
<b>Bereich Filder</b>	Gesamtverkehr	287.000	61.600	21,5 %
	...davon Binnenverkehr	82.400	17.900	21,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	204.600	43.700	21,3 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:				
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	106.800	29.700	27,8 %
MB Böblingen/Sindelfingen	Quell-/Zielverkehr	20.800	3.300	16,0 %
MB Esslingen	Quell-/Zielverkehr	16.100	1.300	8,1 %

LH = Landeshauptstadt / Lk = Landkreis / MB = Mittelbereich

bewirkt zudem bemerkenswert hohe Modal Split-Werte bei den radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichteten Verkehrsströmen. Die vergleichsweise hohen ÖV-Anteile im Binnenverkehr der Mittelbereiche Esslingen und des Bereichs Filder belegen jedoch, dass auch gut ausgebaute Busverkehre auf hohe Akzeptanz stoßen. Die Verkehrsanalyse verdeutlicht zudem die starken verkehrlichen Verflechtungen der Mittelbereiche des Landkreises Esslingen untereinander sowie zu einzelnen benachbarten Räumen außerhalb des Kreises. Dabei stellt die Landeshauptstadt Stuttgart für alle Mittelbereiche eine wichtige Quelle bzw. ein wichtiges Ziel für die Verkehrsströme dar und dominiert eindeutig das Verkehrsgeschehen in den unmittelbar benachbarten Bereichen Esslingen und Filder.

Unter den Landkreisen außerhalb des VVS sind die Landkreise Göppingen und Reutlingen die wichtigsten Verkehrspartner, wobei der Landkreis Göppingen hier klar dominiert. Dank der Schienenachse durch das Fils- und Neckartal wird bei den Verflechtungen zwischen dem Mittelbereich Esslingen und dem Landkreis Göppingen bei knapp 20.000 täglichen Fahrten mit 9,7 % auch ein verhältnismäßig hoher ÖV-Anteil erreicht. Für das noch etwas größere Verkehrsvolumen zwischen dem Mittelbereich Kirchheim/Teck und dem Landkreis Göppingen gilt dies leider nicht. Dies kann als Indiz dafür gesehen werden, dass das vorhandene ÖPNV-Angebot die Fahrgastpotenziale nicht auszuschöpfen vermag.

### **3.2.3 Streckenbezogene Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse 2010 spiegeln die Struktur des öffentlichen Verkehrsnetzes im Landkreis Esslingen klar wieder. Die mit Abstand höchsten Nachfragewerte weist der Abschnitt der Neckartalbahn auf, der vom regionalen Zugverkehr und von der S-Bahn-Linie 1 gleichzeitig bedient wird. Hier bewegen sich die Querschnittsbelastungen zwischen rund 21.000 (Wendlingen (N) – Wernau (N)) und rund 52.000 (Esslingen-Mettingen – S-Obertürkheim) Fahrten pro Normalwerktag (Mo-Fr). Die Regionalzugstrecken außerhalb des S-Bahn-Bereichs erreichen Werte

zwischen rund 15.000 (Neckartalbahn Nürtingen – Wendlingen (N)), rund 12.000 (Filstalbahn Reichenbach (F) – Plochingen), rund 4.200 (Tälesbahn Nürtingen Bf. – Nürtingen Roßdorf) und rund 1.600 (Teckbahn Kirchheim (T) Bf. – Kirchheim (T) Süd) normalwerktäglichen Fahrten. Die ebenfalls im Landkreis Esslingen verlaufende Filder-S-Bahn erreicht ihre Maximalbelastung von rund 29.000 Fahrten am kreisüberschreitenden Querschnitt L.-E.-Oberaichen – S-Rohr.

Im Busverkehr kommen überwiegend solche überörtliche Linien auf deutlich vierstellige Belastungswerte, die als Zubringer zu den Regionalzug- und S-Bahn-Achsen fungieren. Dies gilt für die Regionalbusverkehre zu den Verkehrsknoten Esslingen (N), Filderstadt und Kirchheim (T) ebenso wie für jene zu den Knoten Echterdingen, Leinfelden und Nürtingen. In der gleichen Größenordnung bewegen sich auch die Zubringerverkehre zu den Stadtbahnlinien U7 und U8 in Ostfildern. Innerstädtische Linien und Linienabschnitte können zwar ebenfalls ähnlich hohe Nachfragedaten aufweisen, die relativ grobe Verkehrszelleneinteilung des Verkehrsmodells erlaubt hierzu allerdings nur in Sonderfällen noch zuverlässige Aussagen.

### **3.3 Verkehrsprognose 2025**

#### **3.3.1 Datengrundlage**

Analog zum ersten Regionalverkehrsplan mit einem Planungshorizont von 15 Jahren (1995 - 2010) hat der VRS auch für dessen Fortschreibung diesen Betrachtungszeitraum gewählt. Für den Zeithorizont 2025 sprach zudem, dass aus heutiger Sicht auch die vollständige Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“, das erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz im ÖPNV haben wird, in der Prognosesituation sicher unterstellt werden kann.

Die Hochrechnung der Gesamtverkehrsmenge auf den Prognosezeitpunkt fußt im Wesentlichen auf der anzunehmenden Veränderung der Strukturdaten. Bezüglich der künftigen Einwohnerzahlen wurde hier auf aktuelle

Prognosen des Statistischen Landesamts sowie des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart, in Einzelfällen auch auf Angaben einzelner Kommunen, zurückgegriffen. Bei den Arbeitsplatzzahlen wurde im Eckwert von einer weitgehenden Konstanz des Angebots ausgegangen, die Verteilung auf die einzelnen Verkehrszellen aber unter Berücksichtigung der Entwicklung großer Gewerbestandorte sowie sonstiger kommunalen Angaben modifiziert. Auch die Schülervorausrechnung des Statistischen Landesamts floss in die Strukturdatenprognose ein. Für den Landkreis Esslingen wurden somit letztlich 500.100 Einwohner (- 12.000), 256.400 Arbeitsplätze (+ 5.000) und 63.900 Schulplätze (- 8.900) für den Prognosehorizont angenommen.

### 3.3.2 Teilraumbezogene Ergebnisse

Tab. 3.2 Für die Auswertung bzw. Darstellung der Ergebnisse der Verkehrsprognose gelten die in Kap. 3.2.2 enthaltenen Hinweise zur Verkehrsanalyse entsprechend. Einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Prognoserechnung für den Landkreis Esslingen gibt Tabelle 3.2.

Trotz der teilweisen Rückgänge bzw. des nur minimalen Anstiegs bei den Strukturdaten weist die Prognoserechnung für den Landkreis insgesamt ein Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr von etwa 2,1 % bis 2025 auf, das sich aus einer deutlichen Zunahme des Quell- und Zielverkehrs (+ 6,6 %) und einer leichten Abnahme des Binnenverkehrs (- 1,1 %) zusammensetzt. Der Rückgang des Binnenverkehrs ist dabei zweifellos eine Folge der angenommenen Entwicklung bei den Einwohner- und Schülerzahlen. Aus diesem Grund ergibt sich trotz einer verbesserten Angebotssituation gegenüber 2010 (Stadtbahnausbau [U5, U6], Stuttgart 21) sogar ein Absinken des ÖV-Anteils im Binnenverkehr. Das Wachstum des Quell- und Zielverkehrs steht vor allem mit einer unterstellten, dynamischen Strukturentwicklung im Bereich Filder in Zusammenhang. Der überwiegend zu beobachtende, teilweise deutliche Anstieg des ÖV-Anteils am

Tabelle 3.2: Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025

Betrachtungsraum	Verkehrsströme	Aufkommen motorisierter Verkehr [Fahrten/Tag]	...davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln [Fahrten/Tag]	ÖV-Anteil Prognose 2025	ÖV-Anteil Analyse 2010 (aus Tab. 3.1)
<b>VVS-Gebiet</b>	Gesamtverkehr	5.703.400	1.188.100	20,8 %	19,9 %
	...davon Binnenverkehr	4.991.400	1.021.500	20,5 %	20,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	712.000	166.700	23,4 %	13,0 %
<b>Landkreis Esslingen</b>	Gesamtverkehr	1.401.400	205.600	14,7 %	14,2 %
	...davon Binnenverkehr	784.300	85.400	10,9 %	12,1 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	617.100	120.300	19,5 %	17,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	274.100	76.400	27,9 %	26,5 %
Rems-Murr-Kreis	Quell-/Zielverkehr	69.500	5.400	7,8 %	7,8 %
Lk Böblingen	Quell-/Zielverkehr	67.200	7.000	10,4 %	9,7 %
Lk Göppingen	Quell-/Zielverkehr	61.300	4.000	6,5 %	5,2 %
<b>Mittelbereich Esslingen</b>	Gesamtverkehr	603.500	90.900	15,1 %	15,4 %
	...davon Binnenverkehr	237.400	30.500	12,8 %	14,3 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	366.100	60.400	16,5 %	16,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	115.500	36.400	31,5 %	32,5 %
MB Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	61.800	2.900	4,7 %	6,2 %
MB Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	39.900	1.900	4,8 %	6,8 %
MB Waiblingen/Fellb.	Quell-/Zielverkehr	38.000	1.600	4,1 %	5,4 %
<b>Mittelbereich Kirchheim/Teck</b>	Gesamtverkehr	337.700	27.800	8,2 %	8,4 %
	...davon Binnenverkehr	51.800	4.200	8,1 %	9,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	285.900	23.600	8,2 %	8,2 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
MB Esslingen	Quell-/Zielverkehr	61.800	2.900	4,7 %	6,2 %
MB Nürtingen	Quell-/Zielverkehr	53.500	2.500	4,7 %	5,4 %
Lk Göppingen	Quell-/Zielverkehr	25.200	400	1,6 %	2,0 %
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	22.500	3.600	16,2 %	11,0 %
<b>Mittelbereich Nürtingen</b>	Gesamtverkehr	341.100	27.500	8,1 %	7,5 %
	...davon Binnenverkehr	138.800	11.900	8,6 %	9,7 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	202.300	15.600	7,7 %	6,1 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
MB Kirchheim/Teck	Quell-/Zielverkehr	53.500	2.500	4,7 %	5,4 %
MB Esslingen	Quell-/Zielverkehr	39.900	1.900	4,8 %	6,8 %
Lk Reutlingen	Quell-/Zielverkehr	30.900	1.700	5,6 %	3,0 %
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	21.700	4.500	20,9 %	11,2 %
<b>Bereich Filder</b>	Gesamtverkehr	313.400	70.600	22,5 %	21,5 %
	...davon Binnenverkehr	82.200	17.000	20,6 %	21,8 %
	...davon Quell-/Zielverkehr	231.100	53.700	23,2 %	21,3 %
Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte des Quell- und Zielverkehrs:					
LH Stuttgart	Quell-/Zielverkehr	114.400	31.900	27,9 %	27,8 %
MB Böblingen/Sindelf.	Quell-/Zielverkehr	24.200	3.800	15,8 %	16,0 %
MB Esslingen	Quell-/Zielverkehr	17.900	1.800	10,3 %	8,1 %

LH = Landeshauptstadt / Lk = Landkreis / MB = Mittelbereich



Quell- und Zielverkehr aus bzw. in die Landeshauptstadt Stuttgart hängt mit dem Projekt „Stuttgart 21“ und den dort vorgesehenen Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsangebot zusammen.

Die einzelnen Mittelbereiche nehmen an der Gesamtentwicklung in unterschiedlichem Umfang teil. Während Esslingen (N) und der Bereich Filder Verkehrszunahmen verzeichnen, haben die Mittelbereiche Kirchheim (T) und Nürtingen eine leicht abnehmende Tendenz. Der Rückgang des Schülerverkehrs macht sich mit einem Absinken des ÖV-Verkehrsaufkommens im Binnenverkehr jedoch in allen Bereichen bemerkbar. Eine Kompensation durch eine höhere Inanspruchnahme des öffentlichen Nahverkehrs im Quell- und Zielverkehr gelingt jedoch nur in den Mittelbereichen Esslingen (N), Nürtingen und im Bereich Filder. Im Mittelbereich Kirchheim (T) nimmt die ÖPNV-Nachfrage daher insgesamt etwas ab.

### **3.3.3 Streckenbezogene Ergebnisse**

Veränderungen in den Streckenbelastungen im Landkreis Esslingen ergeben sich hauptsächlich durch das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm sowie durch den Stadtbahnausbau in Leinfelden-Echterdingen. Der Regionalzugverkehr auf der Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen (N) erhält demnach künftig 9.000 normalwerktägliche Fahrgastfahrten, die Belastung der Neckartalbahn zwischen Esslingen-Mettingen und Stuttgart-Obertürkheim steigt um gut 6.000 auf über 58.000 Fahrten. Im Abschnitt Reichenbach (F) – Plochingen legt die Filstalbahn um 2.000 Fahrten zu, die Teilstrecke Wendlingen (N) – Plochingen gibt knapp 2.000 Fahrgastfahrten an das neue Verkehrsangebot über die Neubaustrecke ab. Die Belastung der Filder-S-Bahn-Strecke am höchstbelasteten Querschnitt L.-E.-Oberaichen - Stuttgart-Rohr steigt um gut 5.000 Fahrten an, weil Nachfragerückgänge bei der S-Bahn in Richtung Stuttgart-Vaihingen durch die Fahrgäste im neu hinzukommenden Regionalzugverkehr überkompensiert werden.

Der überörtliche Busverkehr muss wegen des Absinkens der Schülerzahlen nahezu flächendeckend Fahrgastverluste hinnehmen. Punktuell werden diese durch das verbesserte Regionalzugangebot (Bereiche Nürtingen, Filder) ganz oder zumindest teilweise abgedeckt. Dort, wo dessen Wirkungen kaum noch spürbar sind (Bereiche Kirchheim (T), Schurwald, Siebenmühlental), können die Nachfragerückgänge bis 2025 durchaus eine Größenordnung von bis zu 20 % erreichen. Vor diesem Hintergrund ist auch die Teckbahn von dem Schülerschwund stärker betroffen (- 500 Fahrgastfahrten) als die Tälesbahn, deren Fahrgastaufkommen nahezu stabil bleibt.

### **3.4 Demographische Entwicklung**

Aufgrund der anhaltend geringen Geburtenrate in Deutschland bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung der Einwohner wird die Zahl junger Menschen mittelfristig zurückgehen, während die Zahl alter und hochbetagter Menschen kontinuierlich ansteigen wird. Diese bundesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird sich im Landkreis Esslingen ebenfalls bemerkbar machen. Von dieser Entwicklung bleibt auch der ÖPNV nicht unbeeinflusst. Zum einen führt die Abnahme junger Menschen unmittelbar zu einem Rückgang des Schülerverkehrs, der auch in der Verkehrsprognose (vgl. Kap. 3.3) bereits seinen Niederschlag findet. Zum anderen wandeln sich mit dem ansteigenden Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung und der Zunahme der Gruppe der Senioren möglicherweise die Anforderungen an den ÖPNV. Beide Effekte sind bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots zu berücksichtigen.

Hinsichtlich des Schülerverkehrs sind die Auswirkungen zumindest auch zahlenmäßig abschätzbar. Bis 2012 waren die Schülerzahlen an den weiterführenden allgemein bildenden Schulen, die die Nachfrage im Schülerverkehr im Wesentlichen beeinflussen, noch recht stabil. Parallel zur flächendeckenden Umsetzung des 8-jährigen Gymnasiums schlägt seither auch der schon länger bemerkbare Rückgang der Grundschüler auf die

weiterführenden Schularten durch. Zum Schuljahr 2012/2013 sank die Schülerzahl an diesen Schulen schlagartig um fast 1.300 Schüler (-3,6 %). Bis zum Jahr 2020 wird sich dieser Schwund auf knapp 5.800 Schüler (-16,6 %) aufsummieren. Weiterreichende Voraussrechnungen des Statistischen Landesamts liegen derzeit nicht vor. Auch wenn Zunahmen bei den Fahrten von Studierenden und Erwachsenen dem Verkehrsmarkt ein weiteres Wachstum bescherten, so kann es in diesen Teilmärkten auf keinem Fall den Rückgang des Schülerverkehrs kompensieren. Rückgänge im ÖPNV-Verkehrsaufkommen sind deshalb zumindest außerhalb städtischer Bereich kaum zu verhindern. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass sinkende Schülerzahlen auch zu Veränderungen bei den Schulstandorten (Schließungen, Verlagerungen, Fusionen, Kooperationen etc.) führen werden. Ebenso beeinflusst die Einführung von Gemeinschaftsschulen die Schullandschaft. In der Folge ist daher auch mit einer Verlagerung von Schülerströmen und fallweise zusätzlichen Schülerverkehren zu rechnen, die die dargestellten Nachfragerückgänge zumindest teilweise ausgleichen.

Die jüngste Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts aus dem Jahr 2008 lässt für den Landkreis Esslingen eine Abnahme des Anteils junger Menschen bis 20 Jahre an der Gesamtbevölkerung von 19,7 % (2012) auf 18,4 % (2020) erwarten, dies entspricht einem Ausscheiden von rund 7.600 Personen aus dieser Altersklasse. Gleichzeitig steigt zwischen 2012 und 2020 der Anteil der über 60-jährigen von 26,2 % auf 29,0 % (+ 13.600 Personen) an. Im Gegensatz zur Schülerthematik sind die Auswirkungen der Veränderungen in der Altersstruktur der erwachsenen Bevölkerung jedoch deutlich schwerer vorherzusagen, da weniger künftige Mengen als vielmehr das künftige Verhalten, insbesondere das der Senioren, prognostiziert werden. In der Verkehrswissenschaft besteht aber weitgehende Einigkeit, dass kommende Seniorengenerationen ein verändertes Verkehrsverhalten gegenüber den heutigen Senioren an den Tag legen werden. Sie sind überwiegend an eine freizügige Nutzung von Individualverkehrsmitteln gewöhnt und werden diese Praxis wohl bis

ins hohe Alter fortführen. Zudem gleicht sich der Führerscheinbesitz älterer Frauen immer mehr der Besitzquote älterer Männer an. Die Marktchancen des ÖPNV bei der Gruppe der Senioren wird dies sicherlich nicht verbessern, obwohl eine ÖPNV-Nutzung möglicherweise vor allem bei zunehmenden altersbedingten körperlichen Beeinträchtigungen in Betracht gezogen wird. Der traditionelle öffentliche Nahverkehr wird aus Kostengründen diesen Herausforderungen wohl nur teilweise gerecht werden können. Zwar kommen die Bemühungen um ein barrierefreies Verkehrsangebot gerade auch älteren Menschen zugute. Den zu erwartenden Wünschen nach einer Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zu bzw. von den Haltestellen oder nach Beförderungsangeboten für kurze Wegstrecken müsste jedoch durch eine größere Netzdichte entsprochen werden. Angesichts stagnierender oder gar sinkender Fahrgastzahlen dürfte dies flächendeckend jedoch wirtschaftlich kaum vertretbar sein. Derartige Bedarfe können zukünftig teilweise durch gemeindliche und ggf. ehrenamtliche Initiativen erfüllt werden können (vgl. Kapitel 4.1.2).

# Priorisierung von Bushaltestellen im Landkreis Esslingen für den barrierefreien Ausbau

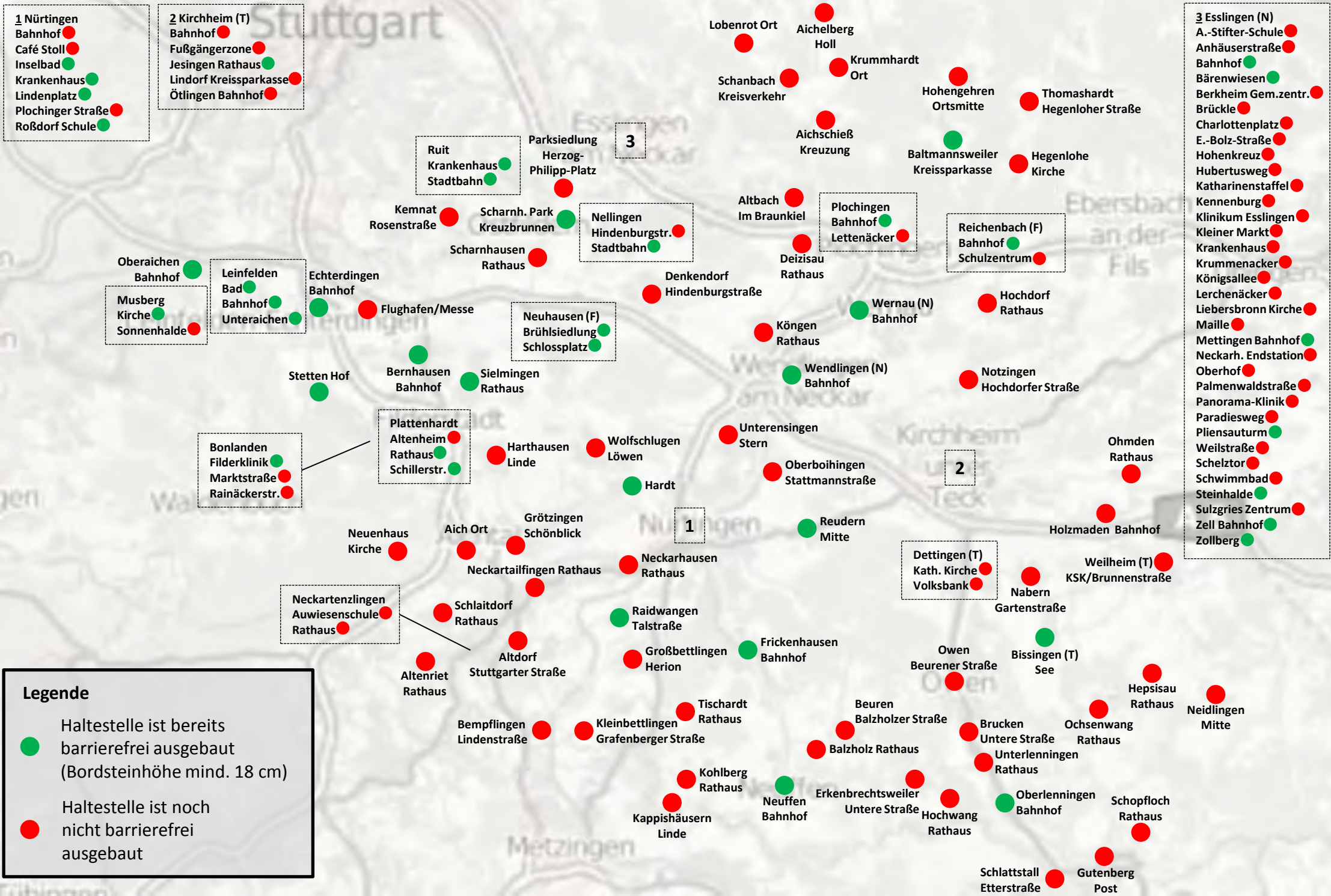
- 1** Nürtingen  
 Bahnhof  
 Café Stoll  
 Inselbad  
 Krankenhaus  
 Lindenplatz  
 Plochinger Straße  
 Roßdorf Schule

- 2** Kirchheim (T)  
 Bahnhof  
 Fußgängerzone  
 Jesingen Rathaus  
 Lindorf Kreissparkasse  
 Ötlingen Bahnhof

- 3** Esslingen (N)  
 A.-Stifter-Schule  
 Anhäuserstraße  
 Bahnhof  
 Bärenwiesen  
 Berkheim Gem.zentr.  
 Brückle  
 Charlottenplatz  
 E.-Bolz-Straße  
 Hohenkreuz  
 Hubertusweg  
 Katharinenstaffel  
 Kennenburg  
 Klinikum Esslingen  
 Kleiner Markt  
 Krankenhaus  
 Krummenacker  
 Königsallee  
 Lerchenacker  
 Liebersbronn Kirche  
 Maille  
 Mettingen Bahnhof  
 Neckarh. Endstation  
 Oberhof  
 Palmenwaldstraße  
 Panorama-Klinik  
 Paradiesweg  
 Pliensauturm  
 Weilstraße  
 Schelztor  
 Schwimmbad  
 Steinalde  
 Sulzgries Zentrum  
 Zell Bahnhof  
 Zollberg

**Legende**

- Haltestelle ist bereits barrierefrei ausgebaut (Bordsteinhöhe mind. 18 cm)
- Haltestelle ist noch nicht barrierefrei ausgebaut



# Mindestbedienung für den Busverkehr im Landkreis Esslingen

45 23 14 Mindestbedienung in Fahrtenpaaren (Mo-Fr Sa So)

WV

„WV“: Anforderung wird mit Nachbarkreis verhandelt

S

„S“: Anforderung richtet sich nach den Bedürfnissen des Schülerverkehrs

Stadtverkehrsnetz\*

Innerörtliche Linie oder  
Linienabschnitt zur  
innerörtlichen Erschließung

Kreisgebiet

R-Bahn,  
S-Bahn

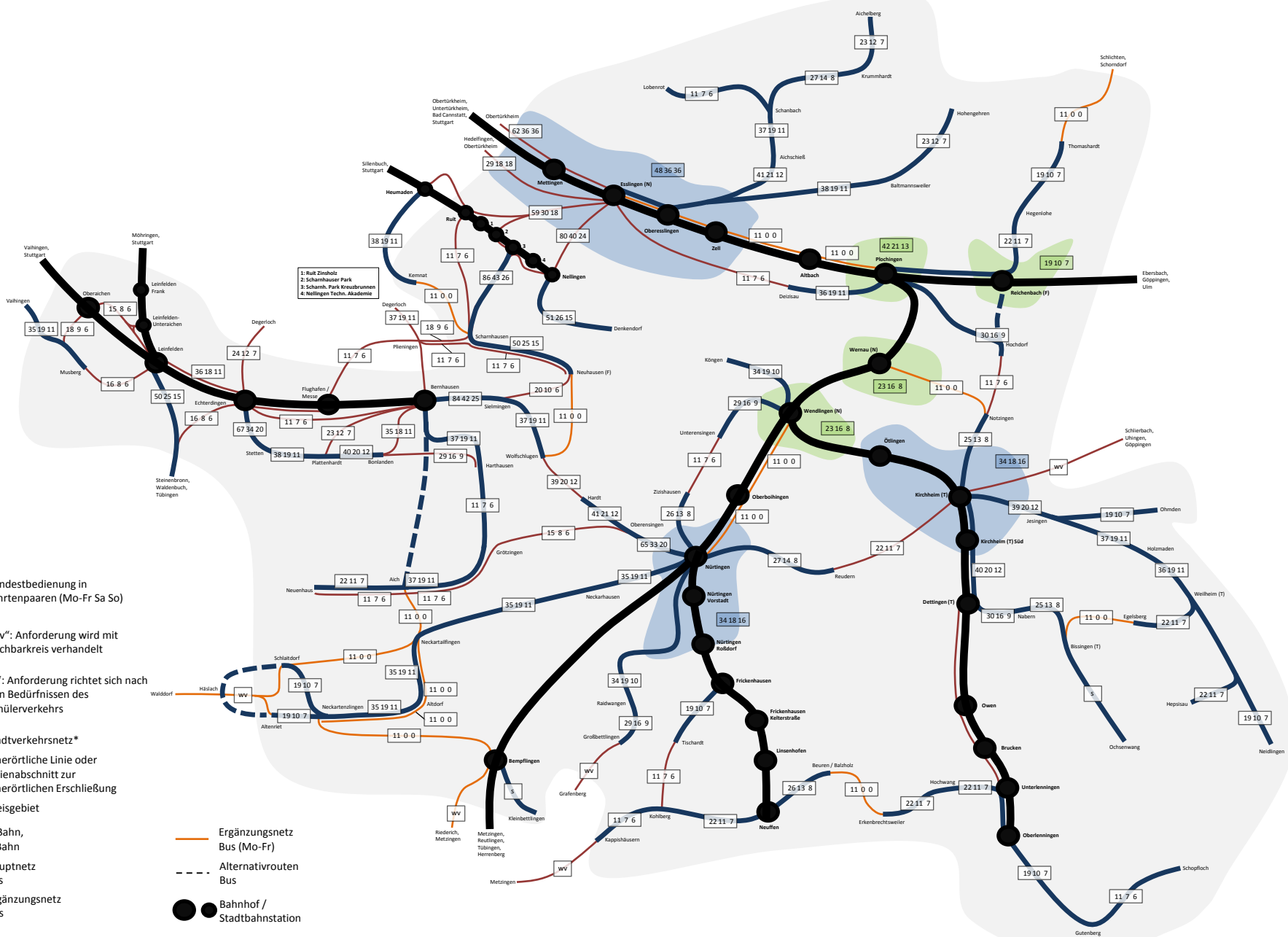
Hauptnetz  
Bus

Ergänzungsnetz  
Bus

Ergänzungsnetz  
Bus (Mo-Fr)

Alternativrouten  
Bus

Bahnhof /  
Stadtbahnstation



\* Die angegebene Mindestbedienung bei den Stadtverkehren kann auf einzelnen Linien der betrachteten Netze abweichen



## **4 Generelle Zielsetzungen**

Der öffentliche Nahverkehr leistet im Landkreis Esslingen einen unverzichtbaren Beitrag zur Sicherung der Mobilität aller Bürger. Er ist damit ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und gleichzeitig für die weitere Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von erheblicher Bedeutung. Seine Rolle im Gefüge der Verkehrsträger soll deshalb auch künftig gestärkt und seine Attraktivität insbesondere als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter gesteigert werden.

### **4.1 Zielsetzungen zur Gesamtentwicklung (Leitbild)**

#### **4.1.1 Verkehrsnachfrage**

Die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr soll nach Möglichkeit weiter erhöht, zumindest aber auf dem heutigen Niveau gesichert werden. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung mit mittelfristig sinkenden Einwohner- und Schülerzahlen erfordert bereits eine Stabilisierung der Fahrgastnachfrage eine Steigerung des Anteils der mit dem ÖV zurückgelegten Fahrten (Modal Split). Gerade der absehbare Rückgang des Schülerverkehrs, der traditionell eine wichtige Nachfragegruppe für die Auslastung des Nahverkehrs darstellt, erfordert hier das verstärkte Bemühen um andere Verkehrssegmente wie Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Insbesondere im Freizeitverkehr werden hier noch größere Marktchancen gesehen, da die potenziellen Fahrgäste in diesem Nachfragesegment in ihrer Zielwahl relativ flexibel sind und somit Fahrtziel und ÖPNV-Angebot noch gut in Übereinstimmung gebracht werden können. Neben der besseren Auslastung vorhandener Linienverkehre durch Werbemaßnahmen oder besondere Tarifangebote kommen dabei auch spezielle Angebote für Ausflügler in Betracht. Dabei sind sowohl saisonale und/oder auf Wochenend- und Feiertage beschränkte Sonderlinien zu touristischen Zielen wie auch ein ggf. ebenfalls temporär erweiterter Service im Rahmen des nor-



malen Linienverkehrs (Fahrradmitnahme, akustische Reisebegleitung, etc.) denkbar.

Bei den von Erwachsenen dominierten Verkehrssegmenten spielt zudem der Wettbewerb mit dem privaten Pkw eine herausragende Rolle. Der ÖPNV wird hier nur dann seine Chancen wahren können, wenn er sein Angebot eng an den Anforderungen des Verkehrsmarktes ausrichtet. Dies bedeutet zum einen die Überprüfung und eventuelle Anpassung des Bedienungsangebots an die Nachfragepotenziale als Daueraufgabe, zum anderen das kontinuierliche Bemühen um eine hohe Beförderungsqualität. Die Beförderungstarife sollen akzeptabel und marktorientiert festgesetzt werden. Der Landkreis Esslingen wird sich in diesem Sinne für eine marktgerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots einsetzen.

#### **4.1.2 Demographische Einflüsse**

Die bundesweit zu erwartende demographische Entwicklung wird auch im Landkreis Esslingen ihren Niederschlag finden. Das bedeutet auch hier längerfristig eine schrumpfende Bevölkerung, einen Rückgang der Zahl der Jugendlichen und damit auch der Schüler sowie einen Anstieg des Anteils älterer Menschen. Während die sinkenden Einwohner- und Schülerzahlen sich primär auf das Verkehrsaufkommen und damit ggf. auf die Bedienungshäufigkeiten auswirken können (vgl. Kap. 4.1.1), ergeben sich aus der Alterung der Bevölkerung möglicherweise erhöhte Anforderungen an die Erschließungs- und Beförderungsqualität (vgl. Kap. 3.4). Einem Teil dieser Anforderungen kann sicherlich mit der ohnehin notwendigen Berücksichtigung des Aspekts Barrierefreiheit (vgl. Kap. 4.1.3) entsprochen werden. Wünsche nach einer deutlichen Verkürzung von Zu- und Abgangswegen zur bzw. von der Haltestelle oder die Abdeckung von kurzen, zumeist innerörtlichen Wegen durch ein Beförderungsangebot wird der ÖPNV außerhalb städtischer Bereiche jedoch nur in Einzelfällen erfüllen können. Eine derartige Individualisierung der Beförderungsangebote widerspräche der systemimmanenten Bündelung von Nachfrageströmen und dürfte üblicherweise auch die durch den Zwang zur Wirtschaftlichkeit

gegebenen Grenzen eines noch vertretbaren Betriebsaufwands sprengen. Soweit dennoch vor Ort ergänzende Angebote für notwendig erachtet werden, kommen hier auch kommunale oder ehrenamtliche Ansätze (z. B. Bürgerbusse) in Betracht sowie die Ausweitung flexibler Bedienungsformen (z.B. Rufautos) in Betracht.

#### **4.1.3 Barrierefreiheit**

Das im Jahr 2002 verabschiedete Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert in § 4 Barrierefreiheit als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe.“ Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt nicht nur behinderten Menschen, sondern insbesondere auch älteren oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Außerdem kommt es infolge verringerter Fahrgastwechselzeiten zu einer Stabilisierung der Fahrpläne.

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 (3) „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Der Landkreis ist bemüht, dieser gesetzlichen Verpflichtung in seinem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen seiner Möglichkeiten kontinuierlich nachzukommen. So ist bei der Vergabe von Linienverkehren künftig für den Regelfahrplan grundsätzlich der Einsatz von Fahrzeugen zu fordern, die im Zusammenspiel mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg erlauben.

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 des Landkreises Esslingen sind bereits die meisten S- und Regionalbahn-Stationen barrierefrei zu erreichen. An den Regionalzugstationen Plochingen und Wendlingen und an den S-Bahnstationen Oberesslingen und Zell ist noch kein barrierefreier Zustieg möglich. Auch die Station Kirchheim (T) Süd an der R81 muss noch umgerüstet werden. Hingegen sind an den Stadtbahnstrecken in Ostfildern und Leinfelden alle Stationen barrierefrei ausgebaut.

Niederflurfahrzeuge können im Busverkehr das Ein- und Aussteigen erleichtern und beschleunigen. Der Anteil der Niederflurbusse an allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen erreicht im Landkreis Esslingen etwa drei Viertel aller Kurse. Im Zuge der Neu- und Ersatzbeschaffung von Bussen sollen die Verkehrsunternehmen den Anteil an Niederflurfahrzeugen in ihrer Fahrzeugflotte kontinuierlich erhöhen. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass auch die anzufahrenden Bushaltestellen einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen sollten. Insbesondere beim Neu- bzw. Umbau von Bushaltestellen sind angegliche Bordsteinkanten und weitgehend stufenlose Zugänge anzustreben. Auch wenn von Bussen befahrene Straßenzüge umgestaltet werden, sollte die barrierefreie Umrüstung der betroffenen Bushaltestellen direkt berücksichtigt werden.





Der Um- und Ausbau von Haltestellen fällt in der Regel in kommunale Baulast und entzieht sich daher dem direkten Einfluss des Landkreises. Im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung wurde unter Beteiligung der Kommunen und Verkehrsunternehmen eine Priosierung von Haltestellen, an denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist, vorgenommen. Dabei kamen folgende Kriterien zum Tragen:

**- Eine barrierefreie Haltestelle je Teilort**

In jedem Teilort sollte mindestens eine Haltestelle barrierefrei ausgebaut sein. In der Regel wurde die Haltestelle mit dem höchsten Fahrgastaufkommen ausgewählt.

**- Barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden**

Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen sowie Behindertenwerkstätten (oder ähnlichen Einrichtungen) wurde jeweils eine Haltestelle zugeordnet, die barrierefrei ausgebaut werden sollte.

**- Gut frequentierte Haltestellen**

Alle Haltestellen mit 1.000 und mehr Ein-, Aus- und Umsteiger je Normalwerkttag sollten barrierefrei ausgebaut werden.

Abb. 4.1 Als barrierefrei werden Haltestellen angesehen, deren Bussteighöhe einen nahezu ebenerdigen Einstieg in moderne Niederflurbusse ermöglicht (mindestens 18 cm). Der Landkreis Esslingen empfiehlt den jeweiligen Kommunen, Planungen für entsprechende Ausbauten der priorisierten Haltestellen vorzunehmen. Die priorisierten Haltestellen sowie deren derzeitiger Ausbauzustand (Stand April 2014) ist der Abbildung 4.1 zu entnehmen.

#### **4.1.4 Umweltschutz**

Aufgrund der Bündelung von Beförderungswünschen kann der ÖPNV Beförderungsleistungen mit vergleichsweise niedrigem Energieeinsatz und entsprechend geringem Schadstoffausstoß erbringen. Er vermag damit sowohl zur Lösung lokaler Umweltprobleme (hohe Feinstaub- oder Stickoxidbelastungen) als auch zur Minderung globaler Effekte (Klimaveränderung) beizutragen. Zur Erreichung von Umweltzielen strebt der Landkreis Esslingen deshalb eine weitere Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel an.

Gleichzeitig ergibt sich damit allerdings die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen. Die Vorgaben eventueller Luftreinhaltepläne müssen beachtet werden.

Da die Benutzung des ÖPNV immer auch Zu- und Abgangswege zu bzw. von den Haltestellen mit sich bringt, ist hier das Augenmerk auch auf die dabei am häufigsten genutzten, gleichfalls umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß- und Radverkehr zu richten. Mit einer attraktiven Gestaltung der Zu- und Abgangswege sowie der Bereitstellung günstig gelegener und gut ausgestatteter, möglichst überdachter Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl sollte die umweltschonende Abwicklung des Vor- und Nachlaufs von ÖV-Fahrten gefördert werden. Idealerweise stehen ergänzend auch abschließbare Fahrradabstellanlagen zur Verfügung.

#### **4.1.5 Wirtschaftlichkeit**

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Möglichkeit eigenwirtschaftlich zu erbringen (siehe § 8 Abs.4 PBefG).

Bei der Erstellung des Verkehrsangebots im öffentlichen Nahverkehr wird eine höchstmögliche Produktivität angestrebt, um Spielräume für Angebotsverbesserungen zu schaffen. Von den Verkehrsunternehmen wird erwartet, dass sie an der Optimierung des Gesamtsystems konstruktiv mitwirken und insbesondere vorhandene Synergien nutzen. Solche Synergien sollen durch Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen, aber auch durch die Optimierung von Teilnetzen oder den Abbau paralleler Bedienungen aktiviert werden.

Zur Sicherstellung einer hohen Wirtschaftlichkeit ist das vorhandene Fahrtenangebot auch an der vorhandenen Fahrgastnachfrage zu messen. Dabei soll grundsätzlich eine Belegung von durchschnittlich mindestens 5 bis 10 Fahrgästen pro Fahrt vorliegen, um die Einrichtung eines neuen oder die Beibehaltung eines bestehenden Leistungsangebots befürworten zu können. Dies gilt auch bei Verkehrsverbesserungsmaßnahmen auf funktional eigenständigen Linienabschnitten. Wird dieser Grenzwert dauerhaft unterschritten, ist in der Regel bei vom Landkreis bezuschussten Verkehren eine angemessene Reduzierung der Verkehrsleistung anzustreben, wobei die Belange des Schüler- und Ausbildungsverkehrs sowie betriebliche, insbesondere umlaufbedingte Aspekte zu berücksichtigen sind und insgesamt wirtschaftlich sinnvolle Lösungen realisiert werden sollen. Bei eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen sollen bei Verfehlung der Mindestbesetzung die Möglichkeiten für Umschichtungen bzw. Verlagerungen von Verkehrsleistungen in nachfragestärkere Zeitlagen oder Relationen geprüft werden.

Um eine hohe Wirtschaftlichkeit zu erzielen, kommen für Räume und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage auch Anruf-Verkehre in Betracht. Dies gilt insbesondere für solche Fahrtenangebote, die zur Gewährleistung eines Mindeststandards sinnvoll erscheinen, bei denen aufgrund der strukturellen Randbedingungen aber gleichwohl keine regelmäßige Inanspruchnahme zu erwarten ist. Um eine bestmögliche Akzeptanz solcher Angebote zu erreichen, sollen die Konditionen für ihre Nutzung verbundweit möglichst einheitlich gestaltet werden.



## **4.1.6 Finanzierung**

### **4.1.6.1 Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV**

Wenngleich innerhalb des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart mit rund 59 % ein bundesweit respektable Kostendeckungsgrad erreicht wird, so bedeutet dies umgekehrt, dass ca. 41 % des Aufwands für die Leistungserstellung aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden muss. Auch der Haushalt des Landkreises Esslingen ist hierdurch erheblich und in zunehmendem Maße belastet. Die jährlichen Gesamtausgaben des Landkreises für den ÖPNV setzen sich hierbei im Wesentlichen aus folgenden Positionen zusammen:

- Ausgaben für die Schülerbeförderung,
- Finanzierungsbeteiligung an der Verbundstufe I (Verbundlastenausgleich),
- Verkehrsumlage des VRS (für die Verbundstufe II und den Betrieb der S-Bahn),
- Zuweisungen an die VVS GmbH im Rahmen des Gesellschafterstatus,
- Verkehrslastenausgleich an die Landeshauptstadt Stuttgart,
- Komplementärmittel für den Ausbau des S-Bahn-Systems (z. B. für die Nachrüstung behindertengerechter Zugangsanlagen) sowie
- Förderung von Verkehrsverbesserungen sowie die
- Vermögensumlage VRS.

Für das Jahr 2012 belief sich der Nettoaufwand auf ca. 27,34 Mio. €. In Anbetracht der angespannten Haushaltslage ist der Landkreis um eine Stabilisierung seiner Ausgaben bemüht. Die Güte des ÖPNV-Angebots

soll dabei jedoch auf dem aktuellen Niveau gehalten, partiell ggf. auch noch verbessert werden.

#### **4.1.6.2 Finanzierung des Verkehrsangebots**

Der Landkreis Esslingen verfolgt kontinuierlich das Ziel einer transparenten und leistungsbezogenen Finanzierung des ÖPNV. Anlässlich des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache „Altmark Trans“ (Kap. 1.2.1) und der dort formulierten vier Voraussetzungen vereinbarten die Verbundlandkreise mit der Region eine Anpassung der bisherigen Kooperationsverträge mit den Verkehrsunternehmen. Die analytisch ermittelten Sollkosten für ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen (Voraussetzung Nr. 4) sollten dabei Maßstab für eine rechtssichere und transparente Abgeltungsregelung im Verhältnis der öffentlichen Aufgaben- und Finanzierungsträger zu den Verkehrsunternehmen sein. Mit Wirkung zum 1. Januar 2009 wurde deshalb mit allen Verkehrsunternehmen im Landkreis ein neuer Kooperationsvertrag mit unternehmensindividuell angepassten Vergütungsregelungen abgeschlossen.

Dieser Kooperationsvertrag entspricht im Wesen einem Bruttovertrag (die Verkehrsunternehmen erhalten ihren vollen Aufwand von der öffentlichen Hand erstattet) und wäre gemäß den Vorgaben der inzwischen in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 nur durch Vergabeverfahren gemäß VOL/A zu erneuern. Er wird deshalb längstens bis Dezember 2019, dem Ende der von der EU-Verordnung gewährten 10-jährigen Übergangsfrist, fortgeführt.

Derzeit werden deshalb die Mechanismen für die künftige Finanzierung des Verkehrsangebots neu entwickelt. Zentraler Bestandteil hierbei wird eine sog. Allgemeine Vorschrift sein, die nach einem einheitlichen, transparenten Verfahren die Zuweisung von Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für aus der Anwendung des VVS-Tarifs resultierender Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste an die Verkehrsunternehmen erlauben wird. Nur mit diesem Instrument ist die eigenwirtschaftli-

che Erbringung von Verkehrsleistungen bzw. die Nutzung aller mit der EU-Verordnung zu vereinbarenden Vergabeverfahren überhaupt möglich. Die Beschlussfassung über eine Allgemeine Vorschrift erfolgt außerhalb des Nahverkehrsplans.

#### **4.1.6.3 Finanzierung von Angebotsverbesserungen**

Zur Umsetzung von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen werden im VVS derzeit noch Verkehrsbedienungsverträge zwischen dem Aufgabenträger, den betroffenen Verkehrsunternehmen und dem Verband Region Stuttgart (VRS) als Finanzierungsträger der Verbundstufe II abgeschlossen. Diese definieren das Leistungsangebot und die Finanzierung.

Tab. 4.1 Der VRS erstattet für die Anwendung des Gemeinschaftstarifs derzeit eine Pauschale in Höhe von 14,5 % der Zusatzaufwendungen als Abgeltung für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste. Voraussetzung hierfür ist, dass der Gemeinschaftstarif angewendet wird, die Maßnahme als verkehrlich sinnvoll zur Erzielung der vom Landkreis definierten Zielsetzungen und der im Verbundraum üblichen Qualitätskriterien beurteilt wird und der Landkreis der Maßnahme zustimmt. Daneben reicht der VRS die ihm aus dem VVS-Einnahmenpool zufließenden Mehrerlöse für den zugewonnenen Neuverkehr an den Finanzierungsträger weiter. Dieser Neuverkehr und die entsprechenden Mehrerlöse werden im Regelfall zunächst auf der Grundlage empirisch abgesicherter Erkenntnisse durch den VVS prognostiziert; die Richtigkeit der Prognose ist jedoch später durch Nachherhebungen nachzuweisen. In der nachfolgenden Tabelle ist ein Muster-Beispiel für die Finanzierung einer ÖPNV-Verkehrsverbesserungsmaßnahme dargestellt.

<b>Tab. 4.1: Muster-Beispiel für die Finanzierung von ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen im Landkreis Esslingen</b>	
<b>Rechenbeispiel:</b>	<b>Mehrkosten</b>
<b>ÖPNV-Verbesserungsmaßnahme (Beispiel)</b>	<b>100.000 €</b>
abzüglich 14,5 % als Ausgleich für Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste (VRS)	- 14.500 €
Zwischendifferenz:	85.500 €
Erstattung der Einnahmen aus Neuverkehren durch den VRS (gemäß Prognose bzw. Nachweis VVS)	- 25.500 €
Verbleibende Mehrkosten, die die Maßnahmenträger zu finanzieren haben.	60.000 €

Auf lokaler Ebene finanzieren einige Städte des Landkreises Esslingen ihre über die Landkreis-Anforderungen hinausgehenden Stadtverkehre. Dabei schließen die betreffenden Kommunen unter Beteiligung des VRS selbst Verkehrsbedienungsverträge mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen ab und übernehmen die Finanzierung dieser Mehrleistungen aus kommunalen Mitteln.

Mit dem Auslaufen der aktuellen Kooperationsverträge mit den Verkehrsunternehmen ist auch diese Verfahrensweise durch eine neue Regelung zu ersetzen. Diese befindet sich derzeit aber noch in der Konzeptionsphase. Die Beschlussfassung hierüber wird ebenfalls außerhalb des Nahverkehrsplans erfolgen. Idealerweise werden künftig Wünsche für Verkehrsverbesserungen aber bereits im Vorfeld zum Vergabeverfahren für die jeweiligen Verkehrsangebote eingebracht.

Für Investitionen (z. B. Fahrzeugbeschaffung, Einrichtung von Haltestellen) werden in der Regel Fördermittel aus dem Entflechtungsgesetz (früher: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG]) in Anspruch genommen. Den verbleibenden, nicht durch Zuschüsse gedeckten Kostenanteil übernimmt der Maßnahmenträger.

#### **4.1.7 Infrastruktur**

##### **4.1.7.1 Gestaltung von Verkehrswegen**

Zügig und behinderungsfrei befahrbare Verkehrswege sind für die Akzeptanz und Attraktivität eines Linienverkehrs unverzichtbar. Planungs- und Straßenbaulastträger sind deshalb aufgefordert, die Belange des Linienverkehrs bei der Gestaltung von Verkehrswegen zu berücksichtigen. Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren mit ein. Bei Busverkehren ist zudem auf die ausreichende Dimensionierung der Fahrbahnbreiten sowie die verträgliche Gestaltung von Elementen der Verkehrsberuhigung und der straßenbegleitenden Parkierung zu achten. Für die Detailplanung wird auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“<sup>1</sup> verwiesen.

##### **4.1.7.2 Gestaltung von Haltestellen**

Ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im Behindertengleichstellungsgesetz geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination eines Niederflureinstiegs und einer angeglichenen Bordsteinkante zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Die Bushaltestelle sollte zudem eine ausreichend große Fahrgaststellfläche umfas-

---

<sup>1</sup> Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2003

sen, stufenfrei zugänglich und mit taktilen Orientierungshilfen (z. B. Bodenelemente für Sehbehinderte mit Leitstreifen) ausgestattet sein. Sie sollte darüber hinaus mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen (siehe Kapitel 6.2.3). Je nach Lage und Fahrgastaufkommen sind auch ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten einzurichten. Von den zuständigen Stellen sind hier ebenfalls die EAÖ 2003 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS zu beachten.

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Neubauten grundsätzlich so anzulegen, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Altanlagen sollen entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen hängt auch vom eingesetzten Fahrzeugmaterial ab. Sind dessen Eingangsbereiche stufenfrei, ist die Bahnsteighöhe an der Fahrzeugbodenhöhe zu orientieren. Für optimale Einstiegsverhältnisse sollten dabei für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt Werte von maximal 5 cm angestrebt werden. Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung obligatorisch. Ist ein Fahrscheinkauf im Fahrzeug nicht möglich, müssen an jeder Haltestelle auch Fahrscheinautomaten vorhanden sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Automaten für Menschen mit Behinderungen nutzbar sind.

#### **4.1.7.3 Intermodale Verknüpfungen**

Öffentliche Verkehrsmittel können in der Regel nur einen Teil der tatsächlichen Wegeketten abdecken. In den meisten Fällen muss zur Start- bzw. ab der Zielhaltestelle ein weiterer Weg überbrückt werden. Zudem können aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Verkehrsangebote mit der gleichen Fahrplandichte verkehren, so dass beim Umsteigen ggf. Wartezeiten auftreten. Je nach Fahrtanlass wird der Umstieg zwischen zwei Verkehrsmitteln gelegentlich auch bewusst vermieden. Die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots zumindest für einen Teilweg kann deshalb

gesteigert werden, wenn an den Haltestellen eine möglichst gute Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen stattfindet. Während sich dieses Erfordernis im Fußgängerverkehr auf eine möglichst gute Einbettung der Haltestellen in das Fußwegenetz der jeweiligen Umgebung bezieht, spielt für Individualverkehrsmittel deren räumlich günstige Stationierung in Haltestellennähe die entscheidende Rolle. Für private Kraftfahrzeuge und Zweiräder wird hier ein ausreichend bemessenes Parkierungsangebot (Park & Ride, Bike & Ride) benötigt. Der zunehmenden Beliebtheit von Fahrzeug-Verleihsystemen (Carsharing, Leihfahrräder) ist mit der Stationierung entsprechender Fahrzeuge an Haltestellen Rechnung zu tragen. Im Sinne einer Stärkung eines zum klassischen Individualverkehr alternativen Mobilitätsverhaltens setzt sich der Landkreis für eine möglichst weitreichende Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit anderen Mobilitätsformen ein. Wegen der hohen Akzeptanz des Schienenverkehrs auch bei nur gelegentlichen ÖPNV-Nutzern sind diese Aktivitäten zunächst vorrangig auf Haltestellen des Schienenverkehrs zu konzentrieren.

Im Sinne eines zukunftsorientierten ÖPNV hat sich der Landkreis Esslingen gemeinsam mit der Region, der Landeshauptstadt, den übrigen Verbundlandkreisen sowie dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf Verbesserungen und den Ausbau von P+R- bzw. B+R-Möglichkeiten verständigt. Entsprechende Maßnahmen sollen in Abstimmung mit den Kommunen durch eine regional wirksame Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm forciert werden.

Die Bereitstellung von P+R-Stellplätzen an den einzelnen Bahnstationen ist aufgrund der benötigten Flächen und Zufahrtsmöglichkeiten wie auch aus städtebaulichen Gründen nicht beliebig steigerbar. Für die unbestreitbar notwendige Erhöhung der Kapazitäten ist deshalb ein standortübergreifender Planungsansatz erforderlich, bei dem P+R-Schwerpunkte gestärkt, aber auch Stationen mit Ausbaureserven zur Entlastung benachbarte Standorte ohne Erweiterungsmöglichkeit herangezogen werden. Nach ersten Überlegungen des VVS könnte das vorhandene Stellplatzangebot insbesondere an den S-Bahn-Stationen Gärtringen, Herrenberg und

Malmsheim sowie außerhalb des S-Bahn-Bereichs am Bahnhof Bondorf ausgebaut werden. Diese Stationen zeichnen sich bereits heute durch hohe Auslastungsgrade der bestehenden Anlagen aus. Um den P+R-Ausbau finanziell stemmen zu können, sollte die Finanzierung der Anlagen künftig nicht ausschließlich von den jeweiligen Standortkommunen geschultert werden müssen.

Auch im Bereich des Carsharings wird eine Verbesserung der Verfügbarkeit angestrebt. Neben dem vorhandenen Free-Float-System „Car2Go“ in Esslingen sollten insbesondere im Umfeld der nachfragestarken Haltestellen-Bereiche Nürtingen, Wendlingen (N) und Kirchheim (T) möglichst auch Fahrzeuge eines Carsharing-Anbieters an festen Stellplätzen verfügbar sein. Wünschenswert wäre darüber hinaus, dass alle Kommunen mit über 10.000 Einwohner vor Ort über Carsharing-Angebote verfügen.

Fahrradverleih-Systeme in Verknüpfung mit dem ÖPNV sind im Landkreis bisher nicht vorhanden. Das Projekt „E-2-Rad Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten“ erleichtert es derzeit aber Kommunen mit aufkommensstarken S- und Regionalbahnstationen, solche Systeme in modernster Ausprägung mit elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs) aufzubauen. Der Landkreis empfiehlt insbesondere den Städten, die Möglichkeiten zur Installation solcher Leihstützpunkte intensiv zu prüfen.

Die räumliche Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen sollte auch durch eine tarifliche Kooperation flankiert werden. Die Gewährung des Zugangs zu den einzelnen Angeboten mittels eines multipel einsetzbaren elektronischen ÖPNV-Tickets ist bereits Gegenstand des Förderprojekts Stuttgart Services, an dem auch der VVS maßgeblich beteiligt ist. Das ÖPNV-Ticket erhält hier einen Mehrwert, der deutlich über den ÖPNV hinausreicht. Sonderrabatte für ÖPNV-Kunden bei den Kooperationspartnern tragen zudem dazu bei, die Kombination des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten als durchaus erwünschtes Verkehrsverhalten zu vermitteln.



## 4.2 Zielsetzungen für das Verkehrsangebot

Die Güte des öffentlichen Nahverkehrs setzt sich aus den Aspekten Bedienungsqualität und Beförderungsqualität zusammen. Unter Bedienungsqualität ist der Standard der räumlichen und zeitlichen Bedienung von Siedlungsflächen zu verstehen. Sie beschreibt damit vor allem die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebots und wird wesentlich durch die Kriterien

- räumliche Erreichbarkeit,
- Beförderungszeiten sowie
- Bedienungshäufigkeiten

bestimmt. Im Gegensatz dazu steht die Beförderungsqualität für die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt im öffentlichen Verkehrsnetz stattfindet. Hauptsächliche Elemente hierbei sind

- die Ausstattung der baulichen Anlagen und der Fahrzeuge sowie
- der im Rahmen der Dienstleistungserbringung gebotene Service (insbesondere Ticketverkauf, Fahrgastinformation und Hilfestellung für ungeübte Benutzer bzw. im Störfall).

Für die Bedienungsqualität gilt, dass sich für fast alle Kriterien Maßzahlen definieren lassen, die für den gesamten Landkreis gelten und in allen Teilräumen des Landkreises erfüllt sein sollen („Mindestbedienung“). Diese dienen zugleich als Messgrößen, um die vorhandene und angestrebte Angebotssituation in den verschiedenen Räumen quantitativ beschreiben und bewerten zu können.

Für den Aspekt der Beförderungsqualität sind nur in Ausnahmefällen Maßzahlen benennbar; die entsprechenden Zielsetzungen werden deshalb verbal beschrieben.

Die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots hängt nicht nur von der Erreichbarkeit und Bedienungshäufigkeit von Haltestellen, einer umfassenden Fahrgastinformation sowie einem hohen Beförderungskomfort ab, sondern wird auch von den tariflichen Modalitäten beeinflusst. Die Anwendung des Verbundtarifs im gesamten Landkreis wird deshalb ebenfalls als Qualitätsmerkmal betrachtet und auch künftig eingefordert werden.

Alle Maßzahlen und Verfahrensweisen wurden in der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan (vgl. Kap. 1.2.4) abgestimmt und gelten somit für alle Verbundlandkreise.

#### **4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen**

Abb. 4.2 Mit den Einzugsbereichen von Haltestellen wird die Zugänglichkeit zum Bus- und Bahnangebot flächendeckend erfasst. Die Länge des Zugangswegs beeinflusst über den erforderlichen Zeitaufwand maßgeblich die gesamte Reisezeit (siehe hierzu auch Kapitel 2.3.1)

**Abb. 4.2: Einzugsbereiche von Haltestellen (empfohlene Maximalwerte)****1) Schienenverkehr**

Haltestellen / Bahnhöfe ...	SPNV [in m]
- <u>mit</u> Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof	<b>1.000</b>
- <u>ohne</u> Direktverbindung zum Stuttgarter Hauptbahnhof	<b>800</b>
- Stadtbahn-Haltestellen	<b>600</b>

**2) Busverkehr**

Haltestellen ...	Bus [in m]
<b>in den Mittelzentren Esslingen (N), Kirchheim (T) und Nürtingen:</b>	
- zentraler Bereich	<b>300</b>
- hohe Bebauungsdichte	<b>400</b>
- geringe Bebauungsdichte	<b>500</b>
<b>in Kommunen</b>	
generell	<b>500</b>

**3) Mindesterschließung**

alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung, die **mehr als 200 Einwohner** haben oder vergleichsweise eine entsprechende Zahl von Berufspendlern und/oder Auszubildenden sowie vergleichbar verkehrserzeugende Einrichtungen ausweisen, sollen erschlossen sein.

Zur Akzeptanz der Zugangswege liegen abgesicherte Erkenntnisse vor, die bei der Definition der Kriterien beachtet wurden. Hieraus ergeben sich Differenzierungen der empfohlenen Maximalwerte für Bus- und Bahnhalttestellen sowie für die unterschiedlichen Bebauungsdichten der Einzugsgebiete. Eine Haltestelle leistet dann einen vollwertigen Beitrag zur Erschließung eines Siedlungsbereichs, wenn dort 11 oder mehr Abfahrten pro Betriebstag Mo-Fr angeboten werden.

Anl. 2.5 - In den Anlagen 2.5 bis 2.8 sind für die (Mittel-)Bereiche Esslingen (N), Fil-  
2.8 der, Kirchheim (T) und Nürtingen die Einzugsbereiche dieser Bushaltestellen sowie der Schienenhaltestellen dargestellt.

#### **4.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten**

Abb. 4.3 Die Beförderungszeiten sind ein wesentliches Merkmal des ÖPNV-Angebots und eine wichtige Bestimmungsgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mit der Analyse der Beförderungszeiten lässt sich darstellen, welche übergeordneten Zentren innerhalb bestimmter Zeitbereiche erreichbar sind. Bei der Interpretation dieses Bewertungskriteriums ist die vorliegende Raumstruktur zu beachten und in Verbindung mit den vorhandenen Distanzen hinsichtlich der erzielbaren Geschwindigkeiten zu analysieren. Um auch bei Einhaltung der Obergrenzen für die Beförderungszeiten ggf. sehr umwegige Linienführungen oder überlange Umsteigezeiten erkennen zu können, wird ein Warnwert von 15 km/h für die Luftliniengeschwindigkeit der untersuchten Relationen festgesetzt. Wird dieser Wert unterschritten, ist die jeweilige Relation im Detail zu analysieren.

Anl. 5.1 - Die Ergebnisse der Beförderungszeiten-Analyse sowie die Betrachtung  
5.4 der Beförderungsgeschwindigkeiten sind in den Anlagen 5.1 bis 5.4 dargestellt. Die Anlagen enthalten für Fahrten zwischen jedem einzelnen Ort des Landkreises und ausgewählten Fahrtzielen die durchschnittlichen Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten, die sich aus den Fahrmöglichkeiten der Betriebstage „Montag bis Freitag (Schule)“, „Montag bis Freitag (Ferien)“, „Samstag“ sowie „Sonn- und Feiertag“ errechnen.

**Abb. 4.3: Beförderungszeiten (empfohlene Maximalwerte)**

Relation	maximale Reisezeit <sup>2</sup> [in Minuten]	davon Zu- und Abgangszeit <sup>3</sup> (inkl. Wartezeit beim Einstieg) [in Minuten]	maximale Beförderungszeit <sup>4</sup> [in Minuten]
Gemeindeteilorte - Gemeindehauptorte	40	15	<b>25</b>
Gemeindeteile - zugehörige Mittelzentren <sup>1</sup>	60	15	<b>45</b>
Gemeindeteile - Stuttgart	90	15	<b>75</b>

<sup>1</sup>**Mittelzentren:** Esslingen, Nürtingen, Kirchheim (Teck)

<sup>2</sup>**Reisezeit:** Zeitbedarf von der Quelle bis zum Ziel (Haus-zu-Haus) einschließlich Fußwegzeiten von/zu den Haltestellen und Wartezeiten.

<sup>3</sup>Für alle **Zu-/Abgangszeiten** wird eine Gehgeschwindigkeit von 70 m/min, ein Umwegfaktor von 1,2 und eine Wartezeit von 5 Minuten (nur beim Zugang!) vorausgesetzt.  
Für das Verbundgebiet werden für alle Relationen mittlere Zu- und Abgangswege von 2 x 300 m unterstellt.

<sup>4</sup>**Beförderungszeit:** Zeitbedarf von Einstiegs- bis zur Zielhaltestelle.

### 4.2.3 Bedienungshäufigkeiten

Anl. 4.1 Bei den Bedienungshäufigkeiten wird der bisherige Ansatz, der ausschließlich auf der Zentralität und der Einwohnerzahl von Ortsteilen beruhte, modifiziert und durch eine nachfrageabhängige Komponente ergänzt. Zusätzlich wird die Betrachtung der Bedienung größerer zusammenhängender Siedlungsflächen intensiviert. Zwar nimmt die Komplexität der Zielvorgabe dadurch erheblich zu, gleichzeitig erfolgt jedoch eine deutliche Annäherung an die reale Angebotssituation.

Ausgangspunkt der Betrachtungen ist weiterhin die Einwohnerzahl der anzubindenden Siedlungsbereiche, für die im Regelfall eine Vorzugsverbindung<sup>1</sup> zum übergeordneten Verkehrsnetz (Schienenverkehr)

vorzusehen ist. Hierzu passend wird ein bestimmtes Angebotsraster als Mindestbedienung festgelegt (Anl. 4.1). Diese Mindestbedienung ist so gewählt, dass die angestrebte Mindestauslastung der Fahrten über den Gesamttag hinweg sichergestellt wird. Anhand der im Rahmen von VVS-Verkehrsstromerhebungen tatsächlich erhobenen Nachfrage wird dann die Mindestbedienung im Zuge der nachfrageabhängigen Betrachtung überprüft und ggf. aufgestockt. Der als Folge dieser Betrachtung ermittelte Wert stellt dann die Mindestbedienung der untersuchten Relation dar.

Für die strukturabhängige Betrachtung können die Einwohnerzahlen entlang einer Verkehrsachse auch weiterhin aufsummiert werden, passend dazu wird auch das Verkehrsaufkommen des am stärksten belasteten Querschnitts ausgewertet. Der höheren Nachfrage im Binnenverkehr in städtischen Bereichen wird mit abweichenden Angebotskonzepten Rechnung getragen, die insbesondere ab 20.000 Einwohnern ein höheres Wochenend-Angebot umfassen. Im Sinne der Mindestbedienung soll gelten, dass erschließungsrelevante Linien mindestens 11 Fahrtenpaare bzw. bei Ringlinien 11 Fahrten an Normalwerktagen anbieten sollen. Damit kann je nach Gebietstypus entweder ein Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (Schwerpunkt Berufs- und Ausbildungsverkehr) oder eine ganztägige Bedienung für unterschiedliche Verkehrsanlässe hergestellt werden.

Bei der nachfrageabhängigen Betrachtung werden die Beförderungskapazität in der Spitzenstunde und die mittlere Auslastung über den gesamten Betriebstag hinweg überprüft. Im überörtlichen Verkehr wird bezüglich der Spitzenstunde ein Spitzenstundenfaktor von 40 %, im innerörtlichen Verkehr ein Faktor von 25 % auf die Tagesnachfrage unterstellt, wobei in diesem Zeitbereich die Fahrzeugkapazitäten ohne Abzug in Ansatz gebracht werden. Ganztags sollte die durchschnittliche Auslastung aller Fahrten 25 Fahrgäste nicht überschreiten. Die Faktoren bzw. diese Grenzwerte lassen sich aus Analysen der vorhandenen Verkehrsnachfrage ableiten, berücksichtigen

allerdings im Sinne der Bildung von Kapazitätsreserven eher ungünstige Fallkonstellationen.

Da Nachfragedaten lediglich für Normalwerktag vorliegen, sind für Samstage, Sonn- und Feiertage lediglich strukturabhängige Vorgaben möglich. Diese orientieren sich weitestgehend an bestehenden, typischen Angebotssituationen. Eine ergänzende Regel, wonach an Samstagen wenigsten 50 % und an Sonn- und Feiertagen wenigsten 30 % des normalwerktäglichen Angebotsniveaus erreicht werden sollen, sorgt für einen dichteren Wochenend-Fahrplan auf nachfragestarken Relationen.

Der beschriebene Ansatz versagt allerdings bei Verbindungen, die fast ausschließlich dem Schülerverkehr dienen, da die hinterlegten Taktkonzepte den dortigen Anforderungen nicht entsprechen. Auch bei Verbindungen in benachbarte Landkreise liefert das Verfahren teilweise keine sinnvollen Ergebnisse, da eine strukturabhängige Betrachtung für die außerhalb der Kreisgrenzen gelegenen Gemeinden nicht sinnvoll ist. Der Landkreis behält sich deshalb vor, das Angebot dort passend zu den aktuellen Anforderungen bzw. in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern individuell festzulegen.

Um dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, wird zugelassen, Verbindungen in Gewerbegebiete oder zu Schulstandorten nur an Normalwerktagen (Mo-Fr) zu betreiben. Darüber hinaus wird auch die Option vorgesehen, Linienfahrten durch Anrufverkehre zu ersetzen. Für diese Option gibt es allerdings einige Einschränkungen. So sollen mindestens 80 Prozent der Fahrten aus der Mindestbedienung durch Linienfahrten absolviert werden. Anruf-Verkehre sollen dagegen nur in nachfrageschwachen Zeiten (von Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr, am Samstag vor 9:00 Uhr und nach 18:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 12:00 Uhr und nach 17:00 Uhr) im Rahmen der Mindestbedienung zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sollen auf nachfragestarken Achsen, als Grenzwert gilt hier 1.000 Fahrgaste pro Normalwerktag am







Querschnitt, keine Anruf-Verkehre im Rahmen der Mindestbedienung zum Einsatz kommen.

Für die Verteilung der Fahrten über den Tag hinweg ist nach Möglichkeit ein regelmäßig vertaktetes Angebot unter Beachtung der tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage anzustreben. Daraus können sich sinnvolle und notwendige Abweichungen von einem starren Taktsystem ergeben.

Abb. 4.4 Die Ergebnisse der Analyse der Fahrmöglichkeiten sind in Abbildung 4.4 dargestellt. Dort ist für jeden Ort des Landkreises die Anzahl der aus Sicht des Landkreises mindestens erforderlichen Fahrtenpaare zur Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz dargestellt.

Die für die Stadtverkehre in Esslingen (N), Nürtingen und Kirchheim (T) ermittelten Werte gelten allerdings nicht automatisch für alle dort heute verkehrenden Linien, da dies wegen der Engmaschigkeit der dortigen Netzstrukturen zu unangemessenen Ergebnissen führen würde. Vielmehr wird die Mindestbedienung auf ein fiktives, nahezu ausschließlich an den Erschließungsnotwendigkeiten orientiertes Netz angewandt. Das Verfahren dient hier insofern nicht nur der Ableitung konkreter Anforderungen an die Verkehrsunternehmen, sondern auch der Berechnung einer mindestens notwendigen Betriebsleistung als Eingangsgröße für die Abstimmung zwischen den Städten und dem Landkreis.

#### **4.2.4 Qualität (einschließlich Auslastung)**

Der öffentliche Nahverkehr befindet sich in direktem Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr. Um sein Fahrgastaufkommen erhalten zu können oder gar auszubauen, muss er bereits heute auch unter dem Teil der Bevölkerung Kunden gewinnen, der über einen jederzeit nutzbaren Pkw verfügt („wahlfreie Nutzer“). Diese Gruppe wird demographie- und sozialisationsbedingt zunehmen. Gleichzeitig steigen mit der immer besseren Ausstattung der Kraftfahrzeuge auch die Ansprüche an ein attrakti-

ves Nahverkehrsangebot. Um auch künftig konkurrenzfähig zu bleiben, muss sich der ÖPNV deshalb den steigenden Erwartungen anpassen.

Ein wichtiges Element bei diesen Bemühungen ist neben der durch die obigen Merkmale gekennzeichneten Bedienungsqualität der Aspekt der Beförderungsqualität. Diese wird durch die Randbedingungen, unter denen eine Fahrt mit dem ÖPNV stattfindet, beschrieben. Im Einzelnen sind hier folgende Einflussgrößen zu identifizieren:

- Zuverlässigkeit und Leichtigkeit der Betriebsabwicklung
- Platzangebot
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Tarif und Verkauf
- Kundenservice

Die Aspekte Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung, Tarif und Verkauf sowie Kundenservice sind vom Verkehrsunternehmen unmittelbar steuerbar. In Kapitel 6.1 (Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots) sind die Vorstellungen des Landkreises als Aufgabenträger bezüglich dieser Merkmale niedergelegt.

Dem Grundsatz nach ist auch das Platzangebot direkt durch das Unternehmen beeinflussbar. Es besteht jedoch ein unmittelbarer Zusammenhang zum Fahrplanangebot und dem entsprechenden Bedienungsaufwand. Eine Ausweitung der Beförderungskapazitäten insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist zumeist mit erheblichen Sprungkosten und einem Verlust an Wirtschaftlichkeit beim Linienbetrieb verbunden. Insoweit ist eine Abwägung zwischen Kundenorientierung und Zusatzaufwand statthaft.

Gleichwohl sollten auch zu Spitzenzeiten annehmbare Beförderungsverhältnisse für alle Kunden angeboten werden. Die Beförderungspflicht gemäß PBefG ist zudem in jedem Fall zu erfüllen.

#### **4.2.5 Tarif**

Der Landkreis Esslingen liegt vollständig innerhalb des Gebiets des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Auf allen Linienverkehren im Landkreis ist für Fahrten innerhalb des Verbundraums der VVS-Gemeinschaftstarif anzuwenden. Ausnahmen für besondere Verkehrsangebote sind nur mit Zustimmung des Landkreises und in Abstimmung mit dem VVS möglich.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer kann man innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl benutzen: alle S-Bahnen, Züge des Nahverkehrs, Stadtbahnen, Straßenbahnen und Linienbusse.

Für Verkehre, die die Grenzen des Verbundgebiets überschreiten, strebt der VVS in Kooperationen mit den benachbarten Verbänden und Landkreisen (also auch mit den Landkreisen Göppingen, Reutlingen sowie dem Alb-Donau-Kreis) erleichterte Durchtarifizierungsmöglichkeiten an. Im Bereich der Schiene (Filstalstrecke bis Geislingen) ist der Landkreis Göppingen seit 01.01.2014 voll in den VVS integriert. In Richtung Landkreis Reutlingen wurden bereits einige Tariflücken geschlossen. Vor dem Hintergrund des wachsenden Umfangs dieser Verkehre befürwortet der Landkreis Esslingen diese Bemühungen.



## 4.3 Linienbündelungskonzept

### 4.3.1 Ausgangslage

Die seit dem 3. Dezember 2009 geltende EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/2007) regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01. Januar 2013 entsprechend angepasst.

Für die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen, die aus öffentlichen Kassen bezuschusst werden, sieht die EU-Verordnung folgende Auswahl- bzw. Auftragsmechanismen vor:

- Wettbewerbliches Verfahren (z. B. Genehmigungswettbewerb oder Ausschreibung)
- Eigenproduktion oder Direktvergabe an einen internen Betreiber (z. B. kommunales Verkehrsunternehmen)
- Direktvergabe an einen beliebigen Betreiber beim Unterschreiten von Schwellenwerten (jährliches Leistungsvolumen bis 1 Mio. Euro oder 300.000 km – verfügt der Betreiber über max. 23 Fahrzeuge, gelten die Grenzwerte 2 Mio. Euro oder 600.000 km).

Das deutsche Recht geht davon aus, dass es auch weiterhin Verkehrsangebote geben wird, die von Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, d. h. ohne konkrete Leistungsbestellung durch öffentliche Stellen, erbracht werden können. Hierzu wird auch das EU-konforme Instrument einer Allgemeinen Vorschrift beitragen, über das sich Ausgleichsleistungen für Tarifvorgaben unternehmensneutral gewähren lassen. Entsprechende Genehmigungsanträge genießen im Genehmigungsverfahren Vorrang.

In Anpassung an die EU-Verordnung erlaubt das PBefG nunmehr eine Laufzeit der Liniengenehmigungen im Kraftomnibusverkehr von bis zu 10 Jahren. Wenn die Förderung der Verkehrsbedienung oder der Ausgleich der Verkehrsinteressen dies erfordert, können Liniengenehmigungen auch weiterhin gebündelt erteilt werden.

#### **4.3.2 Notwendigkeit der Linienbündelung**

Im Landkreis Esslingen sind die Liniengenehmigungen auf der Basis des PBefG derzeit überwiegend für Einzellinien vergeben. Im Hinblick auf mögliche künftige Vergabeverfahren ist die Zersplitterung der Liniengenehmigungen weder einer effektiven Abwicklung derartiger Verfahren noch einer erwarteten Aktivierung betrieblicher Synergien zuträglich. Aufgrund des prinzipiellen Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre wird die Gefahr gesehen, dass bei linienweisen Genehmigungsverfahren die Einnahmen ertragsstarker Linien künftig kaum noch zur Mitfinanzierung nicht kostendeckender Angebote herangezogen werden können. Die beabsichtigte Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung des Verbundtarifs mittels einer Allgemeinen Vorschrift verstärkt diese Gefahr. Der Landkreis beabsichtigt deshalb auf der Basis des § 9 Abs. 2 PBefG durch die Definition sogenannter Linienbündel eine Umstellung der Genehmigungen für Einzellinien auf solche für Teilnetze. Neben einer weiteren Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung wird infolge des Zuschnitts der Teilnetze auch eine vereinfachte und verbesserte Abstimmung verschiedener Verkehrslinien aufeinander erwartet.

Die Festlegung von Linienbündeln dient weiterhin der Harmonisierung der Laufzeiten der Einzelgenehmigungen für die Linien innerhalb des Bündels. Der jeweilige Harmonisierungszeitpunkt berücksichtigt mindestens die jeweiligen Laufzeiten der eingeschlossenen Genehmigungen, kann aber aufgrund einer beabsichtigten Staffelung von Vergabeverfahren oder aufgrund von Absprachen mit Finanzierungsträgern auf spätere Zeitpunkte verschoben werden. Eine Entscheidung über die Art des künftigen Vergabeverfahrens ist mit der Definition der Linienbündel nicht verbunden.

### 4.3.3 Vorgehensweise

Für die Festlegung der Linienbündel werden im Sinne des § 9 Abs. 2 PBefG insbesondere verkehrliche und betriebliche Aspekte betrachtet und abgewogen. Im Einzelnen sind dies:

- Räumliche Nähe der Linien (gemeinsame End- oder Schnittpunkte, benachbarte oder parallele Linienwege),
- Verknüpfungen von Linien (Anschlüsse an End- oder Schnittpunkten),
- Funktion der Linien (Stadt- oder Regionalverkehr, Nachtbus, Freizeitlinien),
- Räumlicher Schwerpunkt der Bedienung (bei sehr langen Linienwegen oder bei Linien, die die Landkreisgrenze überschreiten).

Ergänzend hierzu gehen auch der Umfang der Fahrleistung (Fahrzeugkilometer) und eine Abschätzung der Ertragskraft in den Entscheidungsprozess ein. Dabei sind die Leistungsdaten aus den beim VVS vorliegenden Fahrplandaten abgeleitet. Es können deshalb nur solche Fahrleistungen in die Berechnungen eingehen, die dort auch hinterlegt sind. Für einzelne Schul- oder Verstärkerfahrten ist dies möglicherweise nicht der Fall, so dass der tatsächliche Leistungsumfang in den Bündeln tendenziell etwas höher liegen dürfte. Gleichwohl geben die Werte einen klaren Hinweis auf die Größenordnung der notwendigen jährlichen Betriebsleistung.

Um den Möglichkeiten mittelständischer Verkehrsunternehmen gerecht zu werden, strebt der Landkreis auch die Definition kleiner Linienbündel an. Bereits bestehende, großräumige verkehrliche und betriebliche Zusammenhänge führen andererseits im Einzelfall zu größeren Bündeln.

Besondere Verkehrsangebote mit speziellen Charakteristika oder dem Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises können bündelfrei gestellt oder Linienbündeln anderer Landkreise zugeordnet werden.



Die vorliegende Gliederung des Buslinienetzes im Landkreis Esslingen in Linienbündel wurde vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) im Auftrag und in enger Zusammenarbeit mit der Landkreisverwaltung erarbeitet. Eine Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern erfolgte ebenfalls im Vorfeld im Rahmen der beim VVS angesiedelten Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan sowie in weiteren Gesprächen.

#### 4.3.4 Einbezogene Linienverkehre

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Landkreis Esslingen verkehrenden Verkehrslinien. Sie enthält darüber hinaus die Information, welche Linien in das Linienbündelungskonzept eingegangen sind.

Linie	Laufweg	Im Bündelungskonzept enthalten
S1	Kirchheim (T) – Plochingen – Stuttgart – Herrenberg	nein
S2	Schorndorf – Stuttgart – Flughafen/Messe – Filderstadt	nein
S3	Backnang – Stuttgart – Flughafen/Messe	nein
R1	Ulm – Göppingen – Plochingen – Stuttgart	nein
R8	Tübingen – Plochingen – Stuttgart	nein
R81	Oberlenningen – Kirchheim (T)	nein
R82	Neuffen – Nürtingen	nein
U5	Leinfelden – Stuttgart-Mitte – Stuttgart-Killesberg	nein
U7	Ostfildern – Stuttgart-Mitte – Stuttgart-Mönchfeld	nein
U8	Ostfildern – Stuttgart-Möhringen – Stuttgart-Vaihingen	nein
35	Leinfelden – Plattenhardt – Bernhausen – Ruit	ja
36	Echterdingen – Bernhausen – Neuhausen	ja
37	Sielmingen – Bernhausen – Plattenhardt	ja
38	Musberg – Leinfelden – Echterdingen – Stetten	ja
73	Neuhausen – Stuttgart-Plieningen – Stuttgart-Degerloch	nein
74	Nürtingen – Bernhausen – Stuttgart-Degerloch	nein
75	(Stuttgart-Degerloch -) Bernhausen – Aich – Walddorf	ja
76	Stetten – Bernhausen – Stuttgart-Degerloch	nein
77	Harthausen – Echterdingen – Stuttgart-Degerloch	nein
78	Stuttgart-Degerloch – Messe	nein
79	Stuttgart-Plieningen – Messe	nein
82	Waldeck – Stgt.-Vaihingen Bahnhof – Rohr (– Leinfelden Bahnhof)	nein
86	Waldenbuch – Leinfelden – Stuttgart-Vaihingen	nein
100	Erkenbrechtsweiler – Bad Urach	nein
101	Lerchenäcker – Esslingen (N) ZOB – Stuttgart-Obertürkheim	nein
102	Zell – Esslingen (N) ZOB – Weil – Mettingen	ja
103	Zell – Esslingen (N) ZOB – Weil – Stuttgart-Hedelfingen	ja
104	Deizisau – Sirnau – Esslingen (N) ZOB	ja
105	Esslingen (N) Am schönen Rain – Städt. Kliniken – ZOB	ja
106	Esslingen (N) – Baltmannsweiler – Hohengehren (– Schorndorf)	ja

108	Esslingen (N) ZOB – Jägerhaus (– Dulkhäusle)	ja
109	Esslingen (N) ZOB – Rüdern – Neckarhalde	ja
110	Esslingen (N) ZOB – Hohenkreuz – Wäldenbronn	ja
111	Esslingen (N) ZOB – St. Bernhardt – Serach	ja
112	Esslingen (N) ZOB (– Hohenkreuz) – Dulkhäusle (– Jägerhaus)	ja
113	Esslingen (N) ZOB – Zollberg / Adenauerbrücke – Berkheim	ja
114	Esslingen (N) – Aichwald-Aichschieß – Aichelberg	ja
115	Esslingen (N) ZOB – Oberesslingen – Zell	ja
116	Esslingen (N) ZOB – Wäldenbronn – Stetten (– Endersbach)	nein
117	Esslingen (N) ZOB – Serach – Hohenkreuz – Wäldenbronn	ja
118	Esslingen (N) ZOB – Pliensauvorstadt – Zollberg	nein
119	Esslingen (N) – Ostfildern-Nellingen – Denkendorf	ja
120	Esslingen (N) – Ostfildern-Nellingen – Neuhausen (F) (– Wolfschlugen)	ja
121	Esslingen (N)-Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)	ja
122	Esslingen (N) – Ostfildern-Scharnhausen – Flughafen/Messe	ja
131	Esslingen (N) – Ostfildern-Ruit – Stuttgart-Heumaden – Ostfildern-Kemnat (– Scharnhausen Industriegebiet)	ja
132	Oberesslingen – Serach – Rüdern – Neckarhalde	ja
138	Jägerhaus – Oberesslingen – Zell – Sirnau – Berkheim	ja
140	Esslingen (N) – Altbach – Plochingen	ja
141	Plochingen ZOB – Stumpenhof	ja
142	Plochingen – Reichenbach (F)	ja
143	Deizisau – Plochingen	ja
144	Kirchheim (T) – Hochdorf – Reichenbach (F) – Plochingen	ja
145	Wernau (N) Bahnhof – Königsberger Str. – Brühl [Stadtverkehr]	ja
146	Wernau (N) Bahnhof – Marienstraße – Brühl [Stadtverkehr]	ja
148	Reichenbach (F) Risshalde – Bahnhof – Hochhaus	ja
149	Plochingen ZOB – Stumpenhof – Baltmannsweiler (– Schorndorf)	ja
151	Wendlingen (N) – Köngen –Wendlingen (N)	ja
152	Wendlingen (N) Bahnhof – Am Sportplatz – Bahnhof	ja
153	Unterensingen – Nürtingen-Zizishausen – Oberboihingen [Schülerverkehr]	ja
161	Kirchheim (T) Altvaterweg – ZOB – Ötlingen	ja
163	Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) ZOB – Schafhof	ja
165	Kirchheim (T) – Ohmden	ja
166	Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen-Säer – ZOB	ja
167	Nürtingen – Aichtal-Grötzingen – Neuenhaus	ja
168	Kirchheim (T) – Notzingen – Wernau (N)	ja
171	Owen – Nürtingen	ja
172	Hülben – Grabenstetten – Böhringen	nein
173	Bissingen (T) – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T)	ja
174	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Hepsisau – Neidlingen	ja
175	Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T)	ja
176	Kirchheim (T) – Nabern – Bissingen (T) – Ochsenwang	ja
177	Kirchheim (T) – Lenningen – Donnstetten	ja
177/1	Rad-/Wanderbus Schwäbische Alb	ja
178	Göppingen – (Hattenhofen –) Schlierbach – Kirchheim (T)	nein
179	Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Beuren – Neuffen	ja
180	Beuren – Neuffen – Frickenhausen – Nürtingen	ja
181	Nürtingen ZOB – Rieth	ja
182	Nürtingen ZOB – Roßdorf	ja

183	Nürtingen ZOB – Braike (– Waldfriedhof) – Roßdorf	ja
184	Nürtingen-Zizishausen – Unterensingen – Wendlingen (N)	ja
185	Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen	ja
186	Nürtingen-Oberensingen – Hardt	ja
187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Großbettlingen	ja
188	Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Schlaitdorf	ja
189	Neckartenzlingen – Neckartailfingen – Schlaitdorf	ja
190	Neckartenzlingen – Aichtal-Aich – Grötzingen – Neuenhaus	ja
191	Owen – Beuren – Erkenbrechtsweiler – Neuffen	ja
192	Neuffen – Kohlberg – Kappishäusern	ja
194	Nürtingen-Roßdorf – Neckarhausen	ja
196	Neckartenzlingen – Nürtingen – Wendlingen (N)	ja
197	Reutlingen – Bempflingen – Neckartenzlingen	ja
198	Kohlberg – Tischardt – Frickenhausen	ja
199	Beuren – Neuffen – Kohlberg – Metzingen	ja
261	Göppingen – Bünzwangen – Ebersbach (F) (– Winterbach Engelbg.)	nein
262	Plochingen – Reichenbach (F) – Schorndorf	ja
760	(Sindelfingen –) Böblingen – Waldenbuch (– Neuenhaus)	nein
806	(Degerloch –) EnBW City – Bernhausen	ja
809	Bernhausen – Harthausen – Aichtal-Grötzingen.– Aich – Neuenhaus	ja
826	Tübingen – Waldenbuch – Leinfelden	nein
828	Tübingen – Waldenbuch – Echterdingen – Flughafen	nein
X3	Pfullingen – Reutlingen – Bernhausen – Flughafen	nein
N76	Oberaichen – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch	nein
N92	Bernhausen – Aichtal – Neckartailfingen	nein

Neben den Schienenverkehren wurden auch solche Buslinien aus dem Linienbündelungskonzept ausgeklammert, die nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises liegen oder bei denen der Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Landkreises Esslingen liegt. Im Einzelnen sind für die gemäß der obigen Tabelle **ausgenommenen Linien** folgende Gründe maßgebend:

Linien 73, 74, 76, 77, 78, 79, 82:

Hierbei handelt es sich um ausbrechende Linien des Busnetzes der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Landeshauptstadt strebt unter der Option der Eigenproduktion die Direktvergabe der Verkehrsleistungen auf ihrer Gemarkung an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) an und wird in diesem Zusammenhang die Linienverkehre der SSB innerhalb Stuttgarts einschließlich der ausbrechenden Verkehre zusammenfassen. Seitens des Landkreises Esslingen bestehen für diese Linien keine Bedenken gegen

die geplante Vorgehensweise. Eine Bündelung der o. g. Linien durch den Landkreis ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Linien 86, 826, 828:

Diese Linien sind vor allem für die Anbindung der Gemeinde Steinenbronn und der Stadt Waldenbuch (beide Landkreis Böblingen) in Richtung Stuttgart wesentlich. In Absprache mit dem Landkreis Böblingen erfolgt deshalb eine Bündelung mit dem dortigen Bündelungskonzept.

Linien 101, 118:

Die Obus-Linien 101 und 118 werden wegen der deutlich höheren Kapitalbindung durch die besondere Infrastruktur bei der Genehmigungslaufzeit Schienenverkehren gleichgestellt. Sie müssen deshalb separat betrachtet werden und bleiben bündelfrei.

Linie 116:

Die Linie 116 ist sowohl für die Erschließung der Stadt Esslingen als auch der Gemeinde Kernen von nachrangiger Bedeutung. Nachdem auch aus Sicht des Betreibers wichtige betriebliche Gründe (Anbindung an den Betriebshof in Wäldenbronn) für eine Einbeziehung dieser Linie in das Linienbündel Fellbach - Kernen des Rems-Murr-Kreises sprechen, bestehen gegen eine entsprechende Zuordnung der Linie keine Einwände.

Linien 100, 172, 178, 261, 760, X3:

Diese Linien sind für die ÖPNV-Erschließung im Landkreis Esslingen ohne oder nur von nachrangiger Bedeutung im Vergleich zu den Bedienungsaufgaben in den Nachbarkreisen außerhalb des VVS. Eine Bündelung durch den Landkreis Esslingen wäre daher nicht sachgerecht.

Linien N76, N92:

Diese Nachtbus-Linien ergänzen das S-Bahn-Netz und sind nur in Zusammenhang mit diesem verkehrlich sinnvoll. Ihr Betrieb stellt für die

mehrheitlich mittelständischen Verkehrsunternehmen im Landkreis eine große Herausforderung dar und ist nicht gesamthaft zu regeln. Wegen der kaum vorhandenen betrieblichen Synergien mit dem Tagnetz stellt die Bedienung dieser Linien aber eine weitgehend isolierte Aufgabe dar. Eine Bündelung, auch mit weiteren Nachtbuslinien im VVS, erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher nicht zielführend.

Das Linienverkehrsangebot im Landkreis wird durch zahlreiche **Rufautoverkehre** ergänzt. Diese sind so auszugestalten, dass die Linienfahrten der Verkehrsunternehmen nicht konkurrenziert werden. Liniengenehmigungen für Rufautoverkehre sind deshalb grundsätzlich im Zusammenhang mit dem Regelangebot zu sehen.

#### 4.3.5 Künftige Linienbündel im Landkreis Esslingen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Landkreis Esslingen abgegrenzten Linienbündel und den jeweils angestrebten Harmonisierungszeitpunkt.

Linienbündel		Linien	Harmonisierungszeitpunkt
(1)	Leinfelden-Echterdingen - Filderstadt	35, 36, 36a, 37, 38, 38a, 806	30.11.2018
(2)	Esslingen (N)	102, 103, 104, 105, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 117, 132, 138	30.06.2018
(3)	Esslingen (N) - Schurwald	106, 114	31.12.2018
(4)	Esslingen (N) - Ostfildern	119, 120, 121, 122, 131, 131a	31.12.2016
(5)	Plochingen - Reichenbach	140, 141, 142, 143, 144, 148, 149, 262	31.12.2018
(6)	Köngen - Wendlingen (N)	151, 152, 153, 184, 196-1	30.06.2017
(7)	Kirchheim (T) - Wernau	145, 146, 161, 163, 165, 168	31.12.2018
(8)	Kirchheim (T) - Lenningen - Weilheim (T)	173, 174, 175, 176, 177, 177/1	31.12.2016
(9)	Nürtingen - Neuffen	171, 179, 180, 181, 182, 183, 183a, 185, 191, 192, 194, 198, 199	31.12.2017
(10)	Nürtingen - Neckartenzlingen	166, 166a, 186, 187, 188, 189, 196-2, 197	30.11.2019
(11)	Aichtal - Filderstadt	75, 167, 167a, 190, 809	30.11.2019

#### 4.3.5.1 Bündel 1: Verkehrsraum Leinfelden-Echterdingen - Filderstadt

Anl. 4.2 Dieses Bündel umfasst die zu den SSB-Linien 73 – 77 korrespondierenden Buslinien im Filderraum, die neben lokalen Erschließungsaufgaben insbesondere eine Zubringerfunktion zur Filder-S-Bahn übernehmen. Kristallisationspunkte dieses Teilnetzes sind vor allem die S-Bahn-Haltestellen „Echterdingen“ und „Filderstadt“, teilweise bestehen aber auch an den Stationen „Leinfelden“ und „Oberaichen“ Übergangsmöglichkeiten auf den Schienenverkehr. An den zentralen Verkehrsknoten werden außerdem Anschlüsse zwischen den Buslinien untereinander hergestellt. Da bei einzelnen Linien Linienabschnitte je nach Tageszeit unterschiedlich dicht bedient werden, erwartet der Landkreis aus der Bündelung der Linien auch den Erhalt betrieblicher Synergien.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(1) Leinfelden- Echterdingen - Filderstadt	35	Leinfelden – Plattenhardt – Bernhausen – Ruit
	36 36a	Echterdingen – Bernhausen – Neuhausen
	37	Sielmingen – Bernhausen – Plattenhardt
	38 38a	Musberg – Leinfelden – Echterdingen – Stetten
	806	(Degerloch –) EnBW City – Bernhausen
	Jährliche Betriebsleistung: 1.171.500 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: 30.11.2018	

#### 4.3.5.2 Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen (N)

Anl. 4.3 In diesem Bündel werden alle Linien – mit Ausnahme der O-Bus Linien 101 und 118 – zusammengefasst, die dem Stadtverkehrsnetz Esslingen zuzurechnen sind. Aufgabe dieser Linien ist die Erschließung des Stadtgebiets und die Anbindung der Siedlungsbereiche an den Schienenverkehr. Einzelne Verkehre reichen auch über die Stadtgrenze hinaus. Als zentraler Verknüpfungspunkt der Stadtlinien untereinander, zum regionalen Busverkehr und zum S-Bahn- und Regionalzugverkehr fungiert der Bahnhof Esslingen mit seinem angeschlossenen ZOB, der von nahezu allen Linien angefahren wird. Zwischen den Linien des Stadtverkehrsnetzes bestehen vielfältige betriebliche Zusammenhänge, die durch die Zusammenfassung in einem Bündel gewahrt bleiben. Die Stadt Esslingen nimmt die Aufgabe des ÖPNV in ihrem Gebiet selbst wahr und hat dies auch für die Zukunft bekundet. Unabhängig davon wird das Linienbündel gebildet. Allerdings erfolgt eine zukünftige Vergabe (wettbewerbliches oder nicht wettbewerbliches Verfahren) entweder als Inhouse-Vergabe oder nur mit Zustimmung der Stadt Esslingen (N).

Linienbündel	Linien	Laufweg
(2) Esslingen (N)	102	Zell – Esslingen (N) ZOB – Weil – Mettingen
	103	Zell – Esslingen (N) ZOB – Weil – Stuttgart-Hedelfingen
	104	Esslingen (N) ZOB – Industriegebiet – Sirnau – Deizisau
	105	Esslingen (N) Am schönen Rain – Städt. Kliniken – ZOB
	108	Esslingen (N) ZOB – Jägerhaus (– Dulkhäusle)
	109	Esslingen (N) ZOB – Rüdern – Neckarhalde
	110	Esslingen (N) ZOB – Hohenkreuz – Wäldenbronn
	111	Esslingen (N) ZOB – St. Bernhardt – Serach
	112	Esslingen (N) ZOB (– Hohenkreuz) – Dulkhäusle (– Jägerhaus)
	113	Esslingen (N) ZOB – Zollberg / Adenauerbrücke – Berkheim
	115	Esslingen (N) ZOB – Oberesslingen – Zell
	117	Esslingen (N) ZOB – Serach – Hohenkreuz – Wäldenbronn
	132	Oberesslingen – Serach – Rüdern – Neckarhalde
	138	Jägerhaus – Oberesslingen – Zell – Sirnau – Berkheim
	Jährliche Betriebsleistung:	
Harmonisierungszeitpunkt:		30.06.2018



### 4.3.5.3 Bündel 3: Verkehrsraum Esslingen (N) - Schurwald

Anl. 4.4 Bündel 3 vereinigt die beiden Buslinien 106 und 114, die die östlich von Esslingen (N) gelegenen Schurwaldgemeinden direkt mit dem Mittelzentrum Esslingen (N) und seinem Bahnhof verbinden. Die Charakteristik beider Linien mit erhöhten Leistungsanforderungen im Schülerverkehr und Stichfahrten zur Flächenerschließung ist nahezu gleich. Beide Linien verkehren im Korridor zwischen Aichschieß und Esslingen (N) ZOB weitgehend parallel, so dass sich insbesondere in den Spätverkehrszeiten auch eine abgestimmte Fahrplangestaltung empfiehlt.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(3) Esslingen (N) - Schurwald	106	Esslingen (N) – Baltmannsweiler – Hohengehren (– Schorndorf)
	114	Esslingen (N) – Aichwald-Aichschieß – Aichelberg
	Jährliche Betriebsleistung: 666.900 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2018	

#### 4.3.5.4 Bündel 4: Verkehrsraum Esslingen (N) - Ostfildern

Anl. 4.5 Mit dem Bündel 4 werden jene Buslinien gebündelt, die den unmittelbar südwestlich an die Stadt Esslingen (N) angrenzenden Bereich der östlichen Filder erschließen und auch direkt mit dem Mittelzentrum Esslingen (N) verbinden. Mit Ausnahme der Linie 121 verkehren die Linien dabei in einem eng umgrenzten Korridor im Zulauf auf den Verkehrsknoten Esslingen (N) Bahnhof/ZOB, teilweise sogar auf identischen Linienwegen. Eine Abstimmung der Fahrpläne ist hier zwingend. Diese Anforderung gilt auch für den Bereich der Stadt Ostfildern, wo alle Linien – wiederum mit Ausnahme der Linie 121 – Anschlüsse auf die Linien U7 und U8 der Stadtbahn Stuttgart vermitteln. Die Linie 121 stellt ein spezielles Angebot für eine kleine Fahrgastgruppe dar. Da sie dabei die Hauptrouten der Linien 119 und 120 konkurrenziert, erscheint eine Zusammenfassung mit diesen Linien zwingend.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(4) Esslingen (N) - Ostfildern	119	Esslingen (N) – Ostfildern-Nellingen – Denkendorf
	120	Esslingen (N) – Ostfildern-Nellingen – Neuhausen (F) (– Wolf- schlugen)
	121	Esslingen (N)-Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen (F)
	122	Esslingen (N) – Ostfildern-Scharnhausen – Flughafen/Messe
	131 131a	Esslingen (N) – Ostfildern-Ruit – Stuttgart-Heumaden – Ostfil- dern-Kemnat (– Scharnhausen Industriegebiet)
	Jährliche Betriebsleistung: 1.837.700 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2016	

#### 4.3.5.5 Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen - Reichenbach (F)

Anl. 4.6 In diesem Bündel sind vor allem die Buslinien zusammengefasst, die die im Raum Plochingen gelegenen Gemeinden mit dem Bahnhof Plochingen verbinden. Eine Abstimmung der Fahrpläne am Knoten Plochingen ist dabei erwünscht. Ein Teil der Linien vermittelt aber auch Zuganschlüsse an dem benachbarten Bahnhof Reichenbach (F). Hier erscheint eine Einbeziehung in das restliche Bündel wegen der bereits bestehenden betrieblichen Verflechtungen sinnvoll.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(5) Plochingen - Reichenbach (F)	140	Esslingen (N) – Altbach – Plochingen
	141	Plochingen ZOB – Stumpenhof
	142	Plochingen – Reichenbach (F)
	143	Deizisau – Plochingen
	144	Kirchheim (T) – Hochdorf – Reichenbach (F) – Plochingen
	148	Reichenbach (F) Rissalde – Bahnhof – Hochhaus
	149	Plochingen ZOB – Stumpenhof – Baltmannsweiler (– Schorndorf)
	262	Plochingen – Reichenbach (F) – Schorndorf
	Jährliche Betriebsleistung:	958.300 Fahrzeugkilometer
	Harmonisierungszeitpunkt:	31.12. 2018

#### 4.3.5.6 Bündel 6: Verkehrsraum Köngen - Wendlingen (N)

Anl. 4.7 Das Linienbündel 6 umfasst primär die Buslinien, die in Wendlingen (N) an die S-Bahn-Linie S1 angebunden sind. Auch Übergänge zwischen den Busverkehren sollten hier ermöglicht werden. Zwischen den Linien besteht zudem Koordinierungsbedarf hinsichtlich der Bedienung des Korridors Zizishausen – Nürtingen und des Wendlinger Industriegebiets. Wegen der Bedeutung des Schülerverkehrs insbesondere auf den Linien 152 und 153 sind im Einzelfall jedoch die Belange dieser Verkehre mit den Anforderungen an Vertaktung und Anschlussbindung abzuwägen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(6) Köngen - Wendlingen (N)	151	Wendlingen (N) – Köngen – Wendlingen (N)
	152	Wendlingen (N) Bahnhof – Am Sportplatz – Bahnhof
	153	Unterensingen – Nürtingen-Zizishausen – Oberboihingen
	184	Nürtingen-Zizishausen – Unterensingen – Wendlingen (N)
	196-1	Nürtingen – Oberboihingen – Wendlingen (N)
	Jährliche Betriebsleistung: 241.900 Fahrzeugkilometer	
	Harmonisierungszeitpunkt: 30.06.2017	

#### 4.3.5.7 Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Wernau (N)

Anl. 4.8 Das Linienbündel 7 fasst die heutigen Stadtverkehre der Städte Kirchheim (T) und Wernau (N) zu einer Einheit zusammen. Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen und Korrespondenzen innerhalb des Netzes sowie zahlreicher Linienüberlagerungen soll der Verkehr künftig aus einer Hand erstellt werden. Dieser Ansatz erhält die heutigen Synergien und schafft gleichwohl Spielräume für eine fortlaufende Weiterentwicklung der Stadtverkehre im Hinblick auf die sich verändernden Anforderungen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(7) Kirchheim (T) / Wernau	145	Wernau (N) Bahnhof – Königsberger Str. – Brühl [Stadtverkehr]
	146	Wernau (N) Bahnhof – Marienstraße – Brühl [Stadtverkehr]
	161	Kirchheim (T) Altvaterweg – ZOB – Ötlingen
	163	Ötlingen – Lindorf – Kirchheim (T) ZOB – Schafhof
	165	Kirchheim (T) – Ohmden
	168	Kirchheim (T) – Notzingen – Wernau (N)
	Jährliche Betriebsleistung:	
Harmonisierungszeitpunkt:		31.12.2018

#### 4.3.5.8 Bündel 8: Verkehrsraum Kirchheim (T) - Lenningen - Weilheim (T)

Anl. 4.9 Bündel 8 fasst die Linien des Teilnetzes Lenningen/Weilheim (T) zusammen. Bezugspunkt der meisten dieser regionalen Buslinien ist der Bahnhof Kirchheim (T), wo Anschlüsse auf die S-Bahn herzustellen sind. Daneben ist aber auch die Bedienung des Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehrs nach Kirchheim (T) selbst von Bedeutung. Durch die Verknüpfung von Linien am Bahnhof Kirchheim (T) sind zusätzliche Freiheitsgrade hinsichtlich der Linienführung im City-Bereich sowie hinsichtlich der Fahrzeugumläufe erzielbar. Die Linie 177 ergänzt den Stundentakt der sog. „hinteren Teckbahn“ zu einem Halbstunden-Takt zwischen Kirchheim (T) und Oberlenningen. Aufgrund der Zusammenfassung mit den restlichen Linien des Teilnetzes werden bestehende betriebliche Synergien erhalten und ggf. in der Schwachverkehrszeit neue ermöglicht. Die Zusammenfassung der Linien in einem Bündel erleichtert eine effiziente Erstellung der Betriebsleistungen.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(8) Kirchheim (T) - Lenningen - Weilheim (T)	173	Bissingen (T) – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T)
	174	Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Hepsisau – Neidlingen
	175	Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Bissingen (T) – Weilheim (T)
	176	Kirchheim (T) – Nabern – Bissingen (T) – Ochsenwang
	177	Kirchheim (T) – Lenningen – Donnstetten
	177/1	Rad-/Wanderbus Schwäbische Alb
	Jährliche Betriebsleistung:	
Harmonisierungszeitpunkt: 31.12.2016		

#### 4.3.5.9 Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen - Neuffen

Anl. 4.10 Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Tälesbahn Nürtingen – Neuffen (R82) im Jahr 2001 wurde das Busnetz im Umfeld des Bahnkorridors neu geordnet. Dabei wurden die Aufgaben der einzelnen Linien neu definiert und Fahrpläne weitestgehend vertaktet. Aufgrund der engen Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen konnte hier ein sehr wirtschaftlicher Ressourceneinsatz organisiert werden. Dieses seinerzeit entwickelte, erfolgreiche Betriebskonzept wird mit der Bündelung dieser Linien auch künftig erhalten. Dies schließt auch die bahnparallele Buslinie 180 mit ein, die außerhalb der Betriebszeiten des Schienenverkehrs eine Grundbedienung zwischen Neuffen und Nürtingen sichert. Bahnanschlüsse sind in

Linienbündel	Linien	Laufweg
(9) Nürtingen - Neuffen	171	Owen – Nürtingen
	179	Oberlenningen – Erkenbrechtsweiler – Beuren – Neuffen
	180	Beuren – Neuffen – Frickenhausen – Nürtingen
	181	Nürtingen ZOB – Rieth
	182	Nürtingen ZOB – Roßdorf
	183 183a	Nürtingen ZOB – Braike (– Waldfriedhof) – Roßdorf
	185	Grafenberg – Großbettlingen – Nürtingen
	191	Owen – Beuren – Erkenbrechtsweiler – Neuffen (Freizeitbus Blaue Mauer)
	192	Neuffen – Kohlberg – Kappishäusern
	194	Nürtingen-Roßdorf – Neckarhausen
	198	Kohlberg – Tischardt – Frickenhausen
	199	Beuren – Neuffen – Kohlberg – Metzingen
	Jährliche Betriebsleistung:	
Harmonisierungszeitpunkt:		31.12.2017

#### 4.3.5.10 Bündel 10: Verkehrsraum Nürtingen - Neckartenzlingen

Anl. 4.11 Das Linienbündel 10 umfasst die für die Erschließung des Gemeindeverwaltungsverbands Neckartenzlingen an das Mittelzentrum Nürtingen wichtigen Buslinien. Hauptfunktionen dieses Teilnetzes sind die Bewältigung der Schülerverkehre insbesondere nach Nürtingen und Neckartenzlingen und die Übergabe von Berufs- und Ausbildungspendlern an den Regionalzugverkehr am Bahnhof Nürtingen. Die flächige Bedienungsstruktur und die teilweise gegenläufigen Verkehrsströme erfordern eine eng abgestimmte Aufgabenteilung zwischen den Linien und die Möglichkeit flexibler betrieblicher Abstimmungen zwischen den einzelnen Linien. Die Zusammenfassung der Linien in einem Bündel erscheint vor diesem Hintergrund naheliegend.

Linienbündel	Linien	Laufweg
(10) Nürtingen - Neckartenzlingen	166 166a	Kirchheim (T) – Reudern – Nürtingen-Säer – ZOB
	186	Nürtingen-Oberensingen – Hardt
	187	Neckartenzlingen – Bempflingen – Großbettlingen
	188	Nürtingen – Altdorf – Neckartenzlingen – Schlaitdorf
	189	Neckartenzlingen – Neckartailfingen – Schlaitdorf
	196-2	Neckartenzlingen – Bempflingen – Großbettlingen – Nürtingen
	197	Reutlingen – Bempflingen – Neckartenzlingen
	Jährliche Betriebsleistung:	689.800 Fahrzeugkilometer
	Harmonisierungszeitpunkt:	30.11.2019



#### 4.3.5.11 Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal - Filderstadt

Anl. 4.12 Das neu gebildete Linienbündel „Aichtal - Filderstadt“ vereinigt die beiden Regionalverkehrslinien 75 und 809, die die Stadt Aichtal und die Gemeinden im Süden des Landkreises Esslingen an die S-Bahn in Bernhausen anbinden. Die Buslinie 167 wird dem Bündel zugeschlagen, um für im Aichtal mögliche Synergien und eine Verlagerung von Verkehrsleistungen zwischen den dort bedienenden Linien zu ermöglichen

Linienbündel	Linien	Laufweg
(11) Aichtal – Filderstadt	75	(Degerloch -) Bernhausen – Aich – Walddorf
	167 167a	Nürtingen – Aichtal-Grötzingen – Neuenhaus
	190	Neckartenzlingen – Aichtal-Aich – Grötzingen – Neuenhaus
	809	Bernhausen – Harthausen – Aichtal-Grötzingen.– Aich – Neuenhaus
	Jährliche Betriebsleistung: 719.600 Fahrzeugkilometer	
Harmonisierungszeitpunkt: 30.11.2019		

## **5 Bewertung**

### **5.1 Zielsetzung und Methodik**

Gemäß § 11 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG ist im Rahmen der Bearbeitung des Nahverkehrsplans das bestehende ÖPNV-Angebot einer Bewertung zu unterziehen. In dieser Bewertung werden die Stärken und Schwächen des ÖPNV-Angebots im Landkreis Esslingen herausgearbeitet. Daneben soll auch festgestellt werden, ob für Räume vergleichbarer Strukturen gleichwertige Angebote vorliegen. Die Bewertungsergebnisse bilden die Basis für die Formulierung von Zielsetzungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV (Kapitel 6 - Einzelziele).

Die Bewertung selbst besteht aus zwei Stufen. In der ersten Stufe erfolgt ein Vergleich der Bestandsdaten mit den in Kapitel 4.2 vorgegebenen Zielen zum Verkehrsangebot. Dieser Vergleich liefert Hinweise auf die Güte oder Defizite des vorhandenen ÖPNV-Angebots.

In einer zweiten Bewertungsstufe werden ergänzend die spezifischen örtlichen Gegebenheiten wie Verkehrspotenziale, besondere Anforderungen von Benutzergruppen (z. B. Schüler) sowie Anregungen von Kommunen und Verkehrsunternehmen einbezogen. Diese zweite Stufe bildet dann die endgültige Grundlage für die Ableitung von Zielsetzungen zu den Linienverkehren.

### **5.2 Ermittelte Angebotsdefizite**

Zeigt sich bei der Gegenüberstellung von Ist-Werten und Bewertungskriterien eine negative Abweichung von den Soll-Maßzahlen, so wird daraus ein Untersuchungsbedarf abgeleitet (Stufe 1). Die abschließende verkehrliche Beurteilung (Stufe 2) führt dann entweder zur Tolerierung der Abweichungen oder zur Entwicklung möglicher Lösungsansätze. Beide Bewertungsschritte sind im Folgenden für die ermittelten Defizit-Bereiche dargestellt.

## 5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen

Anl. 2.5 - 2.8 Getrennt nach den (Mittel-)Bereichen Esslingen (N), Filder, Kirchheim (T) und Nürtingen werden für die jeweils zugehörigen Gemeinden und Teilorte auf topographischen Karten die Einzugsbereiche von Haltestellen dargestellt (Anlagen 2.5 bis 2.8). Weil dabei das schlichte Vorhandensein einer Haltestelle nicht zwingend bereits die ÖPNV-Erschließung eines Gebiets sichert, sondern im Sinne des Kap. 4.2.3 auch eine Mindest-Anzahl von Busabfahrten dort gefordert wird, wurden zusätzlich alle Haltestellen aus der Auswertung herausgenommen, an denen an Normalwerktagen (Mo-Fr) weniger als 11 Bus-Abfahrten stattfinden.

Tab. 5.1 Durch die Überlagerung der Einzugsbereiche der verbliebenen, erschließungsrelevanten Haltestellen mit den bestehenden Siedlungsflächen lassen sich Erschließungsdefizite lokalisieren. Sind in diesen Defizitbereichen mehr als 200 Auszubildende, Beschäftigte oder Einwohner betroffen, besteht in jedem Fall Untersuchungsbedarf. In Einzelfallbetrachtungen wurde dann abgewogen, ob sich auch ein Handlungsbedarf ableiten lässt. Die Ergebnisse dieser Abwägung sind in Tabelle 5.1 dargestellt.

**Tabelle 5.1: ÖPNV-Erschließungsdefizite mit Maßnahmenvorschlägen (alphabetisch sortiert nach Kommunen)**

Gemarkung	Erschließungsdefizit im Bereich ...	Maßnahmenvorschlag / Weiteres Vorgehen
Aichwald	Aichschieß-West (Gewerbegebiet)	Das Nachfragepotenzial rechtfertigt keine ÖPNV-Angebotsänderung. Den wenigen betroffenen Fahrgästen kann ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.
Beuren	Beuren-Norwest (Gewerbegebiet Morglachäcker)	Das Gebiet um die nordwestliche Linsenhofer Straße liegt außerhalb der Einzugsbereiche vorhandener Bushaltestellen. Bei der Besiedlung in diesem Bereich handelt es sich um kleinere Gewerbegebiete. Eine Stichfahrt vorhandener Buslinien erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt wegen des vorhandenen geringen Nachfragepotenzials nicht zu rechtfertigen. Den Arbeitnehmern in diesem Bereich muss daher auch weiterhin ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle „Balzholzer Straße“ zugemutet werden.
Bissingen (T)	Ochsenwang	Die vorhandene Haltestelle „Rathaus“ wird relativ selten bedient. Wegen der geringen Ortsgröße (< 1.000 Ew.) und des hohen Schüler-Anteils unter den Ochsenwanger Fahrgästen genügt eine Ausrichtung des Fahrplanangebots an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs.

Deizisau	Deizisau-West (Gewerbegebiet)	Die Schaffung einer Haltestelle in der Esslinger Straße im Verlauf der L. 104 erscheint wegen des geringen Nachfragepotenzials in diesem Bereich verzichtbar.
Denkendorf	Haltestelle Forschung	Die Haltestelle wird relativ selten bedient. Dies wird jedoch der vorhandenen ÖPNV-Nachfrage gerecht. Es besteht kein Handlungsbedarf.
Esslingen (N)	Rüdern-Südwest und Serach-Nord	Es handelt sich um kleinere Siedlungsbereiche, die außerhalb der 500 m - Einzugsbereiche vorhandener Bushaltestellen liegen. In beiden Fällen ist aufgrund der Straßensituation bzw. aufgrund einer fehlenden Wendenmöglichkeit für Linienbusse keine Änderung der Situation möglich. Den wenigen betroffenen Einwohnern kann ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.
Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler-West	Der Bereich ist durch den Einzugsbereich der Bushaltestelle „Untere Straße“ nicht abgedeckt. Zur Verbesserung der Erschließung müsste die Linie 100, 172 oder 179 um eine Schleife durch Erkenbrechtsweiler verlängert werden. Da dies aufgrund der straßenbaulichen Gegebenheiten jedoch nicht möglich ist, muss die derzeitige Situation auch künftig akzeptiert werden.
Erkenbrechtsweiler	Erkenbrechtsweiler-Ost	Zur Verbesserung dieser Situation müsste eine zusätzliche Haltestelle an der K 1264 (z. B. im Bereich Jahnstraße) eingerichtet werden (L. 179); Änderungen beim Linienverlauf wären nicht erforderlich.
Filderstadt	Bernhausen-Ost, Bonlanden-Süd, Harthausen-Nord	Es handelt sich zum einen um einen sehr kleinen Bereich, der nicht durch die Einzugsbereiche vorhandener Haltestellen abgedeckt ist (Bernhausen-Ost) und zum anderen um Gebiete, bei denen wegen der beengten Straßensituation eine bessere Andienung mit Linienbussen nicht möglich ist (Bonlanden-Süd, Harthausen-Nord). Den Bewohnern dieser Siedlungsränder müssen auch weiterhin längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle zugemutet werden.
Frickenhausen	Südwestliche Tischardter Straße	Zur besseren Erschließung des Gebiets könnte im Verlauf der L. 198 im Kreuzungsbereich Tischardter Straße / Daimlerstraße eine zusätzliche Haltestelle geschaffen werden. An der schnell befahrenen Tischardter Straße empfiehlt sich die Einrichtung von Busbuchten.
Großbettlingen	Großbettlingen-Südwest	Es handelt sich lediglich um den Siedlungsrand. Den Fahrgästen aus diesem Bereich ist ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zumutbar.
Großbettlingen	Kleinbettlingen	Die vorhandenen Haltestellen werden relativ selten bedient. Wegen der geringen Ortsgröße (< 1.000 Ew.) und des hohen Schüleranteils unter den Kleinbettlinger Fahrgästen genügt eine Ausrichtung des Fahrplanangebots an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs.
Hochdorf	Hochdorf-Ost	U. a. zur Erschließung des derzeit im Bau befindlichen Gewerbegebiets Bühl (ca. 80 zu erwartende Arbeitsplätze) sollte in der Nähe des Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Roßwälder Straße / Ostring eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden. Diese Haltestelle müsste mit einer Stichfahrt der L. 144 in die Roßwälder Straße mit Wende im Kreisverkehr angedient werden.

Kirchheim (T)	Kirchheim-Nord (Alte Plochinger Steige)	Bislang wird der Siedlungsbereich durch ein Ruftaxi ange- gedient. Aufgrund des Nachfragepotenzials wäre zur Erschließung des nördlichen Kirchheim die Schaffung einer Stadtbuslinie sinnvoll. Diese Linie sollte an den Bahnhof angebunden sein und Anschlüsse zur S1 bie- ten.
Kirchheim (T)	Südöstliches Jesingen	Das geringe Nachfragepotenzial in diesem Bereich rechtfertigt eine Angebotsänderung nicht. Die nächstge- legenen Haltestelle ist ca. 650 m entfernt.
Kirchheim (T)	Nördliches Nabern	Zur Beseitigung dieses Defizits wäre eine Änderung des Fahrwegs der Linie 176 erforderlich. Aufgrund der relativ schmalen und verkehrsberuhigten Straßen in Nabern sollte jedoch auf diese Maßnahme verzichtet werden.
Kirchheim (T)	Östliches Nabern	Dieser sehr kleine nicht erschlossene Bereich kann als tolerierbar eingestuft werden.
Köngen	Köngen-Süd	Es handelt sich um einen relativ kleinen Bereich, für den eine Angebotsänderung nicht zu rechtfertigen wäre.
Leinfelden- Echterdingen	Stetten-Nordost (Gewerbegebiet)	Eine Einbindung des Gewerbegebiets in den Linienv- erlauf der Linie 38 sollte geprüft werden.
Lenningen	Schlattstall-Süd	Die Haltestelle „Etterstraße“, die als Stichfahrt in die Linie 177 eingebunden ist, wird nur in Lastrichtung be- dient. Nach Möglichkeit soll die Haltestelle in beiden Richtungen angefahren werden.
Lichtenwald	Thomashardt-West	Der relativ geringen Anzahl betroffener Bürger kann ein etwas längerer Fußweg (ca. 600 m) zur Haltestelle „He- genloher Straße“ zugemutet werden. Eine Verlaufsände- rung der L. 262 ist nicht erforderlich.
Neckar- tailfingen	Neckartailfingen- Nordost	Zur besseren Erschließung des Gebiets um die nördliche Ziegelhaldenstraße wird eine zusätzliche Haltestelle an der Nürtinger Straße am Ortsausgang in Richtung Neckarhausen (L. 188) empfohlen.
Neckar- tENZlingen	Neckartenzlingen- Südost (Wohngebiet Eichwasen)	Ein Teil des Wohngebiets Eichwasen (Neckartenzlingen Südost) ist nicht durch die Einzugsradien der Haltestelle „Eichwasen“ abgedeckt. Eine Einbindung in die Linie 188 mittels einer Stichfahrt soll aber möglichst vermieden werden, da die Linie 188 durch ihre mäandernde Linien- führung schon heute zu relativ langen Reisezeiten für die Orte jenseits von Neckartenzlingen führt. Wenn möglich soll das Gebiet von der Linie 190 (künftig: 819) erschlos- sen werden.
Neidlingen	Östlicher Siedlungsrand	Es handelt sich um ein sehr kleines Gebiet. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Linienerlänge- rung ist nicht erforderlich.
Neuffen	Neuffen-Nordwest (Gebiet Auchtert)	Die Schaffung einer auf die Tälesbahn ausgerichteten Innerortsverbindung sollte geprüft werden.
Neuhausen (F)	Neuhausen-Ost (Bereich Bismarck- straße/Klingenäcker)	Eine Verbesserung der Erschließungssituation ist auf- grund der straßenbaulichen Gegebenheiten in diesem Gebiet kaum möglich.
Nürtingen	Raidwangen-West	Das Gebiet lässt sich wegen der vorhandenen Straßen- führungen nicht besser an das ÖPNV-Netz anbinden. Den dort wohnenden Fahrgästen müssen auch künftig längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle „Tal- straße“ zugemutet werden.

Nürtingen	Nördliches Neckarhausen	Das Erschließungsdefizit ist nur geringfügig, da die Besiedlung maximal 600 m von der nächstgelegenen Haltestelle entfernt ist. Auf eine Beseitigung des Defizits durch Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich B 297 / Allmandring sollte wegen der problematischen Querung der in diesem Bereich z. T. schnell befahrenen B 297 verzichtet werden. Der Fußweg zur Haltestelle „Halde“ ist zumutbar.
Nürtingen	Oberensingen-Nord und Hardt-West	Zur Erschließung des Gewerbegebiets im nördlichen Oberensingen wird die Stadt Nürtingen in Kürze eine Elektrobushlinie einrichten. Da Hardt ausschließlich mit der L. 186 im Schülerverkehr feinerschlossen wird, wäre zu prüfen, ob die neue Linie über Oberensingen nach Hardt verlängert werden könnte. Hierfür wäre allerdings eine befahrbare Straßenverbindung zwischen dem Gewerbe- und Wohngebiet in Oberensingen zu schaffen.
Oberboihingen	Östliches Oberboihingen (u. a. Gebiet um die Tachenhäuserstraße)	Das Gebiet soll nach Möglichkeit mittels Stichfahrten der Buslinie 196 zur Haltestelle Schule erschlossen werden. Auf diesem Stich soll auch eine neue Haltestelle „Tachenhäuserstraße“ angelegt werden. Sollte von Seiten der Kommune der schon vor einigen Jahren gemachte Vorschlag aus der Bürgerschaft aufgegriffen werden, einen Bürgerbus zur besseren Erreichbarkeit des Friedhofs einzurichten, so könnte zusätzlich oder alternativ zur Beseitigung des Erschließungsdefizits auch das östliche Oberboihingen in den Linienverlauf eingebunden werden.
Ostfildern	Kemnat-West	Die Haltestellen im Gewerbegebiet werden relativ selten bedient. Das Angebot sollte auf mindestens 11 Fahrtenpaare erhöht werden.
Ostfildern	Ruit-Südwest	Es handelt sich um einen sehr kleinen nicht erschlossenen Bereich. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung ist nicht erforderlich.
Ostfildern	Nellingen-Süd (Neuhäuser Straße)	Diese Situation kann im Blick auf die geringe Größe des betroffenen Gebiets weiterhin akzeptiert werden.
Ostfildern	Nellingen-Ost (Siedlungsrand)	Es handelt sich um einen sehr kleinen nicht erschlossenen Bereich. Die Situation ist als unproblematisch einzustufen. Eine Angebotsänderung ist nicht erforderlich.
Ostfildern	Scharnhäuser-West (Gewerbegebiet)	Da die Nutzungsstruktur im nicht erschlossenen Bereich ein relativ kleines Nachfragepotenzial vermuten lässt, kann die Situation akzeptiert werden.
Plochingen	Plochingen-Süd (Gewerbegebiet Filsallee)	Die Stadt Plochingen plant eine Buslinie zur Erschließung des Standorts.
Reichenbach (F)	Reichenbach-Nordwest	In dem nicht erschlossenen Siedlungsbereich sind relativ wenige Bürger betroffen. Es besteht in diesem Bereich auch keine Wendemöglichkeit für Linienbusse, so dass auch die Anpassung des Verlaufs vorhandener Buslinien nicht möglich ist. Den betroffenen Einwohnern muss daher ein etwas längerer Fußweg zur Haltestelle „Schulzentrum“ zugemutet werden.

Unterensingen	Unterensingen-Südwest	Zur Verbesserung der Erschließung sollte eine Erweiterung der Unterensinger Ortsdurchfahrt der Linie 184 über Nürtinger Straße, Brunnenstraße, Flügelstraße und Kirchstraße geprüft werden. Hierzu müsste die Haltestelle „Linde“ in den Kreuzungsbereich Nürtinger Straße / Lindenstraße verlegt und (mindestens) eine zusätzliche Haltestelle an der Kreuzung Brunnen- /Flügelstraße eingerichtet werden.
Weilheim (T)	Weilheim-Nordost (Gewerbegebiet Tobelwasen)	Da die Nutzungsstruktur im nicht erschlossenen Bereich (u.a. mehrere Autohäuser) nur eine sehr geringe Affinität zum ÖPNV aufweist, kann die geschilderte Situation akzeptiert werden.
Weilheim (T)	Weilheim-Nordwest (Gewerbegebiet)	Das nördlich der Autobahn gelegene Gewerbegebiet ist teilweise durch die Haltestelle „Bahnhof“ von Holzmaden aus an das ÖPNV-Netz angebunden. Eine Schleifenfahrt im Gewerbegebiet mit den vorhandenen Buslinien würde die Beförderungszeit für durchfahrende Fahrgäste deutlich erhöhen. Da dies aufgrund des geringen Nachfragepotenzials im Gewerbegebiet nicht akzeptabel wäre, muss die aktuelle Situation auch künftig in Kauf genommen werden.
Weilheim (T)	Weilheim-Ost	Die Haltestelle „Lerchenstraße“ wird relativ selten bedient. Von Seiten des bedienenden Unternehmens sollte betrieblich geprüft werden, ob eine häufigere Andienung der Haltestelle möglich ist.
Weilheim (T)	Weilheim-Süd	Die Richtungshaltestelle „Weinsteige“ wird montags bis freitags relativ selten bedient. Den Fahrgästen aus diesem relativ kleinen Siedlungsbereich ist jedoch ein etwas längerer Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle zuzumutbar.
Wendlingen (N)	Wendlingen-Nord (u.a. Gebiet um die Max-Eyth-Straße), Wendlingen-Ost und Unterboihingen-Ost	Das neu eingerichtete Bürgerbus-System verbessert die Erschließung für einen (kleinen) Teil des Nachfragepotenzials. Daher empfiehlt sich eine generelle Neustrukturierung des Stadtverkehrs. Insbesondere mit Blick auf die verlängerte S-Bahn-Linie S1 (Plochingen - Wendlingen (N) - Kirchheim (T)) sollte eine regelmäßige Anbindung der Wendlinger Stadtteile an den Bahnhof geschaffen werden.
Wolfschlugen	Wolfschlugen-Süd (Wohngebiet Hardter Straße Süd)	Der Bereich liegt außerhalb der Einzugsradien der Haltestellen „Löwen“ und „Reinhardtstraße“. Daher sollte für diesen Bereich ein Erschließungskonzept erarbeitet werden. Mögliche Lösung könnte eine Schleifenfahrt der Linie 120 über Reinhardt-, Rathaus- und Kirchstraße sein. Die betriebliche Machbarkeit (Umlaufzeiten) müsste allerdings zunächst geprüft werden, da die Linie vorrangig Anschlüsse zu Schienenverkehrsmitteln herstellen muss.

## 5.2.2 Beförderungszeiten und -geschwindigkeiten

Anl. 5.1 - In der VDV-Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“  
5.4 sind Reisezeitempfehlungen für die Relationen der zentralörtlichen Gliederung dargestellt und erläutert (siehe Kapitel 4.2). Für das Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit existieren derartige Empfehlungen nicht. Das Kri-

terium wurde ergänzt, um ggf. für den Fahrgast ungünstige Auffälligkeiten (z. B. sehr lange Umsteigezeiten) feststellen zu können.

Die Empfehlungen für die Reisezeiten wurden (nach Subtraktion von Zu-, Abgangs- und Wartezeiten) den tatsächlichen, im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten Beförderungszeiten der betreffenden Relationen gegenübergestellt. Es wurde nun für jede dieser Relationen überprüft, ob die errechneten Beförderungszeiten größer als die maximal empfohlenen Werte sind oder die Beförderungsgeschwindigkeit den Warnwert unterschreitet. Ist dies der Fall, so liegt ein Untersuchungsbedarf vor. Die Ergebnistabellen sind in den Anlagen 5.1 bis 5.4 enthalten. Die Darstellung erfolgt dort in der alphabetischen Reihenfolge nach Mittelbereichen, Kommunen und Teilorten/Stadtteilen.

Die Rechenergebnisse zeigen, dass beim Kriterium Beförderungszeit bei einer Gegenüberstellung Ist-Werte/VDV-Sollwerte nur wenige Defizite auftreten. Bei nahezu allen untersuchten Teilorten liegen die tatsächlichen Beförderungszeiten unter den empfohlenen Maximalwerten. Lediglich im Bereich Filder und im Mittelbereich Kirchheim (T) treten einige Defizite auf. Im Bereich Filder werden für die Fahrmöglichkeiten Filderstadt/Leinfelden-Echterdingen – Esslingen relativ lange Beförderungszeiten festgestellt. Dies ist mit der stärkeren Ausrichtung dieses Filderbereichs auf das Oberzentrum Stuttgart zu erklären. Ursache für die langen Beförderungszeiten aus dem Mittelbereich Kirchheim (T) (Bissingen (T), Erkenbrechtsweiler, Lenningen) sind die relativ großen Entfernungen zu den übergeordneten Zentren sowie der Umstand, dass hier eine vergleichsweise lange Teilstrecke mit dem Bus zurückgelegt werden muss. Handlungsbedarf aufgrund der festgestellten Abweichungen von den VDV-Richtwerten besteht beim Kriterium Beförderungszeit nicht.

Beim Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit ist erwartungsgemäß festzustellen, dass bei Schienenverbindungen oder bei Überland-Busverbindungen mit wenigen Haltestellen relativ hohe Geschwindigkeiten zu erreichen sind. Insbesondere bei innerstädtischen Verbindungen mit



überwiegender Erschließungsfunktion treten Werte unter 15 km/h nicht selten auf. Alle Relationen, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 km/h unterschreiten, sind im Folgenden dargestellt und bewertet:

**Tabelle 5.2: Unterschreitungen eines Warnwerts von 10 km/h bei der Beförderungsgeschwindigkeit (alphabetisch sortiert nach Kommunen)**

Gemarkung	Betroffene Wochentagestypen	Hintergründe/Maßnahmenvorschläge
Aichwald-Lobenrot - Esslingen	Mo-Fr, So+Fe	Fahrten der L. 114 nach Lobenrot werden über Krummhardt und Aichelberg geführt, so dass Fahrgäste nach Lobenrot eine Schleifenfahrt machen müssen. Dies ist jedoch aufgrund der geringen betroffenen Fahrgastzahl vertretbar. Keine Maßnahme erforderlich.
Bempflingen-Kleinbettlingen - Bempflingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Bei den betrachteten Verbindungen sind Fußwegverbindungen und Umwege enthalten. Die Regelverbindung Kleinbettlingen – Bempflingen (L. 187; Schulbuslinie) liegt deutlich über dem Warnwert. Keine Maßnahme erforderlich.
Deizisau - Plochingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	In der Berechnung sind deutliche längere Fahrmöglichkeiten über Oberesslingen (L. 104, S1) enthalten. Die Direktverbindung (L. 143) liegt deutlich über dem Warnwert. Keine Maßnahme erforderlich.
Esslinger Stadtteile Berkheim, Brühl, Neckarhalde, Pliensauvorstadt, Rüdern, Serach, Simau, Weil zum Bahnhof Esslingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Bei den Verbindungen zwischen den Esslingen Stadtteilen und dem Esslinger Bahnhof handelt es sich um innerstädtische Verbindungen mit überwiegender Feinerschließungsfunktion (teils mit Hanglagen). Keine Maßnahme erforderlich.
Filderstadt-Harthausen - Esslingen	Sa, So+Fe	Umgewige Fahrten mit mehrmaligem Umsteigen (Umstieg i. d. R. auf die S-Bahn in Echterdingen). Da Harthausen eher Richtung Nürtingen/Stuttgart orientiert ist, sind keine Maßnahmen erforderlich.
Hochdorf - Plochingen	Sa	In der Berechnung sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Kirchheim (L. 144, S1) enthalten. Die Direktverbindung (L. 144) liegt deutlich über dem Warnwert. Keine Maßnahme erforderlich.
Kohlberg - Neuffen	So+Fe	In der Berechnung sind einzelne, deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Frickenhausen enthalten. Die Direktverbindung (L. 199) liegt deutlich über dem Warnwert. Keine Maßnahme erforderlich.
Neuffen-Kappishäusern - Neuffen	Sa, So+Fe	
Ostfildern-Ruit - Esslingen	So+Fe	In der Berechnung sind längere Fahrmöglichkeiten über Scharnhäuser Park bzw. über Ostfildern enthalten. Die Direktverbindung (L. 131) liegt deutlich über dem Warnwert. Keine Maßnahme erforderlich.
Plochingen-Stumpfenhof - Plochingen	Mo-Fr, Sa, So+Fe	Der Stadtteil Stumpfenhof ist aufgrund seiner Hanglage vom Bahnhof Plochingen her nur über einen Umweg zu erreichen. Die Buslinie 141, die die Verbindung herstellt, macht außerdem zur Haltestelle „Lettenäcker“ eine Stichfahrt. Keine Maßnahme erforderlich.
Unterensingen - Wendlingen	Sa, So+Fe	In der Berechnung sind deutlich längere Fahrmöglichkeiten über Nürtingen (L. 184, R8) enthalten. Die Direktverbindung (L. 184) liegt deutlich über dem Warnwert. Keine Maßnahme erforderlich.

Die Defizite beim Kriterium Beförderungsgeschwindigkeit sind demnach in allen Fällen gut begründeten Netzkonzeptionen geschuldet oder werden durch die Ausgabe von Umwegfahrten durch die Fahrplanauskunft in Schwachverkehrszeiten ausgelöst. In den ersteren Fällen sollten die Auffälligkeiten bei der Neukonzeption von Linien allerdings mit bedacht und nach Möglichkeit ausgeräumt werden. Dringender Handlungsbedarf wird auf der Basis dieses Kriteriums jedoch nicht abgeleitet.

### **5.2.3 Bedienungshäufigkeiten**

Bei der Bewertung der Bedienungshäufigkeiten wird die Mindestbedienung (siehe Abb. 4.4) zugrunde gelegt. Hierbei wird das aktuelle Angebot den Anforderungen der Mindestbedienung in Form von Fahrtenpaaren (FP) gegenübergestellt.

Anl. 4.1 Die Anforderungen für die Mindestbedienung entlang der Achsen sind in Anlage 4.1 dargestellt.

**Tabelle 5.3: Unterschreitungen der Mindestbedienung und Maßnahmenvorschläge  
(sortiert nach Verkehrstagen)<sup>1</sup>**

<b>Montag bis Freitag</b>			
<b>Relation</b>	<b>Defizit (in FP)</b>	<b>Lösungsvorschlag</b>	<b>Zusätzliche FP</b>
Esslingen (N)- Baltmannsweiler	9	Das bestehende Ruftaxi-Angebot am Abend kann nicht zur Abmilderung des Defizits beitragen, da die Fahrten nur in Nächten auf Samstage und Feiertage angeboten werden. Demzufolge sollen neun zusätzliche Fahrtenpaare der Linie 106 zwischen Esslingen (N) und Hohengehren eingerichtet werden.	9
Nürtingen-Raidwangen	10	Das Defizit wird durch drei abendliche Ruftaxi-Fahrten in Lastrichtung abgemildert. Demnach sollen sieben zusätzliche Fahrtenpaare der Linie 185 zwischen Nürtingen und Großbettlingen eingerichtet werden.	7
Raidwangen- Großbettlingen	5		7
Altdorf-Neckartailfingen	8	Das Defizit wird durch drei abendliche Ruftaxi-Fahrten in Lastrichtung abgemildert. Demnach sollen fünf zusätzliche Fahrtenpaare der Linie 188 zwischen Nürtingen und Neckartenzlingen eingerichtet werden.	5
Neckartailfingen- Neckarhausen- Nürtingen	6		5
Neckartenzlingen- Altdorf	2		5
Esslingen (N)- Aichschieß	2	Das Defizit soll durch zwei zusätzliche Fahrtenpaare der Linie 114 zwischen Esslingen (N) und Aichelberg ausgeglichen werden. Eine Anrechnung von Ruftaxi-Fahrten ist nicht möglich, da am meist belasteten Querschnitt (überörtlich zwischen Aichschieß und Esslingen (N)) über 1.000 Fahrgäste je Normalwerktag unterwegs sind und die Mindestbedienung daher vollständig mit Linienfahrten gefahren werden soll.	2
Unterensingen- Wendlingen (N)	1	Das Defizit soll durch ein zusätzliches Fahrtenpaar der Linie 184 zwischen Wendlingen (N) und Unterensingen ausgeglichen werden.	1
Notzingen-Wernau (N)	1	Das Defizit soll durch ein zusätzliches Fahrtenpaar der Linie 168 zwischen Notzingen und Wernau (N) ausgeglichen werden.	1
Plochingen-Deizisau	4	Das Defizit muss nicht behoben werden, da für Deizisau mit der Linie 104 nach Esslingen genügend alternative Fahrmöglichkeiten bestehen.	0
Leinfelden- Steinenbronn	3	Das Defizit leitet sich aus Anforderungen aus dem Landkreis Böblingen ab und ist im Zusammenhang mit dem rechnerischen Überangebot auf der Relation Echterdingen - Steinenbronn zu bewerten. In Anbetracht der dadurch grundsätzlich gut abgedeckten Anbindung an die Filder-S-Bahn wird gegenwärtig kein Handlungsbedarf gesehen.	0

Grötzingen-Harthausen	7	Das Defizit soll durch eine Umschichtung von Fahrten zwischen Filderstadt-Bernhausen und Aich von der Linie 75 auf die Linie 809 erfolgen.	0
Kohlberg-Neuffen	1	Das Defizit muss nicht behoben werden, da für Kohlberg mit der Linie 198 nach Frickenhausen genügend alternative Fahrmöglichkeiten bestehen.	0
Gutenberg-Oberlenningen	1	Das Defizit muss nicht behoben werden, da da zwischen Gutenberg und Oberlenningen ausreichend ergänzende Ruftaxi-Fahrten zur Verfügung stehen.	0
Ohmden-Jesingen	1	Das Defizit muss nicht behoben werden, da zwischen Ohmden und Kirchheim ausreichend ergänzende Ruftaxi-Fahrten zur Verfügung stehen.	0
Erkenbrechtsweiler-Hochwang-Unterenningen	3	Das Defizit muss nicht behoben werden, da in Lastrichtung sechs abendliche Ruftaxi-Fahrten angeboten werden.	0

<b>Samstag</b>			
<b>Relation</b>	<b>Defizit (in FP)</b>	<b>Lösungsvorschlag</b>	<b>Zusätzliche FP</b>
Lobenrot-Schanbach	3	Das Defizit soll durch drei zusätzliche Fahrten in Lastrichtung zwischen Lobenrot und Schanbach ausgeglichen.	3
Nürtingen-Neckarhausen-Neckartailfingen- Atldorf-Neckartenzlingen	7	Das Defizit wird durch sechs abendliche Ruftaxi-Fahrten in Lastrichtung abgemildert. Demnach soll eine zusätzliche Fahrt in Lastrichtung zwischen Nürtingen und Neckartenzlingen eingerichtet werden.	1
Reichenbach (F)-Hegenlohe	1	Das Defizit soll durch eine zusätzliche Fahrt in Lastrichtung zwischen Plochingen und Thomashardt ausgeglichen werden.	1
Oberlenningen-Gutenberg	7	Das Defizit wird durch ein umfangreiches Angebot an Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Gutenberg-Schopfloch	4		0
Erkenbrechtsweiler-Hochwang-Unterenningen	6	Das Defizit wird durch ein umfangreiches Angebot an Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Plochingen-Deizisau	6	Das Defizit muss nicht behoben werden, da für Deizisau mit der Linie 104 nach Esslingen (N) genügend alternative Fahrmöglichkeiten bestehen.	0
Hochdorf-Plochingen/Reichenbach (F)	6	Das Defizit wird durch ein umfangreiches Angebot an Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Kohlberg-Neuffen	5	Das Defizit muss nicht behoben werden, da für Kohlberg mit der Linie 198 nach Frickenhausen genügend alternative Fahrmöglichkeiten bestehen. Das Defizit zwischen Kappishäusern und Kohlberg kann dagegen durch eine Ruftaxi-Fahrt ausgeglichen werden.	0
Kohlberg-Kappishäusern	1		0
Nürtingen-Raidwangen	4	Das Defizit wird durch fünf abendliche Ruftaxi-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Raidwangen-Großbettlingen	1		0
Nürtingen-Reudern	3	Das Defizit wird durch fünf abendliche Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Esslingen (N)-Baltmannsweiler	2	Das Defizit muss nicht behoben werden, da in Lastrichtung fünf abendliche Ruftaxi-Fahrten angeboten werden.	0
Grötzingen-Harthausen	10	Das Defizit soll durch eine Umschichtung von Fahrten zwischen Filderstadt-Bernhausen und Aichtal von der Linie 75 auf die Linie 809 ausgeglichen werden.	0
Aich-Neuenhaus	5		0
Ohmden-Jesingen	1	Das Defizit muss nicht behoben werden, da zwischen Ohmden und Kirchheim ausreichend ergänzende Ruftaxi-Fahrten zur Verfügung stehen.	0

<b>Sonn- und Feiertag</b>			
<b>Relation</b>	<b>Defizit (in FP)</b>	<b>Lösungsvorschlag</b>	<b>Zusätzliche FP</b>
Lobenrot-Schanbach	3	Das Defizit soll durch drei zusätzliche Fahrten in Lastrichtung zwischen Lobenrot und Schanbach ausgeglichen.	3
Reichenbach (F)-Hegenlohe-Thomashardt	3	Das Defizit soll durch drei zusätzliche Fahrten in Lastrichtung zwischen Plochingen und Thomashardt ausgeglichen werden.	3
Kohlberg-Neuffen	5	Das Defizit muss nur bezüglich der Anbindung von Kappishäusern behoben werden, da für Kohlberg mit der Linie 198 nach Frickenhausen genügend alternative Fahrmöglichkeiten bestehen. Das Defizit nach Kappishäusern wird durch drei abendliche Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	2
Kappishäusern-Kohlberg	3		2
Nürtingen-Neckarhausen-Neckartailfingen-Aldorf-Neckartenzlingen	6	Das Defizit wird durch fünf Ruftaxi-Fahrten abgemildert. Demnach soll eine zusätzliche Fahrt in Lastrichtung zwischen Nürtingen und Neckartenzlingen eingerichtet werden.	1
Altenriet-Neckartenzlingen	2		1
Schlaitdorf-Neckartenzlingen	2		1
Hochdorf-Plochingen/Reichenbach (F)	6	Das Defizit wird durch sieben abendliche Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Notzingen-Hochdorf	3		0
Notzingen-Kirchheim (T)	2		0
Nürtingen-Reudern	3	Das Defizit wird durch sechs abendliche Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Reudern-Kirchheim (T)	2		0
Oberlenningen-Gutenberg	3	Das Defizit wird durch ein umfangreiches Angebot an Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Gutenberg-Schopfloch	2		0
Plochingen-Deizisau	3	Das Defizit muss nicht behoben werden, da für Deizisau mit der Linie 104 nach Esslingen (N) genügend alternative Fahrmöglichkeiten bestehen.	0
Nürtingen-Raidwangen	3	Das Defizit wird durch drei abendliche Ruftaxi-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Raidwangen-Großbettlingen	2		0
Oberensingen-Grötzingen-Aich-Neuenhaus	2	Das Defizit wird durch vier abendliche Ruftaxi-Fahrten in Lastrichtung ausgeglichen.	0
Grötzingen-Harthausen	4	Das Defizit soll durch eine Umschichtung von Fahrten zwischen Filderstadt-Bernhausen und Aich von der Linie 75 auf die Linie 809 ausgeglichen werden.	0
Aich-Neuenhaus	2		0
Tischardt-Frickenhausen	1	Das Defizit soll durch eine zusätzliche Fahrt in Lastrichtung zwischen Kohlberg und Tischardt auf der Linie 198 ausgeglichen werden.	0

Ohmden-Jesingen	7	Das Defizit wird durch ein umfassendes Angebot an Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0
Erkenbrechtsweiler-Hochwang-Unterlenningen	7	Das Defizit wird durch ein umfassendes Angebot an Ruftaxi-Fahrten ausgeglichen.	0

<sup>1</sup> Ohne die Stadtverkehre von Esslingen, Kirchheim und Nürtingen.

Das Busnetz des Landkreises Esslingen unterschreitet nur punktuell die Anforderungen aus der Mindestbedienung. Ein Handlungsbedarf ergibt sich aber nicht in allen Fällen, da Ruftaxi-Angebote, gemäß den Vorgaben aus der Mindestbedienung, teilweise berücksichtigt werden können. Die darüber hinaus festgestellten Defizite sollen nach Möglichkeit im Rahmen der bevorstehenden Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen behoben werden. Soweit bis zur Einleitung des entsprechenden Verfahrens aktuellere Fahrgastzahlen zur Verfügung stehen, ist die Mindestbedienung zu überprüfen und ggf. neu festzusetzen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich die Anforderungen für die Mindestbedienung bis zur Vergabe in einzelnen Fällen ändern werden.



## 6 Rahmenvorgaben und Einzelziele

Das Instrument des Nahverkehrsplans wirkt durch seine Einbindung in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) insbesondere im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Rahmenvorgaben und Ziele richten sich deshalb primär an die im Landkreis vorhandenen oder ggf. neu hinzukommenden Betreiber von Linienverkehren. Der Landkreis Esslingen als Aufgabenträger beabsichtigt, diese Zielsetzungen im Rahmen künftiger Liniengenehmigungsverfahren bzw. eventuell vorausgehender Vergabeverfahren von den Verkehrsunternehmen einzufordern. Es bleibt den Verkehrsunternehmen unbenommen, hiervon abweichend Vorschläge hinsichtlich der Bedienungs- und Beförderungsqualität zu unterbreiten. Soweit dadurch die Zielsetzungen unterschritten werden, kann eine Zustimmung des Landkreises aber allenfalls in Sonderfällen erwartet werden.

Soweit für die Erreichung der im Kapitel 4.1 beschriebenen übergeordneten Zielsetzungen Maßnahmen oder Festlegungen außerhalb des Regelungsbereichs des PBefG notwendig sind, behält sich der Landkreis vor, auch solche Ziele (ggf. auch außerhalb des Nahverkehrsplans) weiter zu konkretisieren, geeignete Maßnahmen zu deren Erreichung den zuständigen Kreisgremien zur Beschlussfassung vorzulegen und bei deren Zustimmung umzusetzen.

Zur Sicherung der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs soll der Bevölkerung im gesamten Landkreis ein ausreichend dichtes und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen (vgl. Kap 4.1 und 4.2). Aus dieser Zielsetzung und der Bewertung des bestehenden Angebots in Kap. 5 lassen sich konkrete Vorgaben für die einzelnen Linienverkehre ableiten. Da das Verkehrsangebot aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von den Nachfragepotenzialen je nach Relation abgestuft werden muss, sind die entsprechenden Vorgaben linien- oder liniengruppenscharf festzulegen. Gleichzeitig soll jedoch ein zum Individualverkehr kon-

kurrenzfähiges Maß an Beförderungsqualität im gesamten Verkehrsnetz des Landkreises gesichert werden. Solche Vorgaben können einheitlich für alle Linienverkehre formuliert werden.

## **6.1 Das Basisangebot des Landkreises**

Die Zielsetzungen zum Verkehrsangebot in Kapitel 4 sind so angelegt, dass auf dieser Basis eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung, Anbindungen an das Schienenverkehrsnetz, eine gute Erreichbarkeit übergeordneter Zentren und - soweit auf der Basis von VVS-Verkehrsstromerhebungsdaten abschätzbar - ausreichende Beförderungskapazitäten gewährleistet werden können. Insbesondere Unterschreitungen dieser Mindest-Anforderungen werden in Kapitel 5 anhand der jeweiligen speziellen örtlichen Situation bewertet und ggf. korrigiert. Das in Kapitel 4 geforderte und ggf. in Kapitel 5 angepasste Angebotsniveau wird gemeinsam mit den in Kapitel 6.2 festgelegten Beförderungsqualitäten als Basisangebot des Landkreises Esslingen definiert. Der Landkreis als Aufgabenträger für Verkehrsangebote auf der Grundlage des PBefG beabsichtigt, im Sinne der Daseinsvorsorge diesen Angebotsstandard im gesamten Kreisgebiet sicherzustellen. In den Fällen, in denen die Leistungserstellung keinem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich möglich ist, sind Eigenmittel des Kreises zur Deckung von Betriebskostendefiziten einzusetzen.

Soweit Städte oder Gemeinden ein Verkehrsangebot anstreben, das über das Basisangebot hinausgeht, wird der Landkreis diese Wünsche aufnehmen, die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen entsprechend erhöhen und in den Genehmigungs- und Vergabeverfahren einfordern. Falls infolge der lokalen Zusatzwünsche ein erhöhter Zuschussbedarf für das Verkehrsangebot entsteht, ist hierfür ggf. eine Finanzierungsbeteiligung der nutznießenden Kommunen erforderlich. Details hierzu sind in einer Finanzierungsregelung zu treffen, die außerhalb des Nahverkehrsplans aufgestellt und verabschiedet wird.

## 6.2 Rahmenvorgaben für die Erstellung des Verkehrsangebots

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart soll sich nicht nur durch eine angemessene Bedienungsqualität, sondern auch durch eine hohe Beförderungsqualität auszeichnen. Die Verbundlandkreise einschließlich des Landkreises Esslingen haben sich deshalb auf einen Katalog von Anforderungen verständigt, die von allen Linienverkehren zu erfüllen sind. Vielfach entspricht die von den Verkehrsunternehmen angebotene Beförderungsqualität bereits heute diesen Anforderungen. Im Zuge künftiger Genehmigungs- oder Vergabeverfahren soll die Einhaltung der folgenden Regelungen mit den Verkehrsunternehmen explizit vereinbart werden.

### 6.2.1 Tarif und Verkauf

Die Wahrnehmung der ÖPNV-Angebote als flächendeckendes Gesamtsystem durch den Kunden wird erheblich von der Möglichkeit der Durchtarifierung beeinflusst. Insoweit ist die einheitliche Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs ein wesentliches Qualitätsmerkmal aller Linienverkehre im Nahverkehr.

Merkmal	Anforderung
Anwendung des Verbundtarifs	Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. Ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Auf Basis der <del>in Kapitel 2.2.3.1 skizzierten</del> Integration von Nah- und Fernverkehr auf der Gäubahn wird von diesem Grundsatz jedoch abgewichen (ab Dezember 2017). Mit der Tarifierung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS einschließlich der darin enthaltenen Serviceleistungen (z. B. Fahrradmitnahme, „Halt auf Wunsch“) anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch das

	<p>Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die jederzeitige Einhaltung des Ticketvertriebs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer.</p> <p>Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifierpassungen notwendigen Tarifierträge werden von der VVS GmbH im Namen der Verkehrsunternehmen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Hierfür wird die VVS GmbH von den Verkehrsunternehmen mit dem Abschluss einer Vergütungsvereinbarung mit der Verbundgesellschaft bevollmächtigt. Die Unternehmen setzen geplante Tarifieränderungen zum Gültigkeitszeitpunkt um.</p>
Fahrausweise	<p>Die Ausgabe von Tickets erfolgt in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format und nur auf Ticketpapier, dessen Verwendung die VVS GmbH genehmigt hat. Die Bestellung des zu nutzenden Ticketpapiers obliegt den Verkehrsunternehmen, während die Bestellorganisation zur Beschaffung des Ticketpapiers für die Vertriebstechnik durch die VVS GmbH erfolgt. Die Papierspezifikationen für sämtliche Vertriebskanäle innerhalb des VVS-Gebietes werden bei Bedarf von der VVS GmbH zur Verfügung gestellt. Der Druckauftrag wird durch die VVS GmbH im Rahmen der Gesamtbestellung für alle Unternehmen erteilt. Die Kosten für die Herstellung und Lieferung des Ticketpapiers übernehmen die Verkehrsunternehmen. Die Ticketaufdrucke werden ebenfalls von der VVS GmbH vorgegeben. Die Unternehmen erhalten hierfür von der VVS GmbH eine Ticket-Mustersammlung. Darin sind auch Vorgaben für die Entwerferdrucke enthalten.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sind für eine ordnungsgemäße Aufbewahrung zugesandter Tickets oder Wertmarken verantwortlich. Sollten Ticketrohlinge verloren gehen, informieren sie die VVS GmbH unverzüglich. Die Unternehmen haften für den schuldhaften Verlust von Tickets in Höhe ihres tariflichen Nennwerts. Es wird daher der Abschluss einer entsprechenden Versicherung empfohlen. Erkenntnisse über gefälschte oder unrechtmäßig erworbene Tickets geben die Unternehmen der VVS GmbH ebenfalls zeitnah bekannt.</p> <p>Spätestens zwei Monate nach einer Tarifieränderung liefern die Unternehmen ihre nicht verkauften Wertmarken und den Ticketbestand an die VVS GmbH zurück. Andernfalls ist die VVS GmbH berechtigt, in begründeten Fällen den vollen Ticketwert der nicht zurück gelieferten Tickets in Rechnung zu stellen.</p>
Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)	<p>In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, Kurzstreckentickets, 4er-Tickets und TagesTickets inkl. Metropol-, Baden-Württemberg- und Schönes-Wochenende-Ticket, verkauft. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.</p>

	<p>Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.</p>
<p>Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)</p>	<p>Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (derzeit personalbediente Fahrscheindrucker sowie Entwerter und Barcode-Lesegeräte, künftig auch e-Ticket-Lesegeräte) ausgestattet. Ausnahmen sind nur kurzfristig für den Ausfall derartiger Fahrzeuge oder der Verkaufsgeräte möglich. In diesen Fällen wird der Verkauf und die Entwertung mittels Notfahrscheinen und Handstempel sichergestellt. Auch für einzelne tarifliche Sonderangebote können in Absprache mit der VVS GmbH Notfahrscheine (Blockverkauf) zum Einsatz kommen.</p> <p>Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.</p> <p>Im Schienenverkehr erfolgt der Ticketverkauf an Ticketautomaten, die in der Regel an allen Haltestellen aufgestellt sind. Dort müssen mindestens sämtliche Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu erwerben sein. Entwerter sind in den Fahrzeugen oder auf den Bahnsteigen zulässig. In Abstimmung mit dem Landkreis und der VVS GmbH kann im Ausnahmefall auch alternativ die Installation von Ticketautomaten in den Fahrzeugen zugelassen werden. In diesem Fall sind auch die Entwerter zwingend dort zu installieren.</p>
<p>Verkauf an Haltestellen</p>	<p>Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Fahrausweisautomaten ausgestattet, wenn in den Fahrzeugen kein Fahrscheinverkauf stattfindet. Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 200 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Fahrausweisautomaten auszustatten.</p>
<p>Beseitigung von Gerätestörungen</p>	<p>Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen.</p> <p>Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.</p>
<p>Fahrausweis-kontrolle</p>	<p>Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch Prüfpersonal kontrolliert. Im Schienenverkehr erfolgt die Kontrolle ausschließlich durch Prüfpersonal.</p> <p>Auch die VVS GmbH ist grundsätzlich berechtigt, durch eigenes oder beauftragtes Personal unangekündigte Fahrausweisprüfungen durchzuführen.</p> <p>Erhöhte Beförderungsentgelte, die von Fahrgästen ohne gültiges Ticket erhoben werden, verbleiben beim jeweiligen Veranstalter der Prüfung.</p>

Meldepflicht	Die Verkehrsunternehmen melden der VVS GmbH monatlich ihre Ticketverkäufe und die dabei erzielten Fahrgeldeinnahmen. Diese Meldungen erfolgen bis zum 20. Tag des jeweiligen Folgemonats in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format. Die Verrechnung der Einnahmen-Meldungen mit dem Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Zuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift erfolgt bis zum 30. Tag des Folgemonats, der kassenmäßige Ausgleich danach innerhalb von 14 Tagen. Die Jahresabrechnung wird bis spätestens dem 15. März des Folgejahres abgeschlossen.
Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)	Im VVS ist die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation-EFM-Stufe 2 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vorgesehen. Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv und schließen die notwendigen vertraglichen Vereinbarungen mit der VVS GmbH und eventuellen Zuschussgebern ab. Die Unternehmen halten die damit verbundenen Regularien des Datenaustauschs ein.

Darüber hinausgehende vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs bleiben unberührt.

### 6.2.2 Fahrzeug-Ausstattung

Eine durchgängige, unternehmensübergreifende Fahrgastinformation sorgt im Verbundgebiet dafür, dass der Nahverkehr sich dem Kunden gegenüber als integriertes Angebot präsentiert. Insbesondere für gelegentliche oder ortsunkundige Fahrgäste werden damit verbundweit verlässliche Informationsquellen bereitgehalten. Grundlage für die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen ist hierbei die VVS-Norm „Fahrgastinformation“, die im gleichnamigen Arbeitskreis der VVS GmbH unter Mitwirkung von Verkehrsunternehmen erstellt wurde und weiter fortgeschrieben wird.

Zur Erfüllung der mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) verbundenen Zielsetzungen müssen die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Zusammenspiel mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen eine weitgehende Barrierefreiheit im Verkehrsnetz gewährleisten.

Zum Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr hält der Landkreis die nachfolgenden Komfortmerkmale bei der Fahrzeugausstattung für unverzichtbar. Die Verkehrsunternehmen sind darüber hinaus gehalten, durch Wahl und Wartung ihres Fahrzeugparks das Image des ÖPNV als umweltfreundlicher Verkehrsträger zu stützen.

<b>Merkmal</b>	<b>Anforderung</b>
Niederflur	Im Linienverkehr setzen die Unternehmen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge ein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs ist eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten sowie für Fahrten auf Straßen mit außergewöhnlich hohen Steigungen (wie z. B. teilweise bei Auffahrten auf die Schwäbische Alb) können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden.
Klimaanlage	Im Linienverkehr werden Fahrzeuge mit Klimaanlage eingesetzt. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten können vom Landkreis Ausnahmen zugelassen werden.
Antrieb	Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet.
Anzeige von Fahrtziel und Liniennummer	Damit wartende Fahrgäste ankommende Fahrzeuge schnell identifizieren können, wird die Liniennummer vorn, hinten und an der rechten Fahrzeugseite beschildert. Zusätzlich wird das Endziel vorne und an der rechten Fahrzeugseite angezeigt. Einzelheiten werden in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt. Bei Ruf- oder Linientaxis reicht die Anzeige der Liniennummer in einer Größe von mindestens 10 Zentimetern an der Vorderseite aus.
Ankündigung der Haltestellen	<p>Haltestellen werden rechtzeitig vor dem Halt optisch und akustisch angekündigt. Dieser Service ist auch im Hinblick auf die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV notwendig. Zur besseren Verständlichkeit werden für die akustische Ankündigung der Haltestellen automatische Ansagen verwendet. Die optische Anzeige besteht mindestens aus dem Namen der nächsten Haltestelle. Werden Monitore eingesetzt, sollen diese für weitergehende Informationen genutzt werden. Details hierzu sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS enthalten.</p> <p>In einem Solofahrzeug ist mindestens eine Anzeige enthalten, die ausschließlich der Fahrgastinformation dient. In Gelenkbussen werden 2 Anzeigen, davon eine im Bereich des Nachläufers, benötigt.</p> <p>Im Fahrgastraum gibt es ausreichend Haltewunsch-Tasten. Eine optische Anzeige informiert die Fahrgäste darüber, dass der Bus an der folgenden Haltestelle anhält.</p>

Äußere Kennzeichnung der Fahrzeuge	Alle Fahrzeuge der im VVS kooperierenden Verkehrsunternehmen einschließlich der von ihnen beauftragten Subunternehmen sind einheitlich an der Einstiegstür mit dem Aufkleber „Partner im VVS“ gekennzeichnet. Die mittlere und hintere Tür erhält (jeweils) den Aufkleber „Einstieg nur vorne“. Unterlagen zu Größe und Anbringungsort der Signets sind im Handbuch „Normen Fahrgastinformation“ des VVS ersichtlich. Linien- und Ruftaxis sind von dieser Regel ausgenommen.
Kommunikationsmöglichkeiten	Um die Fahrgäste in besonderen Situationen aktuell informieren zu können, verfügen die Fahrzeuge im Innenraum über eine Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz. Bei Störung der Ansagegeräte werden die Haltestellen vom Fahrpersonal über das Mikrofon ausgerufen. Auch ist gewährleistet, dass der Fahrer jederzeit mit der Leitstelle kommunizieren kann.
Ausweisung bestimmter Funktionsbereiche	Über die vorrangige Nutzung bestimmter Bereiche des Fahrzeuginnenraums informieren Piktogramme. Sitzplätze in direkter Nähe zum Fahrer und im Bereich der Türen werden als Sitzplätze für Schwerbehinderte ausgewiesen. Sonderflächen werden als Stellplätze für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder gekennzeichnet. Die Inneneinrichtung soll die Richtlinie 2001/85/EG erfüllen.

Neben diesen Merkmalen und Anforderungen bleiben die sonstigen Bestimmungen der BOKraft bezüglich der Fahrzeugausstattung unberührt. Die Ausführungen zum Verkehrsmittel Bus gelten mit Ausnahme des Aspekts „Niederflur“ entsprechend auch für Schienenfahrzeuge. Die Höhe des Fahrzeugbodens ist hier auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Bei Zweirichtungsfahrzeugen sind Liniennummer und Fahrtziel auch auf der linken Fahrzeugseite anzuzeigen.

### 6.2.3 Haltestellen-Ausstattung

Die Haltestelle als Zugangsstelle zum öffentlichen Nahverkehr vermittelt dem Neu- und Gelegenheitskunden Kontakt zum ÖPNV-System. Die dortigen Informationseinrichtungen sollen sich deshalb aktuell, umfassend und ansprechend präsentieren. Die Verkehrsunternehmen wirken hier aktiv an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und verbundeinheitlichen Auftritts des öffentlichen Nahverkehrs an seinen Zugangsstellen mit. Sie verhalten sich kundenorientiert und informieren dort auch über die Ange-



bote anderer Verkehrsmittel oder anderer Verkehrsunternehmen. Dies gilt insbesondere für Verknüpfungspunkte und gemeinsam bediente Haltestellen.

Den Unternehmen steht es allerdings frei, diese Aufgabe an andere Unternehmen zu delegieren oder hierfür, z. B. in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen, eigenständige Organisationsformen zu schaffen.

<b>Merkmal</b>	<b>Anforderung</b>
Kennzeichnung	Bushaltestellen werden durch das Zeichen 224 StVO („H“) gekennzeichnet.
Beschilderung	Auf dem Haltestellenschild sind neben dem Zeichen 224 StVO der Haltestellename, die VVS-Tarifzone und die dort bedienenden Linien mit Liniennummer und Linienwegbeschreibung aufgeführt. Die Detailgestaltung ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS beschrieben.
Informationsvitrine	<p>Im Bereich der Haltestelle ist in Blickhöhe eine Vitrine für Aushangfahrpläne, der Tarifinformation und dem Umgebungsplan (Stadtplanausschnitt) angebracht. Die Montage kann dabei am Haltestellenmast, im Fahrgastunterstand oder an benachbarten Bauwerken erfolgen. Die Größe der Vitrinen richtet sich nach der Anzahl der Linien, die an der jeweiligen Haltestelle abfahren. Dabei kommen die VVS-weit einheitlichen, modular aufgebauten Aushangvitrinen mit Platz für 4 oder 6 DIN A4-Aushänge zum Einsatz. Näheres ist in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS geregelt.</p> <p>An Verknüpfungspunkten oder an Haltestellen mit vielen bedienenden Linien können auch DIN A0-Vitrinen erforderlich werden.</p>
Dynamische Anzeigen	<p>An zentralen Haltestellen oder Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen kann die Ausstattung mit dynamischen Informationsanzeigen sinnvoll sein. Deren Installation und Unterhaltung ist in der Regel durch vertragliche Vereinbarungen mit dem Verkehrsunternehmen, der Markungsgemeinde und der VVS GmbH zu regeln. Darstellung und Inhalte der DFI ist in den Normen Fahrgastinformation festgelegt.</p> <p>Soweit ein Verkehrsunternehmen die Zuständigkeit für eine Haltestelle von einem anderen Verkehrsunternehmen übernimmt, werden im Interesse der Kunden sowie zum Schutz von Fördermitteln dem neu hinzukommenden Verkehrsunternehmen auch die zugehörigen vertraglichen Verpflichtungen übertragen.</p>
Instandhaltung und Pflege	Die Betreuung und Unterhaltung der Haltestellen wird in Absprache mit der VVS GmbH geregelt. An den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen für die Informationsvitrinen und die Ausstattung der Haltestellen mit Informationsmedien zuständig. An Haltestellen, wo Linien mehrerer Verkehrsunternehmen ver-

	<p>kehren, richtet sich die Zuständigkeit nach der Bedienungshäufigkeit, soweit nicht eine andere Zuordnung (z. B. Bedienungsgebiet, Nähe zum Betriebshof) zweckmäßiger erscheint und zwischen den Verkehrsunternehmen vereinbart ist. Die Instandhaltung und Pflege der Haltestellen-Möblierung (Unterstände, Sitzmöglichkeiten, Haltestellenmast, ...) liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Straßenbaulastträgers.</p>
Informationsinhalte	<p>Die Aushangmaterialien werden von der VVS GmbH gedruckt und laminiert oder auch digital, z.B. für die Erstellung von Komplettaushängen, zur Verfügung gestellt. Sowohl zum Fahrplanwechsel als auch bei unterjährigen Änderungen der Aushangmaterialien tauschen die Verkehrsunternehmen die Aushänge spätestens bis zum Gültigkeitsbeginn der neuen Aushänge aus. Mit dem Austausch soll jedoch frühestens eine Woche vor dem Gültigkeitsbeginn begonnen werden. Gleichmaßen ist mit Änderungen bei der Linien- und Haltestellenbeschilderung zu verfahren.</p> <p>In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen kann die VVS GmbH eigenständig Anpassungen an Informationselementen der Haltestelle vornehmen, insbesondere dann, wenn diese nicht den geltenden „Normen Fahrgastinformation“ entsprechen.</p>
Haltestellennamen	<p>Haltestellen haben zur Erleichterung der lokalen Identifikation einen eindeutigen und leicht verständlichen Haltestellennamen, dabei sind innerhalb des Gebiets der VVS GmbH Regeln zu beachten. Details sind in den „Normen Fahrgastinformation“ des VVS dargelegt. In jedem Fall ist bei der Benennung von Haltestellen eine Abstimmung mit der VVS GmbH notwendig.</p> <p>Bestehende Haltestellen werden nur dann umbenannt, wenn es dem Fahrgast bessere Information und Orientierung bietet.</p>
Schadensfreiheit	<p>Damit sich Fahrgäste an den Haltestellen zurechtfinden und wohlfühlen, sollen Beschädigungen, z. B. Farbschmierereien, innerhalb einer Woche entfernt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Eventuelle Ersatzaushänge werden von der VVS GmbH gestellt. Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit.</p> <p>Die Beseitigung von Schäden an der Haltestellen-Möblierung liegt in der finanziellen Verantwortung der zuständigen Kommune bzw. des zuständigen Baulastträgers. Durch Vandalismus und/oder auf andere Weise anonym entstandene Schäden werden von der finanziell verantwortlichen Stelle zur Anzeige gebracht.</p> <p>Die Beseitigung von Schäden an dynamischen Anzeigen ist durch die jeweiligen vertraglichen Vereinbarungen mit den Betreibern geregelt.</p>

Anpassung der Ausstattung	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. Jede Veränderung der Informationsinhalte wird mit der VVS GmbH abgestimmt.
---------------------------	--

Neben diesen Merkmalen und Anforderungen bleiben die sonstigen Bestimmungen des PBefG und der BOKraft bezüglich der Haltestellenausstattung unberührt. Die Ausführungen zum Verkehrsmittel Bus gelten mit Ausnahme der Aspekte „Kennzeichnung“ und „Beschilderung“ entsprechend auch für Schienenverkehre.

**6.2.4. Unternehmensübergreifende Zusammenarbeit, Datenübermittlung und Beteiligung**

Das öffentliche Verkehrsangebot im Verbundraum soll sich dem Nutzer als Komplettangebot präsentieren, bei dem die einzelnen Akteure abgestimmt miteinander agieren. Dies erfordert eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, aber auch zwischen Unternehmen und Aufgaben- und Finanzierungsträgern sowie der Verbundgesellschaft. Die sinnvollerweise bei der Verbundgesellschaft konzentrierten, übergeordneten Aufgaben können von dort nur dann mit Erfolg durchgeführt werden, wenn die notwendigen Grundlageninformationen zur Verfügung gestellt werden.

<b>Merkmal</b>	<b>Anforderung</b>
Abstimmungspflicht bei Namen und Nummern	Die Verkehrsunternehmen stimmen die Einführung neuer oder die Änderung bestehender Haltestellen- und Linienbezeichnungen mit der VVS GmbH ab, um eine durchgängige, widerspruchsfreie Fahrgastinformation zu gewährleisten.
Informationspflicht beim Leistungsangebot	Die erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen werden vollumfänglich und kostenfrei dem Landkreis und der VVS GmbH gegenüber offen gelegt. Ebenso besteht eine Mitteilungspflicht für Veränderungen im Fahrplanangebot – auch für solche geringfügiger Natur. Neben den Fahrplandaten, die die VVS GmbH für die Fahrgastinformation, das Monitoring der Betriebsleistungen sowie die Planung von Verkehrserhebungen nutzt, werden dort

	<p>auch Geographiedaten (Fahrtrouten, Lage von Haltestellen) benötigt. Die Verkehrsunternehmen stellen diese Informationen der VVS GmbH zeitgerecht zur Verfügung. Wegen der flächendeckenden Aktualisierung der Informationsangebote anlässlich des Fahrplanwechsels erhält das Unternehmen hierfür von der VVS GmbH vorab einen Terminplan. Unterjährige Veränderungen werden spätestens 14 Tage vor der Inkraftsetzung mitgeteilt. Die VVS GmbH veröffentlicht die Daten in ihren Printmedien (Aushangfahrpläne, Fahrplanbücher, Minifahrpläne, Stadtplanausschnitte, Verkehrslinienpläne) und in der Elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) im Internet, auf stationären elektronischen Abfahrtstafeln oder auf mobilen Endgeräten.</p> <p>Für den Fahrplanwechsel werden den Verkehrsunternehmen Ausdrücke der Fahrplandaten aus dem laufenden Fahrplan zur Verfügung gestellt. In diesen Tabellen heben die Unternehmen alle Änderungen besonders hervor und übermitteln diese der VVS GmbH. Dies gilt auch für den Fall, dass Fahrplandaten per Datenschnittstelle zur Verfügung gestellt oder von den Unternehmern per Web-Zugriff selbst ins VVS-Fahrplannerfassungssystem (DIVA) eingegeben werden. Zusätzlich informieren die Unternehmen über Neuerungen und Änderungen bezüglich der Lage von Haltestellen - z. B. durch Einzeichnen in einer Karte.</p> <p>Die Gründe für Fahrplanänderungen (sowohl zum Fahrplanwechsel als auch unterjährig) werden der VVS GmbH rechtzeitig mitgeteilt, um die Änderungen im Internet und über Pressemeldungen kommunizieren zu können.</p> <p>Für die Nahverkehrspläne geben die Verkehrsunternehmen auf Anfrage über die Anzahl der in einem oder mehreren Teilnetzen eingesetzten Fahrzeuge insgesamt sowie ggf. nach Merkmalen gegliedert Auskunft.</p>
Ermittlung und Weitergabe von Echtzeit-Daten	<p>Sofern die Verkehrsunternehmen über Echtzeit-Daten verfügen, werden diese kostenlos über die definierten Schnittstellen gemäß VDV-Schriften 454 und 453 bereitgestellt. Andernfalls nehmen die Unternehmen am mandantenfähigen Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) light des VVS teil. Im Rahmen dieser Teilnahme erhält der VVS von den Verkehrsunternehmen auch betriebliche Daten (z. B. Umläufe). Der Umgang mit solchen Daten wird im Vertrag „Teilnahme am mandantenfähigen RBL light des VVS“ geregelt.</p> <p>Die Ist-Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel werden in den Auskunftsmedien des VVS veröffentlicht. In Absprache mit der VVS GmbH stellen die Verkehrsunternehmen sicher, dass die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung von Echtzeit-Daten in den Fahrzeugen gegeben sind.</p>
Ereignis-Management-System	<p>Informationen zu geplanten Fahrplanänderungen einschließlich Baustellen mit Auswirkungen auf den Betrieb sowie Verstärkungen bei Großveranstaltungen und alle Betriebsstörungen werden von den Verkehrsunternehmen im Ereignis-Management-System (EMS) der VVS GmbH bereitgestellt, damit die Kunden über Internet, SMS und E-Mail informiert</p>

	werden können. Dieser Service wird mindestens während der üblichen Bürozeiten angeboten.
Anschluss-Sicherung	<p>Im Zu- und Abbringerverkehr mit Bussen werden in betrieblich vertretbaren Grenzen Anschlüsse an übergeordnete ÖPNV-Verkehrslinien (Regionalzüge, S-Bahn-Linien, Stadtbahn-Linien, im Regionalverkehr auch zu Regionalbahnen und Buslinien) sichergestellt. Insbesondere im Spätverkehr wird der Anschluss-Sicherung höhere Priorität als der Pünktlichkeit eingeräumt. Soweit Buslinien in Anschlussknoten mit Buslinien anderer Verkehrsunternehmen planmäßig verknüpft sind, werden Fahrplanänderungen mit dem Landkreis und der VVS GmbH abgestimmt.</p> <p>Langfristig sollen abgestimmte Standards zur Anschluss-Sicherung umgesetzt werden, an denen sich die Verkehrsunternehmen beteiligen. Durch die RBL-Systeme und den verkehrsmittelübergreifenden Austausch der Ist-Daten sind die grundlegenden technischen Voraussetzungen geschaffen, eine Bahn-Bus- (bzw. Bus-Bus-) Anschluss-Sicherung durchzuführen. Zuvor werden die Orte und Fahrten, für die die Anschluss-Sicherung gilt, sowie die maximalen Wartezeiten der Anschlussverkehrsmittel sorgfältig ausgewählt.</p>
Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes	Die Verkehrsunternehmen sind kontinuierlich aufgerufen, Vorschläge zur Optimierung ihrer Linienverkehre zu entwickeln. Auch sollen sie Planungsvorschläge des Landkreises oder der VVS GmbH hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewerten und ggf. Alternativen hierzu benennen. Dies schließt insbesondere die Prüfung vorgeschlagener Fahrwege und Fahrzeiten ein.
Mitwirkung bei Erlösberechnungen	Zur Abschätzung lokaler Erlössituationen sind im Einzelfall Daten von Fahrausweisverkäufen auf bestimmten Linien oder an bestimmten Automaten zu ggf. eingegrenzten Zeitbereichen notwendig. Bei Bedarf stellen die Unternehmen solche Informationen dem Landkreis und der VVS GmbH zur Verfügung.

### 6.2.5 Kundenservice und kundenwirksame Qualität

Auch bei Anwendung des Verbundtarifs bleiben die Verkehrsunternehmen die direkten Vertragspartner der Fahrgäste. In den Verkaufsstellen und vor allem in den Fahrzeugen haben sie zudem direkten Kontakt mit den Kunden. Sie prägen deshalb entscheidend das Bild des öffentlichen Nahverkehrs im Verbundgebiet, wie es von den Fahrgästen wahrgenommen wird. Es ist daher unverzichtbar, dass die Verkehrsunternehmen durch ein qualitativ hochwertiges Beförderungsangebot und ein serviceorientiertes Ver-

halten im Umgang mit den Kunden die insgesamt hohe Wertschätzung des ÖPNV im Landkreis Esslingen sowie im gesamten VVS-Raum festigen und ausbauen.

Merkmal	Anforderung
Kontaktmöglichkeit	Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden montags bis freitags während der üblichen Bürozeiten (mindestens also in der Zeit von 9.00 bis 17.00 Uhr) telefonisch erreichbar. Fundsachen können im gleichen Zeitfenster abgeholt werden. Die Unternehmen veröffentlichen zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können.
Umgang mit Anregungen und Beschwerden	Auf Kundenschriften (Anfragen oder Beschwerden) soll innerhalb von 2 Wochen nach Posteingang mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt in der Regel durch das betroffene Busunternehmen, bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art übernimmt der VVS nach Weiterleitung des Schreibens die Beantwortung. Servicetelefonnummern des Busunternehmens und des VVS werden an der Haltestelle deutlich sichtbar angebracht (vgl. „Normen Fahrgastinformation“ des VVS).
Internetpräsenzen	In der Regel verfügen die Verkehrsunternehmen über eigene Internetpräsenzen für die Kundeninformation und werbliche Zwecke. Zur Gewährleistung der Aktualität der Fahrgastinformation wird dabei sichergestellt, dass für die unternehmensübergreifenden Informationsbestandteile (z. B. Liniennetze, Tarife, ...) auf den Internetauftritt des VVS ( <a href="http://www.vvs.de">www.vvs.de</a> ) zurückgegriffen wird.
Fahr- und Verkaufspersonal	Mitarbeiter mit Kundenkontakt zeichnen sich durch <ul style="list-style-type: none"> <li>• höfliches, freundliches und respektvolles Auftreten</li> <li>• kundenorientiertes Verhalten</li> <li>• gute Deutschkenntnisse,</li> <li>• gute Tarifkenntnisse</li> <li>• lokale Netzkenntnisse und</li> <li>• die Kenntnis betrieblicher Besonderheiten (u. a. Veranstaltungsverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne).</li> </ul> aus. Die ÖPNV-spezifischen Kenntnisse werden durch Schulungen regelmäßig aufgefrischt. Mitarbeiter im Fahrdienst führen während ihres dienstlichen Einsatzes den VVS-Prospekt „Tickets und Preise“ sowie die Fahrplanbücher der Landkreise, in denen ihr Fahrzeug unterwegs ist, in der jeweils aktuellen Fassung mit. Diese Mitarbeiter werden auch im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult.

Außenwerbung	<p>Die Einbeziehung der Fahrzeugscheiben in die Außenwerbung erschwert den Blick in das Fahrzeug sowie aus dem Fahrzeug heraus und mindert damit die Beförderungsqualität für die Fahrgäste. Von einer Beklebung der Seitenscheiben ist abzusehen. Ausnahmen von dieser Regel können anlassbezogen von Aufgabenträger zugelassen werden. Gegen die Ausdehnung der Außenwerbung auf das Heckfenster bestehen keine grundsätzlichen Einwände.</p> <p>Eventuelle Außenwerbung wird so gestaltet, dass die Erkennbarkeit der Zugänge sowie der Bedienelemente (Türöffner) auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist.</p>
Innenraum	<p>Die Beleuchtungssituation im Innenraum der Fahrzeuge soll jederzeit auf allen Plätzen das Lesen ermöglichen. Die Sicht des Fahrers darf jedoch durch die Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt werden. Die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals ist bei einer Abwägung höher einzustufen.</p> <p>Werbeplakate oder Informationsaufkleber in den Fahrzeugen werden ebenfalls außerhalb der Seitenscheiben angebracht. Ausgenommen hiervon sind Piktogramme für die vorrangigen Innenraumnutzungen oder für Notfalleinrichtungen.</p>
Beschallung	<p>Eine Beschallung der Fahrgäste erfolgt ausschließlich im Rahmen der Fahrgastinformation. Für besondere Verkehrsangebote kann nach Absprache mit dem Landkreis eine Musikbeschallung gestattet werden. Hierfür ist jedoch eine Befreiung von Vorgaben der BOKraft erforderlich.</p>
Sauberkeit der Fahrzeuge	<p>Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Der Innenraum ist dann als sauber anzusehen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventuell vorhandene Abfallbehälter noch aufnahmefähig sind,</li> <li>• sich auf und zwischen den Sitzen sowie am Boden kein Müll befindet,</li> <li>• Sitzflächen nicht verschmutzt sind,</li> <li>• der Boden frei von Getränke- oder Essensresten ist und keine üblen Gerüche vorhanden sind.</li> </ul>
Umgang mit Beschädigungen im Fahrzeug	<p>Beschädigungen werden innerhalb von 10 Werktagen repariert; eventuelle Unfallgefahren werden jedoch sofort nach der Entdeckung beseitigt. Farbschmierereien sollen schnellstmöglich, spätestens innerhalb einer Woche entfernt werden.</p>

Darüber hinausgehende Vereinbarungen oder Zielsetzungen zum Kundenservice bleiben unberührt.

### 6.2.6 Verkehrserhebungen

Um Daten für Netzplanungen und zur Einnahmearbeitung zu gewinnen, führen die VVS GmbH oder von ihr Beauftragte routinemäßig oder aufgrund besonderer Anforderungen Erhebungen in allen Bussen und Bahnen im Verbundgebiet durch. Die Verkehrsunternehmen unterstützen die VVS GmbH bei dieser Tätigkeit.

Merkmal	Anforderung
Duldung von Erhebungen	Verkehrserhebungen der VVS GmbH an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie deren Auftragsunternehmen geduldet und unterstützt. Dies gilt auch für Linienabschnitte außerhalb des Verbundgebiets, die zur validen Erfassung des ein- und ausbrechenden Verkehrs in die Erhebungen einbezogen werden müssen. Bei der Erhebungsplanung unterstützen die Unternehmen die VVS GmbH bei Bedarf durch Offenlegung betrieblicher Daten und Besonderheiten. Dies gilt - auf begründete Anforderung hin - auch für Fahrzeugumläufe.
Unentgeltliche Beförderung von Erhebungspersonal	Erheber der VVS GmbH mit gültigem Zählerausweis werden unentgeltlich in den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen auf den das VVS-Gebiet berührenden Linienverkehren, ggf. auch über die Verbundgrenze hinweg, befördert.
Automatisierte Erhebung von Nachfragedaten	Aufgrund der angestrebten, kontinuierlichen Nachfrageerhebung für Zwecke der Einnahmearbeitung strebt die VVS GmbH den netzweiten Einsatz von automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) an. Eine entsprechende Grundsatzentscheidung steht jedoch noch aus. Sollte diese zugunsten des AFZS-Einsatzes ausfallen, wird erwartet, dass sich die Verkehrsunternehmen an der sukzessiven Einführung eines solchen Systems beteiligen. Details werden dazu in einer separaten Vereinbarung mit der VVS GmbH geregelt werden.
Unterstützung bei der Aufklärung von Implausibilitäten	Um Erhebungsergebnisse zu plausibilisieren, benötigt die VVS GmbH in Einzelfällen Daten zu Ticketverkäufen, die sich auf bestimmte Linien, Automaten und/oder Zeitabschnitte beziehen. Bei Bedarf stellen die Verkehrsunternehmen diese Daten zur Verfügung. Auch darüber hinaus unterstützen die Verkehrsunternehmen die VVS GmbH bei der Ursachenforschung, falls Erhebungen zu unplausiblen Ergebnissen führen.



### 6.2.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommunikation des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet als integriertes System schließt auch ein koordiniertes Vorgehen bei werblichen Maßnahmen ein. Hier sind von den Verkehrsunternehmen insbesondere die Marketing-Aktivitäten der VVS GmbH zu berücksichtigen und zu unterstützen.

Merkmal	Anforderung
Unterstützung der VVS GmbH im Rahmen der regelmäßigen Kundeninformation	<p>Die Verkehrsunternehmen stellen Werbe- sowie Informationsprodukte und -medien des VVS (z. B. Printprodukte und Plakate zu aktuellen Tarifinformationen, Printprodukte und Plakate der Fahrgastinformation) aktiv über ihre Vertriebswege (z. B. Fahrzeuge, Vertriebsstellen, Event / Promotion) zur Verfügung.</p> <p>Die Kundenzentren und Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen werden mit dem Aufkleber „VVS-Verkaufsstelle“ gekennzeichnet. In allen Printmedien und Kampagnen des Verkehrsunternehmens wird das VVS-Logo mit dem Zusatz „Partner im Verbund“ platziert.</p>
Unterstützung der VVS GmbH im Rahmen des allgemeinen Marketings	<p>Die Verkehrsunternehmen präsentieren Werbe- und Informationsmaterial der VVS GmbH auf den ihnen zur Verfügung stehenden Werbe- und Informationsflächen (z. B. in Fahrzeugen, an Haltestellen, Printmedien, elektronischen Medien, Fahrgastfernsehen in Zügen/Bussen, Eventbereich). Der Umfang der Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus den jeweiligen Kampagnen und ist mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die Überlassung von Werbeflächen erfolgt kostenfrei. Darüber hinaus wird die VVS GmbH die Möglichkeit eingeräumt, redaktionelle Beiträge in den verbundrelevanten Medien des Verkehrsunternehmens zu platzieren (z. B. in Kundenmagazinen und anderen Printprodukten, elektronischen Medien, Fahrgastfernsehen in Fahrzeugen). Die Inhalte werden im Rahmen des jährlichen Marketingplanes abgestimmt.</p>
Unterstützung der VVS GmbH bei der Bewerbung von veränderten Verkehrsangeboten	<p>Die Neuordnung von Verkehrsangeboten sind hervorragende Anlässe, den öffentlichen Nahverkehr wieder verstärkt in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Der Umfang der werblichen Aktivitäten ist dabei von der Bedeutung der Maßnahme für das Verbundnetz abhängig. Die Arbeitsteilung zwischen Verkehrsunternehmen und VVS GmbH wird deshalb in jedem Einzelfall neu abgestimmt.</p>
Marketing-Aktivitäten des Verkehrsunternehmens	<p>Soweit die Verkehrsunternehmen eigene Marketing-Maßnahmen durchführen, wird der Marketingplan des Unternehmens bis 31. Oktober eines jeden Jahres für das Folgejahr erarbeitet und mit der VVS GmbH abgestimmt. So kann</p>

	die VVS GmbH die Aktivitäten der Verkehrsunternehmen in ihrer Marketing-Strategie berücksichtigen und ggf. Konflikte der Marketing-Ansätze verschiedener Unternehmen frühzeitig erkennen.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der VVS GmbH und teilen mögliche Änderungen im Verkehrsangebot rechtzeitig mit (vgl. Kap. 6.4.1). Über Pressemitteilungen der Verkehrsunternehmen wird die VVS GmbH rechtzeitig vor der Veröffentlichung informiert. Pressemitteilungen, die sowohl Verkehrsunternehmen als auch den Verbund betreffen, werden rechtzeitig vorher abgestimmt. Bei Veröffentlichung erhält die VVS GmbH die Mitteilung in Kopie. Dadurch ist die VVS GmbH auf etwaige Presseanfragen vorbereitet und kann die Informationen gegebenenfalls über weitere Kanäle kommunizieren. Im Gegenzug erhalten die Verkehrsunternehmen alle Pressemitteilungen der VVS GmbH rechtzeitig, sofern sie das jeweilige Bedienungsgebiet betreffen.

### 6.2.8 Tariftreue

Wenn künftig Busverkehrsleistungen auch in wettbewerblichen Verfahren vergeben werden, führt das Gebot der Wirtschaftlichkeit in solchen Fällen dazu, dass der Landkreis als öffentlicher Aufgabenträger den Zuschlag dem wirtschaftlich günstigsten Anbieter erteilt. Um dabei eine Wettbewerbsverzerrung durch den Einsatz untertariflich entlohnter Beschäftigter zu vermeiden, hat das Land Baden-Württemberg das „Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg“ (Landstariftreue- und Mindestlohngesetz, LTMG) geschaffen. Dies ist zwingend einzuhalten und im Rahmen der Vergabeverfahren entsprechend nachzuweisen.

Unternehmen, die im Landkreis Esslingen Busverkehrsleistungen anbieten, lassen daher allen Beschäftigten dauerhaft mindestens die Sozialstandards bzw. die Entlohnung zukommen, die im LTMG geregelt sind.

## 6.3 Einzelziele bezüglich der Linienverkehre

### 6.3.1 Gesamter Landkreis

Der Landkreis Esslingen verfügt, wie in Kapitel 5 erläutert, über ein insgesamt gutes, umfassendes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Primäres Ziel des Landkreises ist es daher, dieses Angebot auch künftig im Wesentlichen aufrecht zu erhalten und ggf. maßvoll weiterzuentwickeln. Der Landkreis geht gemäß den Grundsätzen des PBefG davon aus, dass die im Nahverkehrsplan geforderten Verkehrsangebote eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Ist dies nicht der Fall, sind durch den Landkreis, ggf. unter Beteiligung der nutznießenden Kommunen, Betriebskostenzuschüsse zu leisten.

### 6.3.2 Vorgehensweise bei der Leistungsbeschreibung

Das Verkehrsangebot auf den überörtlichen Relationen wird im Folgenden in Form von Liniensteckbriefen beschrieben. Die Steckbriefe fassen die wesentlichen Leistungsmerkmale der jeweiligen Linien in tabellarischer Form zusammen. Um möglichst umfassende Informationen zum aktuellen und künftigen Leistungsspektrum der Linie wiederzugeben, erfolgt die Angabe über den Angebotsumfang (Fahrtenpaare, Taktfrequenz und Betriebsleistungen) in den drei Kategorien „**Status Quo** (laut Fahrplan 2014)“, „**Basisangebot** (ausreichende Verkehrsbedienung gemäß ÖPNVG BW §5)“ und voraussichtliches **Gesamt-Angebot** (Bestandteil der Vorabbekanntmachung). Während in der ersten Spalte (Status Quo) der Angebotsumfang laut Fahrplan 2013 wiedergegeben wird, spiegelt die zweite Spalte (Basisangebot, siehe 6.1) die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß ÖPNVG §5 wieder. In der letzten Spalten (Gesamt-Angebot) wird dagegen der Angebotsumfang notiert, der tatsächlich zur Vergabe anstehen soll. Diese Spalte konnte aber nur dann ausgefüllt werden, sofern sich die beteiligten Kommunen im NVP-Fortschreibungsverfahren über mögliche Zubestellungen zum vom Landkreis finanzierten Verkehrsangebot geäußert haben. Eine endgültige Entscheidung und Festlegung über das Leistungsvolumen wird erst im

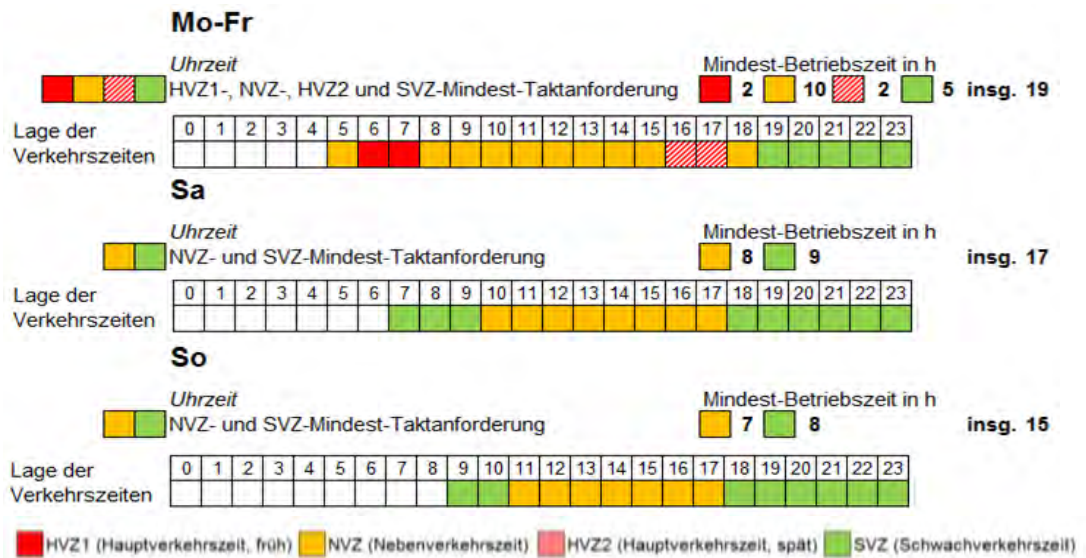
Vorfeld oder im Laufe der jeweiligen Vergabeverfahren bzw. bei Wiedererteilung der Linienverkehrsgenehmigung erfolgen. Im Folgenden werden anhand eines Muster-Liniensteckbrief die einzelnen Kategorien erläutert.

<b>Linie Nr.</b>	<i>In dieser Zeile wird die Liniennummer der jeweils betrachteten Linie wiedergegeben. Es können hier auch mehrere Liniennummern aufgeführt sein, wenn sich Linien zu einem gemeinsamen Angebot zusammenfügen und deshalb gemeinsam beschrieben werden sollen.</i>
<b>Linienweg</b>	<i>Der Verlauf der Linie wird wiedergegeben. An den Linienenden wird der Ortsname durch die Haltestelle, bis zu der die Linie mindestens durchgebunden werden soll, ergänzt. Alternativwege, die nur von einem Teil der Fahrten bedient werden, werden in Klammern gesetzt. Gabelungen werden durch einen Schrägstrich gekennzeichnet.</i>
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<i>Werden in einem Liniensteckbrief mehrere Linien beschrieben, wird in dieser Zeile festgehalten, nach welchem Kriterium die Fahrten den verschiedenen Liniennummern zugeschlagen werden.</i>
<b>Grafischer Linienverlauf</b>	<i>In einer Plandarstellung wird der Linienverlauf wiedergegeben. Der reguläre Linienweg wird als durchgezogene Linie dargestellt. Linienabschnitte, die nur von einem Teil der Fahrten bedient werden, sind gestrichelt eingezeichnet. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde auf die Darstellung von Linienabschnitten, die nur von einzelnen Fahrten bedient werden, verzichtet. Bei Linien, deren Linienweg sich in den nächsten Jahren ggf. verändern wird, stellt der Plan bereits auf den für die Zukunft erwarteten Linienverlauf ab.</i>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p><i>Unter diesem Punkt werden die Funktionen der Linie detailliert beschrieben. Zunächst werden die wichtigsten Funktionen unter dem Überbegriff Hauptfunktionen aufgeführt. Weitere Funktionen werden anschließend differenziert dargestellt nach:</i></p> <p><b>Regionalverkehr</b> (überörtlicher Verkehr),</p> <p><b>Stadtverkehr</b> (Verkehre innerhalb von Städten),</p> <p><b>Feinerschließung</b> (Bedienung von Haltestellen oder Gebieten, die sich abseits des direkten Wegs zwischen zwei im Linienverlauf angegebenen Orten befinden),</p> <p><b>Schülerverkehr</b> (Anbindung von Schulstandorten, die Zusatzfahrten oder Abweichungen vom normalen Linienweg erfordern),</p> <p><b>Berufsverkehr</b> (Anbindung von arbeitsplatzintensiven Einrichtungen, die Zusatzfahrten oder Abweichungen vom normalen Linienweg erfordern) und</p> <p><b>Ergänzung des SPNV</b> (Fahrten in Tagesrandlage, die Früh- oder Spätfahrten einer S- oder Regionalbahnlinie ersetzen).</p>

	<p><i>Alle Funktionen beziehen sich auf konkrete Ort-zu-Ort-Verbindungen oder die Bedienung bestimmter Haltestellen oder Gebiete. Hinter den Funktionen wird die Wahrnehmung dieser Funktion in Form von Fahrtenpaaren quantifiziert.</i></p> <p><i>Beim Schüler- und Berufsverkehr, dessen Anforderungen sehr stark mit den Schul- bzw. Schichtzeiten des jeweiligen Standorts zusammenhängen, wurde i.d.R. auf eine Nennung von Fahrtenpaaren verzichtet. Diese Verkehre sollen auch in Zukunft an den (aktuellen) Anforderungen orientiert und bedarfsgerecht disponiert werden.</i></p> <p><i>In den Spalten „Basisangebot“ wurde auch bei Linien bzw. Linienabschnitten, die in nicht zum VVS gehörende Nachbarlandkreise führen, auf die Angabe von Fahrtenpaaren verzichtet. Stattdessen zeigt das Kürzel w.v. (= wird verhandelt) bei diesen Verbindungen an, dass hier vor der Vergabe mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis über das zur Vergabe anstehende Angebotsvolumen noch verhandelt wird.</i></p>
<b>Taktanforderung</b>	<p><i>Getrennt nach den Verkehrszeiten Früh-Hauptverkehrszeit (HVZ1), Nebenverkehrszeit (NVZ), Spät-Hauptverkehrszeit (HVZ2) und Schwachverkehrszeit (SVZ) werden in dieser Zeile Takte angegeben, die gefahren werden sollen. Wie lange die in den jeweiligen Verkehrszeiten angegebenen Takte aufrechtzuhalten sind, ist Abbildung 6.1 zu entnehmen.</i></p> <p><i>Oftmals ergibt sich die Notwendigkeit, dass Linien in ihrem Verlauf mit unterschiedlichen Taktanforderungen versehen werden. In solchen Fällen sind die Taktanforderungen nach den jeweiligen Linienabschnitten unterschieden.</i></p>
<b>Betriebsleistung</b>	<p><i>Hier werden die Fahrzeug-km p.a. der jeweiligen Linie als Orientierung für das Leistungsvolumen wiedergegeben. Bei kreisüberschreitenden Linien beziehen sich diese Angaben nur auf die Abschnitte innerhalb der Landkreisgrenzen.</i></p>
<b>Anschlüsse</b>	<p><i>In dieser Zeile werden wichtige Anschlussbeziehungen wiedergegeben. Beim primären Anschluss handelt es sich um eine Anschlussrelation an einem Verknüpfungspunkt, die für die Fahrplangestaltung der Linie maßgeblich ist. Der Anschluss wird mit dem Namen der Station, mit der Liniennummer oder den Liniennummern der Anschlusslinien sowie mit der Richtung der im Liniensteckbrief beschriebenen Linie und der Richtung der Anschlusslinie wiedergegeben. Dies kann an folgendem Beispiel der Linie 77 (Degerloch – Echterdingen – Harthausen) verdeutlicht werden:</i></p> <p><b>Primärer Anschluss:</b>  (aus Richtung Harthausen) Echterdingen Bf.: S2 oder S3; Richtung Stuttgart</p>

	<p><i>Der primäre Anschluss der hier beschriebenen Linie ist am Bahnhof Echterdingen und zwar in der Relation Harthausen (Linie 77)-Stuttgart (Linie S2 oder S3) oder in Gegenrichtung Stuttgart (Linie S2 oder S3)-Harthausen (Linie 77). Andere Umsteigerelationen zwischen beiden Linien (beispielsweise Degerloch-Stuttgart oder Harthausen-Flughafen/Messe) sind im Vergleich zum primären Anschluss von nachrangiger Bedeutung.</i></p> <p><i>Die Übergangszeiten am primären Anschluss sind so zu wählen, dass ein Umstieg zum Anschlussverkehrsmittel (unter Berücksichtigung der Zugangswege) auch bei kleinen Verspätungen noch sicher möglich ist, aber auch keine zu lange Wartezeit entsteht. In der Regel sind Übergangszeiten von fünf bis zehn Minuten sinnvoll.</i></p> <p><i>Wenn es noch weitere Haltestellen gibt, an denen die im Liniensteckbrief beschriebene Linie wichtige Anschlüsse aufnimmt bzw. aufnehmen könnte, sind diese als sekundäre Anschlüsse aufgeführt. Aufgrund der Zwänge durch den primären Anschluss sind sekundäre Anschlüsse nicht immer optimal in die Fahrpläne zu integrieren. Deshalb handelt es sich bei den sekundären Anschlüssen auch um kein verbindliches Kriterium, wohl aber um ein Beurteilungskriterium des Fahrplans.</i></p>
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><i>Ergibt sich für eine Linie das Erfordernis, den Fahrplan (abgesehen von Anschlüssen) mit anderen Linien abzustimmen, findet sich in dieser Zeile ein entsprechender Hinweis. In der Regel geht es dabei darum, dass sich die Linie mit einer anderen auf einem längeren Abschnitt überlappt, sodass die Fahrplanlagen beider Linien im Sinne eines integrierten Gesamtangebots auf dem Überlappungsabschnitt geplant werden sollten.</i></p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	<p><i>In dieser Zeile wird vermerkt, ob auf der jeweiligen Linie, ergänzend zum zuvor beschriebenen Linienbus-Angebot, auch Anrufverkehre zum Einsatz kommen.</i></p>
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<p><i>In dieser Kategorie wird zusammengetragen, was sich voraussichtlich künftig bei der betroffenen Linie im Vergleich zum aktuellen Fahrplan ändern wird. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um geänderte Angebotskonzepte, um Angebotsausweitungen oder um Planungen für neue Haltestellen.</i></p>

**Abb. 6.1: Verkehrs- und Taktzeiten**



\* Die angegebenen Ziffern markieren immer den Anfang der jeweiligen Stunde (z.B. beschreibt die Ziffer "0" die Stunde von 0 bis 1 Uhr)

In den Liniensteckbriefen ist für jede Linie angegeben, an welchen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So) sie zu welchen Verkehrszeiten (HVZ1, NVZ, HVZ2, SVZ) in welchem Taktschema zu bedienen ist. Abbildung 6.1 verdeutlicht, wie diese Vorgaben zu interpretieren sind. Dieses soll am Beispiel der Linie 141 erläutert werden. Diese Linie hat folgende Taktanforderung:

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Plochingen Bf. – Plochingen Stumpenhof	15/30/15/30 30/30 60/60
---	---	-------------------------------

In der HVZ1 muss also mindestens viertelstündlich gefahren werden. Dieser morgendliche HVZ-Takt (15' = Viertelstunden-Takt) muss über mindestens zwei Stunden (siehe „Mindestbetriebszeit in h“) gefahren werden. Die Zeile „Lage der Verkehrszeiten“ gibt zudem an, in welchem Zeitraum der jeweilige Takt zu erbringen ist. Demnach ist der HVZ1-Takt zwischen 6:00 und 8:00 Uhr abzuleisten. In begründeten Ausnahmen kann die Zeitlage der jeweiligen Verkehrszeit allerdings auch in einem gewissen Rahmen verschoben werden, sofern damit den lokalen

Ansprüchen eher Rechnung getragen werden kann. In der NVZ ist ein Halbstunden-Takt vorgesehen. Diese Taktvorgabe muss demzufolge zehn Stunden aufrecht erhalten werden. Entscheidet sich das Verkehrsunternehmen, den HVZ-Takt länger als vorgegeben anzubieten (z. B. 6 statt 4 Stunden), so verringert sich die Mindest-Dauer des NVZ-Taktes entsprechend (8 Stunden statt 10 Stunden).

Oft sind während der Verkehrsspitzen Verstärkerfahrten zum vorgegebenen Takt erforderlich. Auf Linien, bei denen ein umfangreiches Angebot an Verstärkerfahrten notwendig ist, kann es sein, dass die im Basisangebot vorgegebenen Takte mit den zur Verfügung stehenden Fahrtenpaaren nicht gefahren werden können. In solchen Fällen ist es statthaft, wenn die Taktvorgaben unterschritten werden.

Allerdings werden im Basisangebot in den meisten Fällen mehr Fahrtenpaare gefordert, als zur Ableistung der Taktvorgaben notwendig sind. D.h. ein Teil der Fahrten kann zusätzlich zu den in Abbildung 6.1 geforderten Taktzeiten bedarfsgerecht eingeplant werden. Es kann z. B. zur HVZ ein dichterer Takt oder Verstärkerfahrten angeboten, der Betrieb am Abend länger aufrecht erhalten oder noch andere Ideen zur Fahrplanausweitung angeboten werden. Insofern soll der NVP bei der Fahrplangestaltung nur einen groben Rahmen vorgeben, den die Verkehrsunternehmen dann unter Einbringung ihrer eigenen Erfahrungen und Vorstellungen ausgestalten können.

Eine bestimmte Taktvorgabe gilt dann als erfüllt, wenn in dieser Zeitlage die einem bestimmten Takt entsprechende Anzahl von Fahrten je Richtung (z.B. 30' = zwei Fahrtenpaare je Stunde) ausgehend vom primären Anschlusspunkt in Lastrichtung gefahren werden. Als primärer Anschlusspunkt ist die Haltestelle zu verstehen, die im Liniensteckbrief in der Zeile „Anschlüsse“ als „Primärer Anschluss“ ausgewiesen ist. Die Einhaltung der geforderten Zeitlagen hat dabei in die jeweilige Lastrichtung Priorität, was z. B. heißen soll, dass die letzte Fahrt gegen



Lastrichtung auch außerhalb der in Abbildung 6.1 für die jeweils angegebenen Verkehrszeiten angegebenen Zeitfenster erfolgen kann.

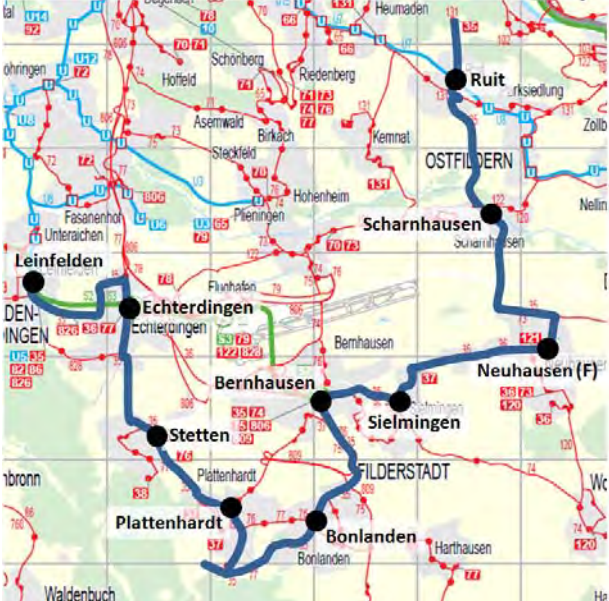
Beim Stadtverkehr Esslingen (N) wird im Gegensatz zum überörtlichen Verkehr auf die Verwendung von Liniensteckbriefen verzichtet. Die flächige Anordnung der Fahrgastpotenziale und die starke Vernetzung des Straßennetzes erlauben hier deutlich mehr Varianten der Liniennetzgestaltung, als dies im überörtlichen Verkehr der Fall ist. Um diese Freiheitsgrade für künftige Weiterentwicklungen weitestgehend zu erhalten, werden die Vorgaben zu den Stadtverkehren primär funktional beschrieben. Hierzu dient je Stadtverkehr eine Plandarstellung, die die wichtigsten anzufahrenden Haltestellen wiedergibt. Dabei sind diese Haltestellen jeweils mit dem Bahnhof Esslingen (N) als zentraler Verknüpfungspunkt zu verbinden. Des Weiteren sind für die anzufahrenden Haltestellen Taktanforderungen und - insbesondere an den Stadträndern - teilweise auch Obergrenzen für die Fahrzeit zum zentralen Verknüpfungspunkt angegeben. Die funktionale Leistungsbeschreibung nimmt dabei allerdings ausschließlich auf den Status Quo (Fahrplan 2014) Bezug. Die Betriebsleistungen des Basisangebots und des Status Quo werden allerdings gegenübergestellt.

Darüber hinaus sind folgende Linien nicht als Liniensteckbriefe aufgeführt.

- 78 (Messe – Degerloch); nur bei Großmessen im Einsatz, keine Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- 79 (Flughafen/Messe – Plieningen), nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- 100 (Bad Urach – Grabenstetten – Hülben – Erkenbrechtsweiler), nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- 153 (Unterensingen – Zizishausen – Oberboihingen), Linie mit Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr

- 171 (Dettingen (T) – Owen – Nürtingen), Linie mit Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- 172 (Hülben – Grabenstetten – Erkenbrechtsweiler), nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- 178 (Göppingen – Schlierbach – Kirchheim (T)), nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- 186 (Hardt – Oberensingen), Linie mit Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- 187 (Großbettlingen – Kleinbettlingen – Bempflingen – Neckartenzlingen), Linie mit Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- 189 (Neckartenzlingen – Altdorf – Neckartailfingen – Schlaitdorf – Häslach – Walddorf – Altenriet), Linie mit Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- 194 (Roßdorf – Enzenhardt – Neckarhausen), Linie mit Bedeutung ausschließlich für den Schülerverkehr
- 261 (Göppingen – Bünzwangen – Ebersbach), nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- 760 (Böblingen – Schönaich – Waldenbuch – Neuenhaus), nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen
- X3 (Flughafen/Messe – Reutlingen – Pfullingen); keine Anerkennung des VVS-Tarifs, nur geringe Bedeutung für den Landkreis Esslingen

**6.3.3 Bündel 1: Verkehrsraum Leinfelden-Echterdingen – Filderstadt**

<b>Linie Nr.</b>	<b>35 / 805</b>			
<b>Linienweg</b>	Leinfelden Bf. – Echterdingen – Stetten – Plattenhardt – Bonlanden – Bernhausen Bf. – Sielmingen – Neuhausen (F) – Scharnhäuser – Ruit Krankenhaus			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>35:</b> Liniennummer bis zur Vergabe <b>805:</b> Liniennummer ab dem Vergabezeitpunkt			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindung von Ruit, Scharnhäuser, Neuhausen (F) und Bernhausen</li> <li>- Anbindung von Neuhausen (F) an Bernhausen</li> <li>- Verbindung von Leinfelden, Echterdingen, Stetten, Bonlanden, Plattenhardt und Bernhausen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Nikolaus-Otto-StraÙe“ in Echterdingen</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Schönbuchstraße“, „Altenheim“ und „Uhlberg“ in Plattenhardt</li> </ul>	18/16/15	11/7/6	
		19/17/15	19/17/15	
		15/14/13	11/7/6	
		15/14/13	11/7/6	
		15/14/13	11/7/6	

	- Bedienung der Haltestellen „Filderlinik“ und „Fildorado“ in Bonlanden	15/14/13	11/7/6	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Ruit Krankenhaus – Bernhausen Bf.  Abschnitt Bernhausen Bf. – Leinfelden Bf.	60/60/60/- 60/- 60/-  60/60/60/60 60/60 60/60	60/120/60/- 120/- 120/-  60/120/60/- 120/- 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		356.331	211.752	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Ruit) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Ruit) Echterdingen Bf.: S2 oder S3; Richtung Stuttgart (aus Richtung Leinfelden) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart (aus Richtung Leinfelden) Ruit: U7; Richtung Stuttgart (aus Richtung Ruit) Leinfelden Bf.: U5; Richtung Stuttgart</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n): 36</b> <b>Im Abschnitt:</b> Neuhausen (F) Bahnhofstraße – Bernhausen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrpläne der Linien 35 und 36 sollten zwischen Neuhausen (F) und Bernhausen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.</p> <p><b>Mit Linie(n): 77</b> <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf. – Bonlanden Filderlinik – Bonlanden Am Lindle <b>Anmerkung:</b> In Zeitlagen, in denen die Linie 35 nicht im Einsatz ist, fährt die Linie 77 zumindest mit jeder zweiten Fahrt über Bonlanden Filderlinik.</p> <p><b>Mit Linie(n): 38, 77</b> <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf. – Stetten Holderweg <b>Anmerkung:</b> Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der drei Linien 35, 36 oder 77 in Echterdingen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrpläne der drei Linien so entzerrt werden, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.</p> <p><b>Mit Linie(n): 76</b> <b>Im Abschnitt:</b> Bernhausen Bf. – Bonlanden Hauptstraße <b>Anmerkung:</b> Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der beiden Linien in Bernhausen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrpläne der Linien 35 und 76 so entzerrt werden, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem</b>	- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 35 betroffen.			

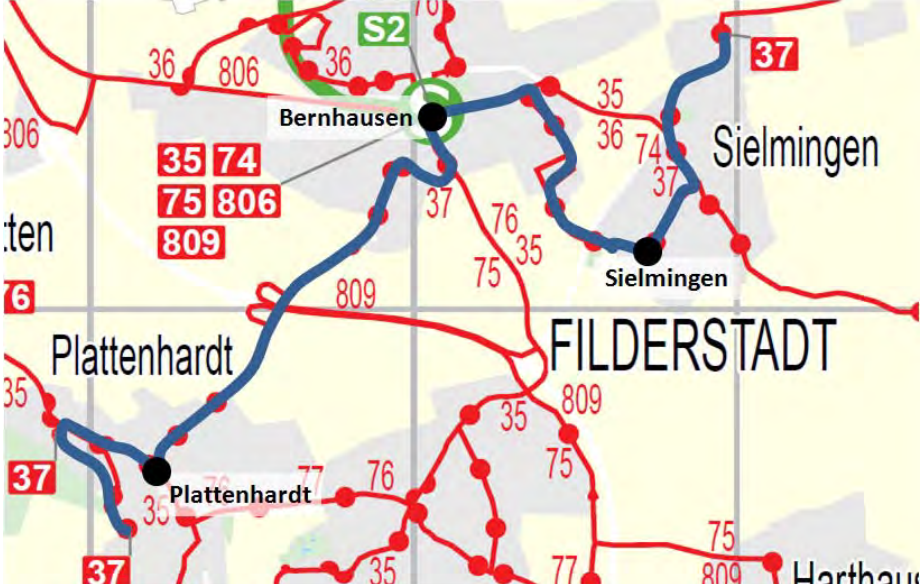
<b>Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mit Inbetriebnahme der Anbindung des Flughafens ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 35 betroffen.</li><li>- Die Stadt Filderstadt plant eine Busverbindung von Bernhausen nach Waldenbuch (mit Anschluss nach Tübingen). Sofern die Funktionen der Linie 35 westlich von Bonlanden sinnvoll auf andere Linien verteilt werden können, bestünde die Option, die Linie 35 ab Bonlanden nach Waldenbuch zu verlängern.</li><li>- Im Zuge der Neuvergabe des Bündels 1 werden die Konzessionen für die Linien 35 bis 38 von der SSB auf ein anderes Verkehrsunternehmen übergehen. Da zweistellige Liniennummern für Buslinien im VVS-Gebiet für SSB-Linien vorbehalten sind, sollen die Linien ab dem Vergabezeitpunkt eine neue dreistellige Liniennummer erhalten. In diesem Zusammenhang soll die Linie 35 in 805 umbenannt werden.</li></ul>
----------------------	--

<b>Linie Nr.</b>	<b>36 / 816 / 36A / 816A</b>			
<b>Linienweg</b>	Echterdingen Bf. – Bernhausen Bf. – Neuhausen (F) Brühlsiedlung (– Neuhausen (F) Novizenweg)			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>36:</b> Liniennummer für die regulären Fahrten bis zur Vergabe <b>816:</b> Liniennummer für die regulären Fahrten ab dem Vergabezeitpunkt <b>36A:</b> Liniennummer für gesonderte Schülerfahrten aus dem Bereich Neuhausen (F)/Sielmingen zu großen Schulstandorten im Filderraum bis zur Vergabe <b>816A:</b> Liniennummer für gesonderte Schülerfahrten aus dem Bereich Neuhausen (F)/Sielmingen zu großen Schulstandorten im Filderraum ab dem Vergabezeitpunkt			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Neuhausen (F) an Bernhausen</li> <li>- Anbindung des Luftfrachtzentrums an Bernhausen und Echterdingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Turnackerstraße“ in Bernhausen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Zaunacker“ in Echterdingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schlossplatz“ und „Brühlsiedlung“ in Neuhausen (F)</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Friedrich-Schiller-Schule“ und „Novizenweg“ in Neuhausen (F)</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasiums in Sielmingen</li> </ul>	20/19/18  19/19/18  19/19/18 19/19/18 20/19/18 13/10/0  k.A.	11/7/6  11/7/6  11/7/6 11/7/6 11/7/6 11/7/6  k.A.	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Eduard-Spranger-Gymnasiums in Bernhausen</li> <li>- Anbindung der Waldorfschule in Bonlanden</li> <li>- Anbindung der Albschule in Degerloch</li> </ul>	k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Echterdingen Bf. – Neuhausen (F) Brühlsiedlung  Abschnitt Neuhausen (F) Brühlsiedlung – Neuhausen (F) Novizenweg	60/60/60/60 60/60 60/60  60/60/60/- 60/- 60/-	60/120/60/- 120/- 120/-  60/120/60/- 120/- 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		214.109	95.607	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuhausen (F)) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Echterdingen) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart (aus Richtung Bernhausen) Echterdingen Bf.: 77; Richtung Degerloch			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n): 35</b> <b>Im Abschnitt:</b> Neuhausen (F) Bahnhofstraße – Bernhausen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrpläne der Linien 35 und 36 sollten zwischen Neuhausen (F) und Bernhausen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.  <b>Mit Linie(n): 806</b> <b>Im Abschnitt:</b> Bernhausen Bf. – Echterdingen Zaunäcker <b>Anmerkung:</b> Die Linien 36 und 806 übernehmen gemeinsam die Aufgabe der Erschließung des Luftfrachtzentrums und des Bereichs Zaunäcker in Echterdingen. Die Fahrpläne sind so aufeinander abzustimmen, dass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 36 betroffen.</li> <li>- Mit Inbetriebnahme der Anbindung des Flughafens ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 36 betroffen.</li> <li>- Der Abschnitt von der Haltestelle Neuhausen (F) Brühlsiedlung bis zur Haltestelle Novizenweg leistet einen wichtigen Beitrag zur Erschließung des südlichen Teils von Neuhausen (F). Nach Möglichkeit sollen deshalb alle Fahrten bis zum Novizenweg verlängert werden.</li> <li>- Die Linien 36 und 806 übernehmen gemeinsam die Aufgabe der Erschließung des Luftfrachtzentrums und des Bereichs Zaunäcker</li> </ul>			


	<p>in Echterdingen. Da die Linie 36 künftig nicht mehr von der SSB betrieben wird, ist mit Umstrukturierungen zu rechnen. Für die Erschließung des Luftfrachtzentrums und des Bereichs Echterdingen Zaunäcker soll ein integriertes Konzept, ggf. unter Zusammenführung der Linien 36 und 806 in eine Linie, entstehen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Aufwertung des S-Bahnhofs Flughafen/Messe durch die Anbindung ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz, scheint die Verlegung des westlichen Endpunkts der Linie 36 vom Bahnhof Echterdingen zum Bahnhof Flughafen/Messe sinnvoll.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Im Zuge der Neuvergabe des Bündels 1 werden die Konzessionen für die Linien 35 bis 38 von der SSB auf ein anderes Verkehrsunternehmen übergehen. Da zweistellige Liniennummern für Buslinien im VVS-Gebiet für SSB-Linien vorbehalten sind, sollen die Linien ab dem Vergabezeitpunkt eine neue dreistellige Liniennummer erhalten. In diesem Zusammenhang soll die Linie 36 in 816 umbenannt werden.</li></ul>
--	--



<b>Linie Nr.</b>	<b>37 / 807</b>			
<b>Linienweg</b>	Sielmingen Alemannenstraße – Bernhausen Bf. – Plattenhardt Finkenstraße			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>37:</b> Liniennummer bis zur Vergabe <b>807:</b> Liniennummer ab dem Vergabezeitpunkt			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Lailensäcker“ Plattenhardt</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Friedhof“ und „Lange Straße“ in Sielmingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Plattenhardt an Bernhausen (Schnellverbindung; ohne Umweg über Bonlanden)</li> <li>- Anbindung von Sielmingen an Bernhausen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Finkenstraße“ in Plattenhardt</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schul- und Sportzentrum“ in Bernhausen</li> </ul>	35/19/18  35/19/18  36/20/19  35/19/18  35/19/18  36/20/19	23/12/7  23/12/7  23/12/7  23/12/7  23/12/7	


<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Plattenhardt Lailensäcker – Sielmingen Alemannenstraße	30/30/30/60 <sup>1</sup> 60/60 60/60	30/60/30/60 60/120 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		210.078	125.653	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Sielmingen) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Plattenhardt) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 37 betroffen.</li> <li>- Im Zuge der Neuvergabe des Bündels 1 werden die Konzessionen für die Linien 35 bis 38 von der SSB auf ein anderes Verkehrsunternehmen übergehen. Da zweistellige Liniennummern für Buslinien im VVS-Gebiet für SSB-Linien vorbehalten sind, sollen die Linien ab dem Vergabezeitpunkt eine neue dreistellige Liniennummer erhalten. In diesem Zusammenhang soll die Linie 37 in 807 umbenannt werden.</li> </ul>			

<sup>1</sup>Freitags gilt der Halbstunden-Takt auch in der SVZ.

<p><b>Linie Nr.</b></p>	<p><b>38 / 808 / 38A / 808A</b></p>			
<p><b>Linienweg</b></p>	<p>Musberg Wanderweg – Oberaichen Bf. – Leinfelden Bf. – Echterdingen Bf. – Stetten Erlach</p>			
<p><b>Abgrenzung der Liniennummern</b></p>	<p><b>38:</b> Liniennummer für die regulären Fahrten bis zur Vergabe  <b>808:</b> Liniennummer für die regulären Fahrten ab dem Vergabezeitpunkt  <b>38A:</b> Liniennummer für gesonderte Schülerfahrten zu den Schulstandorten in Leinfelden, Echterdingen, Bonlanden und Bernhausen bis zur Vergabe  <b>808A:</b> Liniennummer für gesonderte Schülerfahrten zu den Schulstandorten in Leinfelden, Echterdingen und Bernhausen ab dem Vergabezeitpunkt</p>			
<p><b>Grafischer Linienverlauf</b></p>	 <p>The map displays the route of line 38/808/38A/808A in red and blue. It starts at Musberg, goes to Oberaichen, then to Leinfelden, Echterdingen, and finally to Stetten Erlach. The map also shows other nearby lines and stations like Fasanenhof, Unterleinfelden, and Steinbronnen.</p>			
		<p><b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small></p>	<p><b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small></p>	<p><b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small></p>
<p><b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small></p>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsteigefreie Direktverbindungen der Wohngebiete von Musberg, Oberaichen, Leinfelden, Echterdingen und Stetten an die zentralen Einrichtungen in Leinfelden und Echterdignen</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Weidach“, „Lindachschule“, „Forstraße“ und „Erlach“ in Stetten</li> </ul>			
		<p>37/28/20</p>	<p>25/11/6</p>	
		<p>37/28/20</p>	<p>25/11/6</p>	

	<b>Zusätzliche Funktionen:</b>  Feinerschließung - Bedienung der Haltestelle „Ludwigstraße“ in Musberg - Bedienung der Haltestelle „Hans-Brümmer-Platz“ in Oberaichen - Bedienung der Haltestelle „Unteraichen“ in Leinfelden - Bedienung der Haltestelle „Nikolaus-Otto-Straße“ in Echterdingen  Schülerverkehr - Anbindung der Immanuel-Kant-Realschule und des Immanuel-Kant-Gymnasiums in Leinfelden - Anbindung des Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasiums in Echterdingen - Anbindung der Realschule Bonlanden - Anbindung des Eduard-Spranger-Gymnasiums in Bernhausen	37/28/20 37/28/20 37/28/20 37/28/20	25/11/6 25/11/6 25/11/6 25/11/6	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Musberg Wanderweg – Stetten Erlach	30/30/30/60 30/60 60/60	30/60/30/60 120/120 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		355.580	218.670	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Stetten) Echterdingen Bf.: S2 oder S3; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Musberg) Oberaichen Bf.: S2 oder S3; Richtung Stuttgart (aus Richtung Stetten) Leinfelden Bf.: U5; Richtung Stuttgart (aus Richtung Musberg) Leinfelden Bf.: U5; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 35, 77 <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf. – Stetten Holderweg <b>Anmerkung:</b> Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der drei Linien 35, 36 oder 77 in Echterdingen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrtenlagen der drei Linien so entzerrt werden, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.			

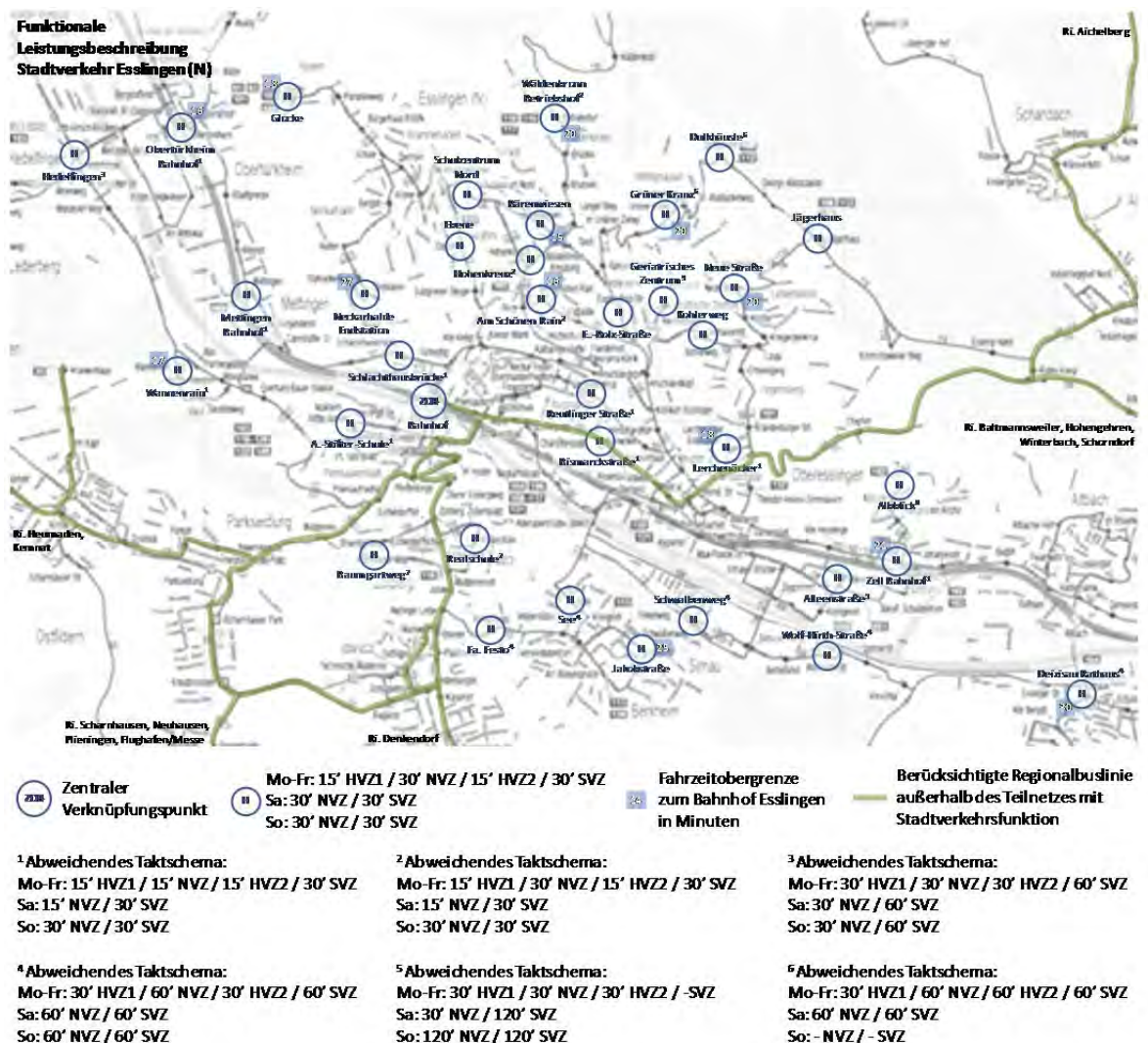
	<p><b>Mit Linie(n):</b> 86  <b>Im Abschnitt:</b> Musberg Wanderweg – Oberaichen Bf. / Vaihingen Bf.  <b>Anmerkung:</b> Die Linien 86/82 und 38, die beide die Erschließung von Musberg sicherstellen, sollten an ihren Anknüpfungspunkten zur S-Bahn in Richtung Stuttgart (Vaihingen Bf. und Oberaichen Bf.) möglichst unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Musberg nach Stuttgart gesteigert werden kann.</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Anbindung des Gewerbegebiets Stetten mit der Linie 38 sollte geprüft werden.</li> <li>- Im Zuge der Neuvergabe des Bündels 1 werden die Konzessionen für die Linien 35 bis 38 von der SSB auf ein anderes Verkehrsunternehmen übergehen. Da zweistellige Liniennummern für Buslinien im VVS-Gebiet für SSB-Linien vorbehalten sind, sollen die Linien ab dem Vergabezeitpunkt eine neue dreistellige Liniennummer erhalten. In diesem Zusammenhang soll die Linie 38 in 808 umbenannt werden.</li> </ul>

<b>Linie Nr.</b>	<b>806</b>			
<b>Linienweg</b>	Bernhausen Bf. – Flughafen/Messe – Fasanenhof EnBW City (– Degerloch ZOB)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäss ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Luftfrachtzentrums an Bernhausen und den Flughafen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindung von Degerloch, Fasanenhof-Gewerbegebiet, Echterdingen, Bernhausen und Flughafen</li> <li>- Anbindung des Gewerbegebiets Fasanenhof an den Flughafen sowie Bernhausen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Turnackerstraße“ in Bernhausen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Zaunacker“ in Echterdingen</li> </ul>	<p>7/0/0</p> <p>2/0/0</p> <p>7/0/0</p> <p>7/0/0</p> <p>5/0/0</p>	<p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p>	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Bernhausen Bf. – Fasanenhof EnBW City	60/-/60/ -/- -/-	-/-/-/ -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		39.352	0	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Bernhausen) Flughafen/Messe: S2 oder S3; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Fasanenhof) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 806 <b>Im Abschnitt:</b> Bernhausen Bf. – Echterdingen Zaunäcker <b>Anmerkung:</b> Die Linien 36 und 806 übernehmen gemeinsam die Aufgabe der Erschließung des Luftfrachtzentrums und des Bereichs Zaunäcker in Echterdingen. Die Fahrlagen sind so aufeinander abzustimmen, dass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Inbetriebnahme der Anbindung des Flughafens ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Die Linie 806 ist hiervon in besonderem Maße betroffen, da die Stadtbahn künftig den Bereich Fasanenhof/EnBW-City im Zehn-Minuten-Takt mit dem Bereich Flughafen/Messe verbinden wird. Diese Relation wird derzeit noch von der Linie 806 erfüllt.</li> <li>- Die Linien 36 und 806 übernehmen gemeinsam die Aufgabe der Erschließung des Luftfrachtzentrums und des Bereichs Zaunäcker in Echterdingen. Da die Linie 36 künftig nicht mehr von der SSB betrieben wird, ist mit Umstrukturierungen zu rechnen. Für die Erschließung des Luftfrachtzentrums und des Bereichs Echterdingen Zaunäcker soll ein integriertes Konzept, ggf. unter Zusammenführung der Linien 36 und 806 in eine Linie, entstehen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Aufwertung des S-Bahnhofs Flughafen/Messe durch die Anbindung ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz, scheint die Verlegung des westlichen Endpunkts der Linie 36 vom Bahnhof Echterdingen zum Bahnhof Flughafen/Messe sinnvoll.</li> </ul>			


### 6.3.4 Bündel 2: Verkehrsraum Esslingen (N)

Im Bündel 5 sind 14 Linien enthalten. Charakteristisch für das Bündel ist ein hoher Grad an betrieblichen und funktionalen Verknüpfungen mit den Linien aus dem Bündel 4. Im Status Quo hat das Bündel 2 **3.021.700 Fz-km p.a.** gegenüber **2.510.006 Fz-km p.a.** im Basisangebot. In der funktionalen Leistungsbeschreibung wurden die Neuerungen, die im Rahmen mit der Eröffnung des neuen Busbahnhofs Ende 2014 in Kraft treten werden, bereits berücksichtigt.





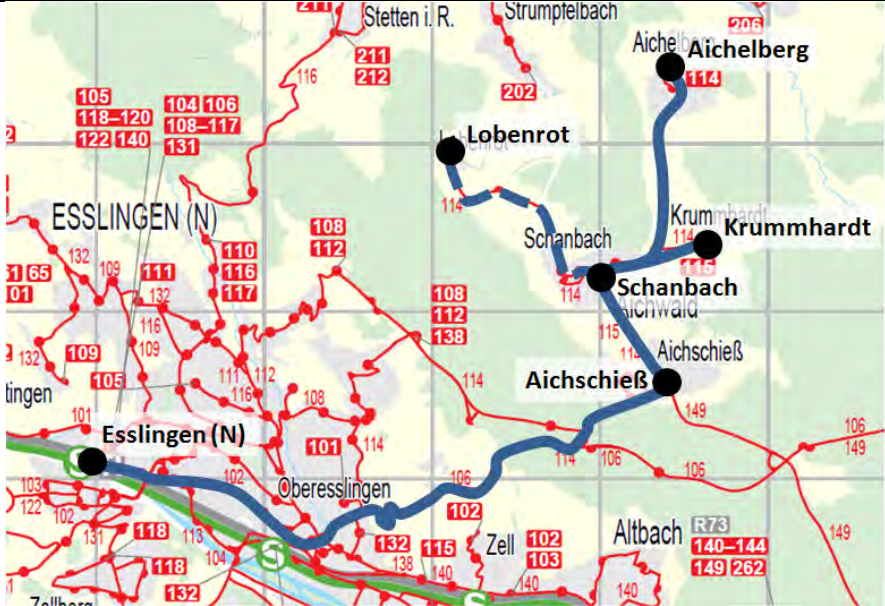
6.3.5 Bündel 3: Verkehrsraum Esslingen (N) – Schurwald

Linie Nr.	106			
Linienweg	Esslingen (N) Bf. – Baltmannsweiler – Hohengehren Tiefgarage (– Winterbach – Schorndorf Bf.)			
Grafischer Linienverlauf				
		<p><b>Status Quo</b> (laut Fahrplan 2014)</p>	<p><b>Basisangebot</b> (ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</p>	<p><b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> (Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</p>
<p><b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</p>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Baltmannsweiler und Hohengehren an Esslingen (N)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Aichschieß an Esslingen (N)</li> <li>- Anbindung von Engelberg und Winterbach an Esslingen (N)</li> <li>- Anbindung von Baltmannsweiler und Hohengehren an Schorndorf</li> </ul> <p>Feinerschließung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Reichenbacher Straße“ in Baltmannsweiler<sup>1</sup></li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Manolzweiler“ in Winterbach</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Reimsbrücke“ in Winterbach</li> </ul>	<p>29/17/13</p> <p>2/0/0</p> <p>5/0/0</p> <p>2/0/0</p> <p>29/17/13</p> <p>1/0/0</p> <p>5/0/0</p>	<p>38/19/11</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p> <p>38/19/11</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p>	

	<p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Freien Waldorfschule in Engelberg</li> <li>- Anbindung der Albert-Schweitzer Schule und des Burg-Gymnasiums in Schorndorf</li> <li>- Anbindung des Mörike-Gymnasiums in Esslingen (N)</li> </ul> <p>Anbindung der Realschule Oberesslingen (N) und des Theodor-Heuss-Gymnasiums in Esslingen (N)</p>	k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Esslingen (N) Bf. – Hohengehren Tiefgarage	30/60/30/60 60/60 60/60	30/30/30/30 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		312.181	398.640	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Baltmannsweiler) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Baltmannsweiler) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Plochingen</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 114 <b>Im Abschnitt:</b> Esslingen (N) Bf. – Aichschieß Kreuzung <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linie 106, die über Aichschieß führen, sollten die Linie 114 bei der Bedienung von Aichschieß sinnvoll ergänzen.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Stichfahrten zur Haltestelle „Reichenbacher Straße“ in Baltmannsweiler sollten vereinheitlicht werden. Zu überlegen wäre, ob die Stichfahrten immer in der gleichen Fahrtrichtung (immer in Richtung Hohengehren oder immer in Richtung Esslingen (N)) oder generell in beiden Fahrtrichtungen bedient werden können.</li> <li>- Die Linie ist durch relativ viele Taktabweicher bzw. Taktsprünge gekennzeichnet, was einerseits wohl an der Übernahme von Sonderaufgaben (Weiterführung einzelner Fahrten nach Winterbach und Schorndorf, Bedienung von Aichschieß mit einzelnen Fahrten) und der nur richtungsbezogenen Bedienung der Stichfahrten zur Reichenbacher Straße in Baltmannsweiler (siehe oben) liegt, andererseits aber auch mit einer starken Ausrichtung des Fahrplans am Schülerverkehr zusammenhängt. In Zukunft soll verstärkt nach Möglichkeiten gesucht werden, den Fahrplan zu verstetigen bzw. übersichtlicher zu gestalten. Vor diesem Hintergrund ist ggf. auch die Übernahme oben genannter Sonderaufgaben zu hinterfragen.</li> <li>- Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der</li> </ul>			

	Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten (siehe Zeile Funktionen).
--	---


<sup>1</sup> Die Haltestelle „Reichenbacher Straße“ wird über eine Stichfahrt angefahren. Diese Stichfahrt findet allerdings nur in jeweils einer Fahrtrichtung statt. Je nach Fahrtrichtung müssen die Fahrgäste an der Reichenbacher Straße also einen Umweg über Hohengehren in Kauf nehmen.

<b>Linie Nr.</b>	<b>114</b>			
<b>Linienweg</b>	Esslingen (N) Bf. – Aichschieß – Schanbach (– Lobenrot Ort) – Krummhardt – Aichelberg Holl			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäss ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Aichschieß und Schanbach an Esslingen (N)</li> <li>- Anbindung von Aichelberg an Esslingen (N)</li> <li>- Anbindung von Krummhardt an Esslingen (N)<sup>1</sup></li> <li>- Anbindung von Lobenrot an Schanbach</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Kennenburg, Hegensberg und Liebersbronn an Esslingen (N)</li> </ul> <p>Feinerschließung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Industriegebiet Nord“ in Aichschieß</li> </ul> <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Mörke-Gymnasiums in Esslingen (N)</li> </ul>	39/26/16 35/22/16 39/26/16 12/4/3  0/1/1  1/0/0  k.A.	41/21/12 41/21/12 41/21/12 11/7/6  0/0/0  0/0/0  k.A.	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Realschule Oberesslingen und des Theodor-Heuss-Gymnasiums in Esslingen (N)</li> <li>- Anbindung der Grund- und Werkrealschule Aichwald in Schanbach</li> <li>- Anbindung des Berufsschulzentrums und der John-F.-Kennedy-Schule in Zell</li> </ul>	k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Esslingen (N) Bf. – Aichelberg Holl	30/60/30/60 60/60 60/60	30/30/30/30 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		305.941	381.217	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Aichelberg) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Aichelberg) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Plochingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 106 <b>Im Abschnitt:</b> Esslingen (N) Bf. – Aichschieß Kreuzung <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linie 106, die über Aichschieß führen, sollten die Linie 114 bei der Bedienung von Aichschieß sinnvoll ergänzen.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie ist durch relativ viele Taktabweicher bzw. Taktsprünge gekennzeichnet, was größtenteils an der Siedlungsstruktur der Stadt Aichwald liegt. So können die Teilorte Krummhardt und Lobenrot nur mittels Stichfahrten angebunden werden. Andererseits ist der Fahrplan aber auch sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. In Zukunft soll verstärkt nach Möglichkeiten gesucht werden, den Fahrplan zu verstetigen bzw. übersichtlicher zu gestalten.</li> <li>- Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten (siehe Zeile Funktionen).</li> </ul>			


<sup>1</sup> Die Haltestelle „Krummhardt Ort“ wird über eine Stichfahrt angefahren. Diese Stichfahrt findet allerdings nur in jeweils einer Fahrtrichtung statt. Je nach Fahrtrichtung müssen die Fahrgäste von Krummhardt also einen Umweg über Aichelberg in Kauf nehmen.

## 6.3.6 Bündel 4: Verkehrsraum Esslingen (N) – Ostfildern

<b>Linie Nr.</b>	119			
<b>Linienweg</b>	Esslingen (N) Bf. – Nellingen Stadtbahn – Denkendorf Hindenburgstraße			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gen gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Nellingen und Denkendorf an Esslingen (N) sowie Anbindung von Denkendorf an Nellingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rathaus“ in Denkendorf</li> </ul> <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Riegelhof-Realschule und des Otto-Hahn-Gymnasiums in Nellingen</li> </ul>	60/54/31	51/26/16	
		60/54/31	51/26/16	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Esslingen (N) Bf. – Denkendorf Hindenburgstraße	15/30 <sup>1</sup> /15/60 15/60 30/60	15/30/15/30 30/60 60/60	

<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		390.222	250.000	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Denkendorf) Nellingen Stadtbahn: U7 Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Denkendorf) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Denkendorf) Nellingen Stadtbahn: U7; Richtung Stuttgart (aus Richtung Denkendorf) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Plochingen (aus Richtung Denkendorf) Nellingen Hindenburgstraße: 120; Richtung Neuhausen (F)</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 120 <b>Im Abschnitt:</b> Nellinger Linde – Esslingen (N) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 119 und 121 sollten so gelegt werden, dass zwischen Esslingen (N) und Nellingen ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Rahmen der Neukonzeption des Esslinger Stadtverkehrs im Jahr 2014 sollen die nach Esslingen (N) führenden Buslinien stärker noch als bisher auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S1 aus und in Richtung Stuttgart abgestimmt werden. Im Bezug auf die Linien 119 und 120 scheint es allerdings fraglich, ob hier nicht ein Entzerren der Fahrzeiten im Sinne eines möglichst guten Angebots auf dem Überlappungsabschnitt Esslingen (N)-Nellingen sinnvoller erscheint. Ggf. könnten die Taktstrukturen der beiden Linien auch an die Fahrzeiten der Stadtbahnlinie U7 als an die S-Bahn-Linie S1 orientiert werden. In diesem Zusammenhang könnte der derzeitige 15-/15-/30-Minuten-Takt in der NVZ montags bis freitags beispielsweise durch einen leichter merkbaren 20-Minuten-Takt ersetzt werden. Auch die Idee, das Angebot ab Denkendorf in Kurzläuferfahrten nach Nellingen und Langläuferfahrten nach Esslingen (N) aufzuteilen, sollte im Rahmen einer möglichen Neukonzeption der Linie geprüft werden.</li> <li>- Derzeit wird die Verlängerung der Stadtbahnlinie U7 von Nellingen nach Esslingen (N) im Rahmen einer Standardisierten Bewertung untersucht. Sollte dieses Projekt zur Umsetzung kommen, muss auch das begleitende Busnetz angepasst werden. Daraus könnten sich auch Änderungen für die Buslinie 119 ergeben.</li> </ul>			


<sup>1</sup> Tatsächlich wird zur NVZ ein gestaffelter 15/15/30-Minuten-Takt gefahren.

<b>Linie Nr.</b>	<b>120</b>			
<b>Linienweg</b>	Esslingen (N) Bf. – Nellingen – Scharnhäuser Park – Scharnhäuser – Neuhausen (F) Brühlsiedlung (– Wolfschlügen Löwen)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Neuhausen (F), Scharnhäuser und Nellingen an Esslingen (N) sowie Anbindung von Neuhausen (F) und Scharnhäuser an Nellingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Wolfschlügen an Esslingen (N)</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Kreuzbrunnen“ im Scharnhäuser Park</li> </ul> <p>Schülerverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Riegelhof-Realschule und des Otto-Hahn-Gymnasiums in Nellingen</li> </ul>	54/44/28	51/26/16	
		11/4/2	11/0/0	
		54/44/28	51/26/16	
		k.A.	k.A.	




<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Esslingen (N) Bf. – Neuhausen (F) Brühlsiedlung	15/30/15/60 30/60 30/60	15/30/15/30 30/60 60/60	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		523.513	428.000	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuhausen (F)) Nellingen Stadtbahn: U7; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Neuhausen (F)) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Neuhausen (F)) Nellingen Hindenburgstraße: 119; Richtung Denkendorf (aus Richtung Esslingen (N)) Wolfschlugen Löwen: 74; Richtung Nürtingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 120 <b>Im Abschnitt:</b> Nellinger Linde – Esslingen (N) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 119 und 121 sollten so gelegt werden, dass zwischen Esslingen (N) und Nellingen ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 120 betroffen.</li> <li>- Im Rahmen der Neukonzeption des Esslinger Stadtverkehrs im Jahr 2014 sollen die nach Esslingen (N) führenden Buslinien stärker noch als bisher auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S1 aus und in Richtung Stuttgart abgestimmt werden. Im Bezug auf die Linien 119 und 120 scheint es allerdings fraglich, ob hier nicht ein Entzerren der Fahrzeiten im Sinne eines möglichst guten Angebots auf dem Überlappingsabschnitt Esslingen (N)-Nellingen sinnvoller erscheint. Ggf. könnten die Taktstrukturen der beiden Linien auch an die Fahrzeiten der Stadtbahnlinie U7 als an die S-Bahn-Linie S1 orientiert werden. In diesem Zusammenhang könnte der aktuell zeitweise gefahrene 15-/15-/30-Minuten-Takt beispielsweise durch einen leichter merkbaren 20-Minuten-Takt ersetzt werden. Auch die Idee, das Angebot ab Neuhausen (F) in Kurzläuferfahrten nach Nellingen und Langläuferfahrten nach Esslingen (N) aufzuteilen, sollte im Rahmen einer möglichen Neukonzeption der Linie geprüft werden.</li> <li>- Derzeit wird die Verlängerung der Stadtbahnlinie U7 von Nellingen nach Esslingen (N) im Rahmen einer Standardisierten Bewertung untersucht. Sollte dieses Projekt zur Umsetzung kommen, muss auch das begleitende Busnetz angepasst werden. Daraus könnten sich auch Änderungen für die Buslinie 120 ergeben.</li> </ul>			

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Um das Gebiet um die Hardter Straße in Wolfschlugen besser zu erschließen, sollte die Umgestaltung der dortigen Schleifenfahrt geprüft werden. Künftig könnte ggf. über Reinhardt-, Rathaus- und Kirchstraße gewendet werden.</li></ul>
--	---

<b>Linie Nr.</b>	<b>121</b>			
<b>Linienweg</b>	Oberesslingen Bf. – Sirnau – Denkendorf – Neuhausen (F) Schlossplatz			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Neuhausen (F) und Denkendorf an Oberesslingen und das Gewerbegebiet in Sirnau</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Hindenburgstraße“, „Esslinger Straße“ und „Weingartenstraße“ in Denkendorf</li> </ul>	5/0/0	0/0/0	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Oberesslingen Bf. – Neuhausen (F) Schlossplatz	-/-/- -/- -/-	-/-/- -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		33.315	0	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuhausen (F)) Oberesslingen (N): S1; Richtung Stuttgart			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Oberesslingen (N)) Neuhausen (F) Bahnhofstraße: 35 oder 36; Richtung Bernhausen
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein

<b>Linie Nr.</b>	<b>122</b>			
<b>Linienweg</b>	Flughafen/Messe – Plieningen – Scharnhäuser Park – Scharnhäuser Park Stadtbahn– Esslingen (N) Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basis-angebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamt-angebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Esslingen (N), Scharnhäuser Park, Scharnhäuser Park und Plieningen an den Flughafen und die Messe sowie Anbindung von Plieningen, Scharnhäuser Park an den Scharnhäuser Park und Esslingen (N)</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Pliensaufriedhof“ und „Pfeifferklinge“ in Esslingen (N)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Kreuzbrunnen“ im Scharnhäuser Park</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Adelbert-Stifter-Schule in Esslingen (N)</li> </ul>	35/20/20            35/20/20            35/20/20            k.A.	35/18/11            35/18/11            35/18/11            k.A.	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Esslingen (N) Bf. – Flughafen/Messe	30/30/30/60 60/60 60/60	30/30/30/60 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		354.628	304.700	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Flughafen/Messe) Scharnhäuser Park: U7; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Flughafen/Messe) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Flughafen/Messe) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Plochingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n): 131</b> <b>Im Abschnitt:</b> Ostfildern Parksiedlung Robert-Koch-Straße – Esslingen (N) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 122 und 131 sollten so gelegt werden, dass zwischen Esslingen (N) und der Parksiedlung ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.  <b>Mit Linie(n): 120</b> <b>Im Abschnitt:</b> Scharnhäuser Rathaus – Esslingen (N) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 120 und 122 sollten so gelegt werden, dass zwischen Esslingen (N) und Scharnhäuser ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 122 betroffen.</li> <li>- Derzeit wird die Verlängerung der Stadtbahnlinie U7 von Nellingen nach Esslingen (N) im Rahmen einer Standardisierten Bewertung untersucht. Sollte dieses Projekt zur Umsetzung kommen, muss auch das begleitende Busnetz angepasst werden. Daraus könnten sich auch Änderungen für die Buslinie 122 ergeben.</li> <li>- Im Rahmen der Neukonzeption des Esslinger Stadtverkehrs 2014 soll die Linie 122 in Esslingen (N) über den Innenstadtring geführt werden, um Hotelgästen der Innenstadt einen kürzeren Fußweg zur Abfahrtshaltestelle in Richtung Flughafen zu bieten.</li> <li>- Seitens der Anwohner der Hohenheimer Straße in Esslingen (N) gibt es den Wunsch, aus Lärmschutzgründen eine der beiden Linien (derzeit 122 und 131) über die Champagnestraße und Weilstraße nach Esslingen (N) zu führen. Dies hätte aber längere Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste zur Folge und würde einen vom Stadtverkehr Esslingen (N) ohnehin gut erschlossenen Bereich durchqueren. In diesem Zusammenhang setzt sich der Landkreis für die Beibehaltung beider Linien in der Hohenheimer Straße ein.</li> </ul>			




<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Kemnat Reutlinger Straße – Heumaden Stadtbahn  Abschnitt Heumaden Stadtbahn – Esslingen (N) Bf.	15/30/15/30 15/30 30/30  15/30/15/60 30/60 30/60	30/30/30/60 60/60 60/120  30/30/30/60 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung  im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		567.808	317.000	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kemnat) Heumaden: U7; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Kemnat) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Kemnat) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Plochingen (aus Richtung Kemnat) Ruit: 35; Richtung Leinfelden			
<b>Abstimmung mit  anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 122 <b>Im Abschnitt:</b> Ostfildern Parksiedlung Robert-Koch-Straße – Esslingen (N) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 122 und 131 sollten so gelegt werden, dass zwischen Esslingen (N) und der Parksiedlung ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender  Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche  Änderungen  gegenüber dem  Fahrplan 2014</b>	- Seitens der Anwohner der Hohenheimer Straße in Esslingen (N) gibt es den Wunsch, aus Lärmschutzgründen eine der beiden Linien (derzeit 122 und 131) über die Champagnestraße und Weilstraße nach Esslingen (N) zu führen. Dies hätte aber längere Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste zur Folge und würde einen vom Stadtverkehr Esslingen (N) ohnehin gut erschlossenen Bereich durchqueren. In diesem Zusammenhang setzt sich der Landkreis für die Beibehaltung beider Linien in der Hohenheimer Straße ein.			



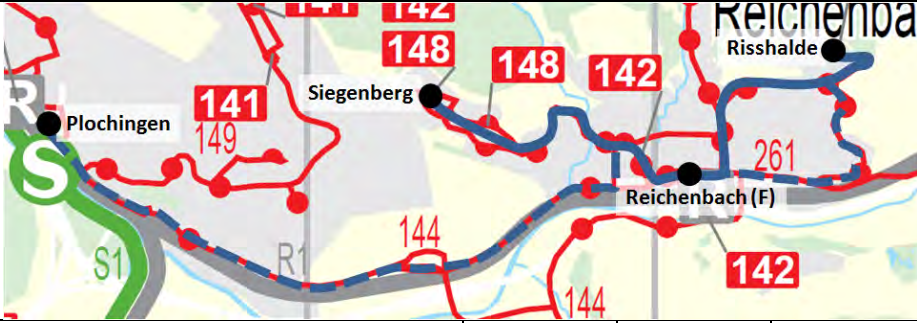
**6.3.7 Bündel 5: Verkehrsraum Plochingen – Reichenbach (F)**

<b>Linie Nr.</b>	<b>140</b>			
<b>Linienweg</b>	Esslingen (N) Bf. – Altbach – Plochingen Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der bahnabgewandten Teile von Altbach an Esslingen (N)</li> <li>- Anbindung der bahnabgewandten Teile von Altbach an Plochingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Altbacher Hof“, „Im Braunkiel“ und „Stauferstraße“ in Altbach</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Berufsschulzentrums und der John-F.-Kennedy-Schule in Zell</li> </ul>	15/5/0  16/5/0	11/0/0  11/0/0	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Esslingen (N) Bf. – Plochingen Bf.	60/-/60/- -/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		100.944	69.854	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Plochingen) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart</p>			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Esslingen (N)) Plochingen Bf.: S1 oder R8; Richtung Wendlingen (N)
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein

<b>Linie Nr.</b>	<b>141 / 149</b>			
<b>Linienweg</b>	Plochingen Bf – Plochingen Stumpenhof (– Baltmannsweiler – Hohengehren – Winterbach Bahnunterführung)			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>141:</b> Fahrten innerhalb von Plochingen <b>149:</b> Fahrten, die über die Plochinger Stadtgrenze hinaus in Richtung Baltmannsweiler und das Remstal geführt werden			
<b>Grafischer Linienvverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<u>Voraussichtliches</u> <b>Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der bahnabgewandten Teile im Nordwesten von Plochingen (Stumpenhof und Lettenäcker)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Baltmannsweiler und Hohengehren an Plochingen</li> <li>- Verbindung von Plochingen und Winterbach</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Lettenäcker“, „Stumpenhof“ in Plochingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Stufenstraße“ in Plochingen</li> </ul>	<p>48/30/16</p> <p>3/1/1</p> <p>1/0/0</p> <p>48/30/16</p> <p>34/29/16</p>	<p>42/21/13</p> <p>0/0/0</p> <p>0/0/0</p> <p>42/21/13</p> <p>42/21/13</p>	

	<b>Schülerverkehr</b> - Anbindung der Marquardt-Schule in Plochingen - Anbindung der Freien Waldorfschule in Engelberg - Anbindung der Albert-Schweitzer Schule und des Burg-Gymnasiums in Schorndorf	k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Plochingen Bf. – Plochingen Stumpenhof	15/30/15/30 30/30 60/60	15/30/30/30 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		136.901	105.596	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Plochingen) Esslingen (N) Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			

<b>Linie Nr.</b>	<b>142 / 148</b>			
<b>Linienweg</b>	Reichenbach (F) Rissshalde – Reichenbach (F) Hochhaus (– Plochingen Bf.)			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>142:</b> Fahrten, die nach Plochingen geführt werden <b>148:</b> Fahrten innerhalb von Reichenbach (F)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Gebiets Rissshalde in Reichenbach (F) an den Bahnhof Reichenbach (F)</li> <li>- Anbindung des Gebiets Siegenberg in Reichenbach (F) an den Bahnhof Reichenbach (F)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Reichenbach (F) an Plochingen [mit Weiterführung nach Reichenbach (F)-Siegenberg oder Reichenbach (F)-Rissshalde]</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rissshalde“ in Reichenbach (F)</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Steinackerstraße“ und „Leintel“ in Reichenbach (F)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Weinberg-/Teckstraße“ in Reichenbach (F)</li> </ul>	<p>33/15/7</p> <p>35/25/13</p> <p>7/13/7</p> <p>33/15/7</p> <p>9/2/0</p> <p>25/14/7</p>	<p>19/10/7</p> <p>19/10/7</p> <p>0/0/0</p> <p>19/10/7</p> <p>19/10/7</p> <p>0/0/0</p>	


	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Schulzentrum“ und „Hochhaus“ in Reichenbach (F)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Reichenbach (F) Bf.“</li> </ul>	35/25/13	19/10/7	
		23/10/6	19/10/7	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Reichenbach (F) Hochhaus - Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße	30/30/30/- 30/60 120/-	30/60/60/120 120/120 120/120	
	Abschnitt Reichenbach (F) Risshalde – Reichenbach (F) Stuttgarter- /Hauptstraße	30/30/30/- 60/- 120/-	30/60/60/120 120/120 120/120	
	Abschnitt Reichenbach (F) Stuttgarter Straße – Reichenbach (F) Bf.	-/-/- 60/- 120/-	-/-/- -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		148.011 <sup>1</sup>	56.671	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Reichenbach (F) Hochhaus) Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Reichenbach (F) Risshalde) Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Reichenbach (F) Hochhaus) Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Göppingen (aus Richtung Reichenbach (F) Risshalde) Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Göppingen			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Derzeit werden die Fahrten der Linie 142 zumindest teilweise auch unter der Linie 148 veröffentlicht – teilweise mit um eine Minute versetzten Abfahrtszeiten. Im Sinne einer übersichtlicheren Fahrgastinformation und einer verlässlichen Betriebsleistungsstatistik soll künftig jede Fahrt nur unter einer Liniennummer veröffentlicht werden.</li> </ul>			

<sup>1</sup> Wert ist nicht aussagekräftig, weil ein großer Teil der Fahrten von der Firma Schefenacker unter beiden Liniennummern (142 und 148) geführt wird und somit doppelt in der Betriebsleistungsstatistik auftaucht.

<b>Linie Nr.</b>	<b>143</b>			
<b>Linienweg</b>	Plochingen Bf. – Deizisau Wert			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Deizisau an Plochingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Olgastraße/Keplerstraße“ und „Olgastraße/Zeppelinstraße“</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Kirchstraße/Nelkenweg“ in Deizisau [Einrichtungshaltestelle; Bedienung nur in Fahrtrichtung Deizisau Wert]</li> </ul>	32/13/8	32/13/8	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Plochingen Bf. – Deizisau Wert	30/30/30/-60/-60/-	30/60/30/60 60/120 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		83.364	83.364	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Deizisau) Plochingen Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Deizisau) Plochingen Bf.: S1 oder R8; Richtung Wendlingen (N) (aus Richtung Deizisau) Plochingen Bf.: R1; Richtung Göppingen</p>			


<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
---------------------------------	------



<b>Linie Nr.</b>	<b>144</b>			
<b>Linienweg</b>	Plochingen Bf. – Reichenbach (F) Bf. – Hochdorf – Notzingen – Kirchheim (T) Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Hochdorf an Plochingen oder Reichenbach (F)</li> <li>- Anbindung von Notzingen an Kirchheim (T)</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Hochdorf an Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung von Notzingen an Plochingen oder Reichenbach (F)</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Weinbergstraße“ und „Roßwälder Straße“ in Hochdorf</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rathaus“ in Notzingen</li> </ul>	30/10/3 24/10/3  24/10/3 24/10/3  23/10/3  24/10/3	30/10/3 14/13/6  14/10/3 14/10/3  30/10/3  14/13/6	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Plochingen Bf. – Hochdorf Talbachbrücke  Abschnitt Hochdorf Weinbergstraße – Notzingen Rathaus  Abschnitt Notzingen Rathaus – Kirchheim (T) Bf. <sup>1</sup>	30/60/30/- 60/- 240/-  30/60/30/- 60/- 240/-  30/60/30/- 60/- 240/-	30/60/30/60 120/120 120/-  60/60/60/- 120/120 120/-  60/120/60/120 120/120 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		231.205	240.185	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kirchheim (T)) Plochingen Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Plochingen) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Kirchheim (T)) Reichenbach (F) Stuttgarter- /Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Göppingen (aus Richtung Kirchheim (T)) Reichenbach (F) Stuttgarter- /Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 168 <b>Im Abschnitt:</b> Notzingen Hochdorfer Straße – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 144 und 168 sollten so gelegt werden, dass zwischen Notzingen und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vor dem Vergabezeitpunkt ist die Aufgabenteilung der Linien 144 und 168 insbesondere im Bezug auf die Anbindung von Notzingen an Kirchheim (T) sowie die Feinerschließung des östlichen Bereichs von Notzingen bzw. Wellingen zu konkretisieren. Dabei sind klare Bedienungsmuster beider Linien anzustreben, bei denen sich an den Bahnhöfen von Kirchheim (T), Wernau (N), Reichenbach (F) und Plochingen möglichst gute Anschlussbeziehungen zum SPNV ergeben.</li> <li>- Eine Anbindung des Gewerbegebiets Bühl in Hochdorf sollte geprüft werden. Um durchfahrenden Fahrgästen zeitaufwendige Stichfahrten zu ersparen, würde sich vor allem bei in Hochdorf endenden Fahrten eine Weiterführung ins Gewerbegebiet Bühl anbieten.</li> </ul>			

<sup>1</sup> Der tatsächliche Takt zwischen Notzingen und Kirchheim (T) setzt sich aus den Taktfrequenzen der Linien 144 und 168 zusammen.

<b>Linie Nr.</b>	<b>262</b>			
<b>Linienweg</b>	Plochingen Bf. – Reichenbach (F) – Hegenlohe – Thomashardt Gewerbegebiet (– Schlichten – Schorndorf Bf.)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basis- angebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- g gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamt- angebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Hegenlohe und Thomashardt an Plochingen</li> <li>- Anbindung von Hegenlohe und Thomashardt an Reichenbach (F)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Reichenbach (F), Thomashardt und Hegenlohe an Schorndorf sowie Verbindung von Plochingen und Schorndorf</li> <li>- Anbindung von Schlichten an Schorndorf</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Kaisereiche“ in Schlichten</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Waldorfschule in Engelberg</li> <li>- Anbindung der Realschule in Reichenbach (F)</li> </ul>	<p>27/10/4</p> <p>30/10/4</p> <p>12/9/3</p> <p>23/9/3</p> <p>23/9/3</p> <p>k.A.</p> <p>k.A.</p>	<p>22/10/4</p> <p>22/10/4</p> <p>11/0/0</p> <p>11/7/3</p> <p>11/7/3</p> <p>k.A.</p> <p>k.A.</p>	

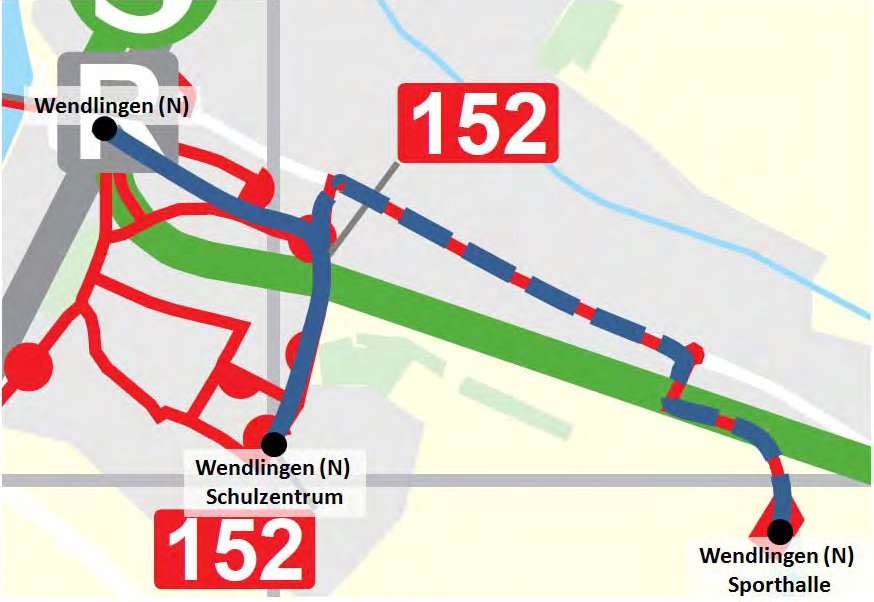
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Plochingen Bf. – Thomashardt Gewerbegebiet <sup>1</sup>  Abschnitt Thomashardt Gewerbegebiet – Schorndorf Bf.	30/30/30/- 60/- -/-	30/60/60/60 120/120 120/-  60/120/60/- -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		183.734	151.843	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Schorndorf) Plochingen Bf.: S1, R1 oder R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Plochingen) Schorndorf Bf.: S2 oder R2; Richtung Stuttgart (aus Richtung Schorndorf) Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Schorndorf) Plochingen Bf.: S1 oder R8; Richtung Wendlingen (N) (aus Richtung Plochingen) Schorndorf Bf.: R2; Richtung Aalen (aus Richtung Schorndorf) Reichenbach (F) Stuttgarter-/Hauptstraße / Reichenbach (F) Bf.: R1; Richtung Göppingen			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			

<sup>1</sup> Im Status Quo gelten die angegebenen Takte teilweise nur bis Reichenbach (F).

**6.3.8 Bündel 6: Verkehrsraum Köngen – Wendlingen (N)**

<b>Linie Nr.</b>	151			
<b>Linienweg</b>	Wendlingen (N) Bf. – Köngen Linde – Wendlingen (N) Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gen gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Köngen an Wendlingen (N) [Ringlinie, daher Bedienung nur in eine Richtung]</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> Feinerschließung <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Unterdorfstraße“, „Haldenweg“, „Rathaus“ und „Alup“ in Köngen</li> </ul>	35/31/17	34/19/10	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Wendlingen (N) Bf. – Köngen Linde – Wendlingen (N) Bf.	30/30/30/60 30/60 60/60	30/30/30/60 60/60 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		80.430	69.720	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Köngen) Wendlingen (N) Bf.: S1 oder R8; Richtung Stuttgart			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Köngen) Wendlingen (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Köngen) Wendlingen (N) Bf.: R8; Richtung Tübingen
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein

<b>Linie Nr.</b>	<b>152</b>			
<b>Linienweg</b>	Wendlingen (N) Bf. – Wendlingen (N) Schulzentrum (– Wendlingen (N) Sporthalle)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Johannes-Kepler-Realschule und des Robert-Bosch-Gymnasiums in Wendlingen (N) (Schulzentrum Wendlingen (N))</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Sporthalle“ in Wendlingen (N)</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Anne-Frank-Schule in Wendlingen (N)</li> </ul>	k.A.	k.A.	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		0	7.924	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Schulzentrum) Wendlingen (N) Bf.: S1 oder R8; Richtung Stuttgart</p>			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Schulzentrum) Wendlingen (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Schulzentrum) Wendlingen (N) Bf.: R8; Richtung Tübingen
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Sobald in Wendlingen (N) eine Stadtbuslinie eingeführt wird, ist die Notwendigkeit für den Fortbestand der Linie 152 zu hinterfragen.




<b>Linie Nr.</b>	<b>154 neu</b>			
<b>Linienweg</b>	Wendlingen (N)-Unterboihingen – Wendlingen (N) Bf. – Wendlingen (N) Max-Eyth-Straße			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b>  - Bedienung von Haltestellen im Bereich Unterboihingen sowie im Bereich Wendlingen (N) Ost und Wendlingen (N) Süd <sup>1</sup>	0/0/0	23/16/8	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Wendlingen (N)- Unterboihingen – Wendlingen (N) Max-Eyth-Straße	-/-/-/ -/- -/-	30/60/30/60 60/120 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		0	74.942	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Max-Eyth-Straße) Wendlingen (N) Bf.: S1 oder R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Unterboihingen) Wendlingen (N) Bf.: S1 oder R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Max-Eyth-Straße) Wendlingen (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Unterboihingen) Wendlingen (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Max-Eyth-Straße) Wendlingen (N) Bf.: R8; Richtung Tübingen			

	(aus Richtung Unterboihingen) Wendlingen (N) Bf.: R8; Richtung Tübingen
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Die Linie 154 soll als neue Linie zur Erschließung der bahnabgewandten Teile von Wendlingen (N) eingeführt werden.

<sup>1</sup> Im größten Teil des künftigen Linienweges sind noch keine Linienbus-Haltestellen vorhanden. Der Linienweg sollte in jedem Fall so gewählt werden, dass das Stadtgebiet gut erschlossen ist. Als Endstellen bieten sich wegen der vorhandenen Wendemöglichkeiten in Unterboihingen der Kreisverkehr im Bereich Kapellen-/Hauptstraße und in Wendlingen (N) Nord der Bereich Max-Eyth-Straße/Ludwig-Thoma-Straße/Hermann-Löns-Straße/Ludwig-Finckh-Straße an. In der Zeile „Grafischer Linienverlauf“ ist eine mögliche Variante der Linienweggestaltung angegeben.

<b>Linie Nr.</b>	<b>184</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Zizishausen – Unterensingen – Wendlingen (N) Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Unterensingen und Zizishausen an Wendlingen (N) und Nürtingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Bauhof“ in Nürtingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Stern“ in Unterensingen“</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Neckar-Realschule in Nürtingen</li> </ul>	<p>28/17/10</p> <p>2/0/0</p> <p>28/17/10</p> <p>k.A.</p>	<p>29/16/9</p> <p>11/0/0</p> <p>29/16/9</p> <p>k.A.</p>	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Nürtingen Bf. – Wendlingen (N) Bf.	30/60/30/60 60/60 120/60	30/60/30/60 60/120 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		126.413	133.213	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Nürtingen) Wendlingen (N) Bf.: S1 oder R8; Richtung Stuttgart			


	<p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b>          (aus Richtung Wendlingen (N)) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart          (aus Richtung Nürtingen) Wendlingen (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T)          (aus Richtung Wendlingen (N)) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen</p>
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 196  <b>Im Abschnitt:</b> Zizishausen Inselbad – Nürtingen Bf.  <b>Anmerkung:</b> Die Fahrpläne der Linien 184 und 196 sollten zwischen Zizishausen und Nürtingen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie soll nach Möglichkeit generell oder mindestens elfmal an Normalwerktagen über die Haltestelle Bauhof geführt werden, um den dortigen Gewerbestandort zu erschließen. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob die Haltestelle Realschule zu einer Zweirichtungshaltestelle aufgewertet werden könnte, da so auch diese Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen angefahren werden könnte. Alternativ kann die Bedienung dieses Gebiets auch mit der Linie 196 erfolgen.</li> <li>- Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten (siehe Zeile Funktionen).</li> <li>- Zur Verbesserung der Erschließung sollte eine Erweiterung der Unterensinger Ortsdurchfahrt der Linie 184 über Nürtinger Straße, Brunnenstraße, Flügelstraße und Kirchstraße geprüft werden. Hierzu müsste die Haltestelle „Linde“ in den Kreuzungsbereich Nürtinger Straße / Lindenstraße verlegt und (mindestens) eine zusätzliche Haltestelle an der Kreuzung Brunnen- /Flügelstraße eingerichtet werden.</li> </ul>

<b>Linie Nr.</b>	<b>196<sup>1</sup></b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Zizishausen – Oberboihingen – Wendlingen (N) Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der bahnabgewandten Teile von Oberboihingen an Nürtingen und Wendlingen (N)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schule“ in Oberboihingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Inselbad“ in Zizishausen</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Johannes-Kepler-Realschule und des Robert-Bosch-Gymnasiums in Wendlingen (N) (Schulzentrum Wendlingen (N))</li> </ul>	12/4/0	11/0/0	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Nürtingen Bf. – Wendlingen (N) Bf.	60/60/60/- 120/- -/-	60/120/60/- -/- -/-	

<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		53.276	45.461	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Nürtingen) Wendlingen (N) Bf.: S1 oder R8; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Wendlingen (N)) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Nürtingen) Wendlingen (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Wendlingen (N)) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n): R8</b> <b>Im Abschnitt:</b> Oberboihingen Kreissparkasse/Bf. – Wendlingen (N) Bf. und Oberboihingen Kreissparkasse/Bf. – Nürtingen Bf. <b>Anmerkung:</b> Nach Möglichkeit sollten die Fahrten der Linie 196 so gelegt werden, dass sie ab Oberboihingen in einem möglichst großen Zeitabstand zu den RB-Zügen zwischen Wendlingen (N) und Nürtingen (mit Halt in Oberboihingen) ab Oberboihingen verkehren. So könnte das ÖPNV-Angebot zwischen Oberboihingen und seinen beiden Nachbarstädten verbessert werden.</p> <p><b>Mit Linie(n): 184</b> <b>Im Abschnitt:</b> Zizishausen Inselbad – Nürtingen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrlagen der Linien 184 und 196 sollten zwischen Zizishausen und Nürtingen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach Möglichkeit soll die Haltestelle „Schule“ in Oberboihingen durch eine Stichfahrt von der Linie 196 angefahren werden. Dadurch könnte das Erschließungsdefizit im Osten von Oberboihingen beseitigt werden. Auf dem Stich zur Schule sollte zudem die Einrichtung einer neuen Haltestelle „Tachenberger Straße“ geprüft werden.</li> <li>- Die Führung der Linie über die Haltestelle Bauhof in Nürtingen (siehe Liniensteckbrief der Linie 184) sollte geprüft werden.</li> </ul>			


<sup>1</sup> Die Linie 196 (Wendlingen (N) – Neckartenzlingen) soll in zwei Linien getrennt werden. Im Linienbündelungskonzept werden die Linien daher als 196-1 und 196-2 bezeichnet. Mit diesem Liniensteckbrief wird die im Linienbündelungskonzept als Linie 196-1 beschriebene Linie beschrieben.

**6.3.9 Bündel 7: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Wernau (N)**

<b>Linie Nr.</b>	145 / 146			
<b>Linienweg</b>	Wernau (N) Bf. – Wernau (N)-Brühl – Wernau (N) Bf.			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<p><b>145:</b> Fahrten, die vom Bahnhof kommend zuerst zur Königsberger Straße und anschließend nach Brühl verlaufen</p> <p><b>146:</b> Fahrten, die vom Bahnhof kommend zuerst nach Brühl und dann zur Königsberger Straße verlaufen</p>			
<b>Grafischer Linienvverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der bahnabgewandten Teile von Wernau (N) an den Bahnhof Wernau (N) [Ringlinie, daher Bedienung nur in eine Richtung]</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Dorotheenweg“, und „Ziegelei“ in Wernau (N)</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Max-Eyth-StraÙe“ und „Königsberger Straße“ in Wernau (N)</li> </ul>	33/25/15	23/16/8	
		33/25/15	23/16/8	
		33/25/15	0/0/0	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Wernau (N) Bf. – Wernau (N)-Brühl – Wernau (N) Bf.	30/30/30/- 30/- 30/-	30/60/30/60 60/120 120/120	
<b>Betriebsleistung          im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		78.343	43.128	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Brühl) Wernau (N) Bf.: S1; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Brühl) Wernau (N) Bf.: S1; Richtung Kirchheim (T)			
<b>Ergänzender          Anrufverkehr</b>	ja			



<b>Linie Nr.</b>	<b>161</b>			
<b>Linienweg</b>	Ötlingen Bf. – Kirchheim (T) Bf. – Kirchheim (T) Altvaterweg			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der bahnausgewandten Teile von Ötlingen sowie der Wohngebiete entlang der Stuttgarter Straße in Kirchheim (T) an die Bahnhöfe von Kirchheim (T) und Ötlingen sowie an das Kirchheimer Stadtzentrum</li> <li>- Anbindung der Wohngebiete im Bereich Altvaterweg (Kirchheim (T) Süd) an die Innenstadt und den Bahnhof von Kirchheim (T)</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Haldenstraße“, und „Warth“ in Ötlingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Bismarckstraße“ in Kirchheim (T)</li> </ul>	32/25/13	34/18/16	
		33/24/14	34/18/16	
		32/25/13	34/18/16	
		33/24/14	34/18/16	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Ötlingen Bf. – Kirchheim (T) Altvaterweg	30/30/30/ 30/60 60/60	30/30/30/60 60/60 60/60	
<b>Betriebsleistung  im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		168.934	169.312	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Altvaterweg) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Ötlingen) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Altvaterweg) Ötlingen Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
<b>Ergänzender  Anrufverkehr</b>	ja			

<b>Linie Nr.</b>	<b>162 neu</b>			
<b>Linienweg</b>	Kirchheim (T) Bf. – Kirchheim (T) Alte Plochinger Steige			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b>  - Anbindung des nördlichen Teils von Kirchheim (T), insbesondere die Bereiche nördliche Paradiesstraße und Alte Plochinger Steige an die Innenstadt und den Bahnhof von Kirchheim (T)	0/0/0	34/18/16	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Kirchheim (T) Bf. – Kirchheim (T) Alte Plochinger Steige	-/-/- -/- -/-	30/30/30/60 60/60 60/60	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		0	42.328	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Alte Plochinger Steige) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Nach den Kriterien des Landkreises ist der nördliche Teil von Kirchheim (T) nicht erschlossen. Aus diesem Grund soll die Linie 162 als zusätzliches Angebot eingeführt werden.			

<b>Linie Nr.</b>	<b>163</b>			
<b>Linienweg</b>	Ötlingen Bf. – Lindorf – Kirchheim (T) Bf. – Kirchheim (T) Schaffhof			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Lindorf an Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung des Wohngebiets Kirchheim (T)-Schaffhof an den Bahnhof und die Stadtmitte von Kirchheim (T)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbindung von Lindorf und Ötlingen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Milanweg“ und „Am Wiesenrain“ in Kirchheim (T) [Haltestellen liegen in einer Schleife, daher Bedienung nur in eine Richtung]</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Mörikeschule in Ötlingen</li> </ul>	30/20/9 30/21/9 30/20/9 30/21/9 k.A.	34/18/16 34/18/16 0/0/0 34/18/16 k.A.	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Lindorf Kreissparkasse – Kirchheim (T) Schaffhof	30/30/30/- 30/- 60/-	30/30/30/60 60/60 60/60	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		210.767	173.545	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Schaffhof) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Ötlingen) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Schafhof) Ötlingen Bf.: S1; Richtung Stuttgart
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja

<b>Linie Nr.</b>	<b>165</b>			
<b>Linienweg</b>	Kirchheim (T) Bf. – Jesingen – Ohmden Siedlung			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennzeichnung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Jesingen und Ohmden an Kirchheim (T)</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Bohnau“ in Kirchheim (T)</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Schlossgymnasiums in Kirchheim (T)</li> </ul>	18/9/0	18/9/0	
		18/9/0	18/9/0	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Ohmden Siedlung – Kirchheim (T) Bf.	30/60/60/- 60/- -/-	30/60/60/120 120/120 -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		91.249	93.577	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Ohmden) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 173, 174, 175 <b>Im Abschnitt:</b> Jesingen Rathaus – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Sofern nicht eine der genannten Linien bereits jede S-Bahn am Bahnhof Kirchheim (T) an- bzw. abdient, sollten die Fahrten der Linien 166, 173/175 und 174 so gelegt werden, dass alle oder möglichst viele S-Bahnen in Kirchheim (T) aus Richtung Jesingen angebunden sind.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen</b>	- Der Fahrweg der Linie 165 zwischen Kirchheim (T) Bf. und Jesingen ist je nach Tageszeit und Fahrzeit uneinheitlich und			

<b>gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	damit wenig nachvollziehbar: In Fahrtrichtung Kirchheim (T) wird generell nicht über die Martinskirche und in Fahrtrichtung Ohmden nur zeitweise über die Martinskirche gefahren. Durch eine kurze Wendezeit in Kirchheim (T) können die Fahrgäste aus Ohmden am Kirchheimer Bahnhof aber bei vielen Fahrten im Bus sitzen bleiben und direkt weiter zur Martinskirche fahren. Es soll geprüft werden, ob die Linie 165 statt an der Haltestelle Martinskirche an der Haltestelle Fußgängerzone an die Kirchheimer Innenstadt angebunden werden kann. Diese Haltestelle würde einen kürzeren Umweg für Fahrgäste vom Kirchheimer Bahnhof nach Ohmden bedeuten und könnte möglicherweise in beiden Richtungen obligatorisch in die Umläufe eingearbeitet werden.
------------------------------------	---

<b>Linie Nr.</b>	<b>168</b>			
<b>Linienweg</b>	(Wernau (N) Bf. –) Wernau (N) Kirche Sankt Magnus – Notzingen – Kirchheim (T) Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Notzingen an Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung von Notzingen an Wernau (N)</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der bahnabgewandten Teile von Wernau (N) an Kirchheim (T)</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Wellingen Schlierbacher Straße“ in Notzingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Waldfriedhof“ in Kirchheim (T)</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Quadrium“, „Eulenberg“ und „Bahnhof“ in Wernau (N)</li> </ul>	14/6/3  10/0/0  5/0/0  14/6/3  3/0/0  4/0/0	11/0/0  11/0/0  11/0/0  0/0/0  11/0/0	



<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Wernau (N) – Notzingen Hochdorfer Straße  Abschnitt Kirchheim (T) Bf. – Notzingen Wellingen Schlierbacher Straße <sup>1</sup>	60/-/60/ -/- -/-  -/-/-/ -/- -/-	60/120/60/ -/- -/-  60/120/60/ -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		231.205	240.185	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Wernau (N)) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Kirchheim (T)) Wernau (N) Bf.: S1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Kirchheim (T)) Wernau (N) Bf.: R8; Richtung Tübingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 144 <b>Im Abschnitt:</b> Notzingen Hochdorfer Straße – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 144 und 168 sollten so gelegt werden, dass zwischen Notzingen und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vor dem Vergabezeitpunkt ist die Aufgabenteilung der Linien 144 und 168 insbesondere im Bezug auf die Anbindung von Notzingen an Kirchheim (T) sowie die Feinerschließung des östlichen Bereichs von Notzingen bzw. Wellingen zu konkretisieren. Dabei sind klare Bedienungsmuster beider Linien anzustreben, bei denen sich an den Bahnhöfen von Kirchheim (T), Wernau (N), Reichenbach (F) und Plochingen möglichst gute Anschlussbeziehungen zum SPNV ergeben.</li> <li>- Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten (siehe Zeile Funktionen).</li> </ul>			


<sup>1</sup> Der tatsächliche Takt zwischen Notzingen und Kirchheim (T) setzt sich aus den Taktfrequenzen der Linien 144 und 168 zusammen.

## 6.3.10 Bündel 8: Verkehrsraum Kirchheim (T) – Lenningen – Weilheim (T)


<b>Linie Nr.</b>	173 / 175			
<b>Linienweg</b>	Bissingen (T) See – Nabern – Dettingen (T) – Kirchheim (T) Bf. – Jesingen – Holzmaden – Weilheim (T) – Egelsberg – Bissingen (T) See			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<p><i>Da bei dieser Linie beide Endpunkte identisch sind, erhält zur Verbesserung der Fahrgastinformation jede Fahrtrichtung eine eigene Liniennummer</i></p> <p><b>173:</b> Fahrten in Fahrtrichtung Bissingen (T) – Dettingen (T) – Kirchheim (T) – Weilheim (T) – Bissingen (T)</p> <p><b>175:</b> Fahrten in Fahrtrichtung Bissingen (T) – Weilheim (T) – Kirchheim (T) – Dettingen (T) – Bissingen (T)</p>			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> (laut Fahrplan 2014)	<b>Basisangebot</b> (ausreichende Verkehrsbedien- gung gemäß ÖPNVG BW §5)	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> (Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Egelsberg, Weilheim (T), Holzmaden und Jesingen an Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung von Bissingen (T), Nabern und Dettingen (T) an Kirchheim (T)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Bissingen (T) an Weilheim (T)</li> </ul>	17/0/0  17/0/0	22/0/0  0/0/0	
		17/0/0	22/0/0	

	<p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Marktplatz“ und „Martinskirche“ [getrennte Namen für versetzte Einrichtungshaltestellen] in Kirchheim (T)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Platz“ in Holzmaden</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Jahnstraße“, „KSK/Brunnenstraße“ und „Lange Morgen“ in Weilheim (T)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Hochhaus“ in Egelsberg</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Katholische Kirche“ in Dettingen (T)</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Limburgschule in Weilheim (T)</li> <li>- Anbindung der Haupt- und Werkrealschule sowie der Realschule in Weilheim (T) (Bildungszentrum Weilheim (T))</li> </ul>	17/0/0	22/0/0	
		17/0/0	22/0/0	
		17/0/0	22/0/0	
		17/0/0	22/0/0	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	<p>Abschnitt Bissingen (T) See – Dettingen (T) – Kirchheim (T) Bf.</p> <p>Abschnitt Bissingen (T) See – Weilheim (T) – Kirchheim (T) Bf.</p>	60/60/60/- -/- -/-	-/-/-/ -/- -/-	
		60/60/60/- -/- -/-	30/60/60/- -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		250.120	190.714	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Bissingen (T) via Weilheim (T)) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Bissingen (T) via Dettingen (T)) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 176 <b>Im Abschnitt:</b> Bissingen (T) See – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 173/175 und 176 sollten so gelegt werden, dass zwischen Bissingen (T) und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> R81, 176, 177 <b>Im Abschnitt:</b> Dettingen (T) Neue Schule/Bf./Volksbank – Kirchheim (T) Bf.</p>			

	<p><b>Anmerkung:</b> Sofern nicht eine der genannten Linien bereits jede S-Bahn am Bahnhof Kirchheim (T) an- bzw. abdient, sollten die Fahrten der Linien R81, 173/175, 176 und 177 so gelegt werden, dass alle oder möglichst viele S-Bahnen in Kirchheim (T) aus Richtung Dettingen (T) angebunden sind.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> 174  <b>Im Abschnitt:</b> Weilheim (T) KSK/Brunnenstraße – Kirchheim (T) Bf.  <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 173/175 und 176 sollten so gelegt werden, dass zwischen Weilheim (T) und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> 166, 174  <b>Im Abschnitt:</b> Jesingen Rathaus – Kirchheim (T) Bf.  <b>Anmerkung:</b> Sofern nicht eine der genannten Linien bereits jede S-Bahn am Bahnhof Kirchheim (T) an- bzw. abdient, sollten die Fahrten der Linien 166, 173/175 und 174 so gelegt werden, dass alle oder möglichst viele S-Bahnen in Kirchheim (T) aus Richtung Jesingen angebunden sind.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> 174  <b>Im Abschnitt:</b> Egelsberg Hochhaus – Kirchheim (T) Bf.  <b>Anmerkung:</b> Außerhalb der Betriebszeiten der Linie 173/175 übernimmt die Linie 174 die Anbindung von Egelsberg an Kirchheim (T)</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Die Einbindung der Haltestelle Weilheim (T) Lerchenstraße in den Linienweg der Linie 173/175 sollte geprüft werden. Dadurch könnte ein Erschließungsdefizit im Osten von Weilheim (T) beseitigt werden.


<b>Linie Nr.</b>	<b>174</b>			
<b>Linienweg</b>	Kirchheim (T) Bf. – Jesingen – Holzmaden – Weilheim (T) – Egelsberg Hochhaus / – Hepsisau – Neidlingen Schlossgärten			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Weilheim (T), Holzmaden und Jesingen an Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung von Neidlingen und Hepsisau<sup>1</sup> an Weilheim (T)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Egelsberg an Weilheim (T)</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Marktplatz“ und „Martinskirche“ [getrennte Namen für versetzte Einrichtungshaltestellen] in Kirchheim (T)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Platz“ in Holzmaden</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Limburgschule in Weilheim (T)</li> </ul>	30/32/16  30/19/10  15/14/7  30/32/16  0/14/6  k.A.	22/22/14  11/11/7  0/11/7  22/22/14  0/11/7  k.A.	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Haupt- und Werkrealschule sowie der Realschule in Weilheim (T) (Bildungszentrum Weilheim (T))</li> <li>- Anbindung des Schlossgymnasiums in Kirchheim (T)</li> </ul>	k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Kirchheim (T) Bf. – Weilheim (T) KSK/Brunnenstraße  Abschnitt Weilheim (T) KSK/Brunnenstraße – Neidlingen Schlossgärten  Abschnitt Weilheim (T) KSK/Brunnenstraße – Egelsberg Hochhaus	60/60/60/60 30/60 60/60  30/60/30/60 60/60 120/120  -/-/-/ 60/60 120/120	30/60/60/60 60/60 60/120  30/60/60/60 120/120 120/120  -/-/-/ 120/120 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		353.898	258.539	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neidlingen/Egelsberg) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n): 173/175</b> <b>Im Abschnitt:</b> Weilheim (T) KSK/Brunnenstraße – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 173/175 und 176 sollten so gelegt werden, dass zwischen Weilheim (T) und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.  <b>Mit Linie(n): 166, 173/175</b> <b>Im Abschnitt:</b> Jesingen Rathaus – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Sofern nicht eine der genannten Linien bereits jede S-Bahn am Bahnhof Kirchheim (T) an- bzw. abdiert, sollten die Fahrten der Linien 166, 173/175 und 174 so gelegt werden, dass alle oder möglichst viele S-Bahnen in Kirchheim (T) aus Richtung Jesingen angebunden sind.  <b>Mit Linie(n): 173/175</b> <b>Im Abschnitt:</b> Egelsberg Hochhaus – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Außerhalb der Betriebszeiten der Linie 173/175 übernimmt die Linie 174 die Anbindung von Egelsberg an Kirchheim (T)			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einbindung der Haltestelle Weilheim (T) Lerchenstraße in den Linienweg der Linie 173/175 sollte geprüft werden. Dadurch könnte ein Erschließungsdefizit im Osten von Weilheim (T) beseitigt werden.</li> </ul>			


<p><b>Linie Nr.</b></p>	<p><b>176</b></p>			
<p><b>Linienweg</b></p>	<p>Kirchheim (T) Bf. – Dettingen (T) – Nabern – Bissingen (T) See (– Ochsenwang Rathaus)</p>			
<p><b>Grafischer Linienverlauf</b></p>				
		<p><b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small></p>	<p><b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small></p>	<p><u>Voraussichtliches</u> <b>Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab-bekanntmachung)</small></p>
<p><b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small></p>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Bissingen (T) und Dettingen (T) an Kirchheim (T)</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Ochsenwang an Bissingen (T)</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Katholische Kirche“ und „Volksbank“ in Dettingen (T)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Fußgängerzone“ in Kirchheim (T)</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Schlossgymnasiums in Kirchheim (T)</li> </ul>	<p>17/19/15</p> <p>9/0/0</p> <p>17/19/15</p> <p>14/19/15</p> <p>k.A.</p>	<p>30/16/9</p> <p>0/0/0</p> <p>30/16/9</p> <p>30/16/9</p> <p>k.A.</p>	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Kirchheim (T) Bf. – Bissingen (T) See	60/60/60/- 60/60 60/60	30/60/30/60 60/120 120/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		154.567	178.517	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Bissingen (T) See) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 173/175 <b>Im Abschnitt:</b> Bissingen (T) See – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 173/175 und 176 sollten so gelegt werden, dass zwischen Bissingen (T) und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.  <b>Mit Linie(n):</b> R81, 173/175, 177 <b>Im Abschnitt:</b> Dettingen (T) Neue Schule/Bf./Volksbank – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Sofern nicht eine der genannten Linien bereits jede S-Bahn am Bahnhof Kirchheim (T) an- bzw. abdient, sollten die Fahrten der Linien R81, 173/175, 176 und 177 so gelegt werden, dass alle oder möglichst viele S-Bahnen in Kirchheim (T) aus Richtung Dettingen (T) angebunden sind.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Derzeit gibt es keine durchgehenden Busse von Ochsenwang nach Kirchheim (T). Es muss generell in Bissingen (T) umgestiegen werden. Sollte es auf lokaler Ebene keine Absichten geben, diesen Zustand zu ändern, wäre die Abspaltung des Abschnitts Bissingen (T)-Ochsenwang von der Linie 176 zu überlegen. Dann könnte der südliche Teil der heutigen Linie 176 eine eigene Liniennummer erhalten.			



<b>Linie Nr.</b>	<b>177</b>			
<b>Linienweg</b>	Kirchheim (T) Bf. – Dettingen (T) – Owen – Brucken – Unterlenningen – Oberlenningen Bf. – Oberlenningen Nikomödiestraße 34 bzw. Gutenberger Straße 66 oder 47/ (– Schlattstall – Gutenberg – Schopfloch – Donnstetten Rathaus)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Dettingen (T), Owen, Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen an Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung von Schlattstall, Gutenberg und Schopfloch an Oberlenningen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Donnstetten an Oberlenningen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Etterstraße“ in Schlattstall</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Reußensteinstraße“ in Schopfloch</li> </ul>	<p>23/6/8</p> <p>18/3/4</p> <p>4/0/1</p> <p>10/3/3</p> <p>18/3/4</p>	<p>19/10/7</p> <p>18/3/4</p> <p>w.v.</p> <p>18/3/4</p> <p>18/3/4</p>	

	Schülerverkehr - Anbindung der Fritz-Ruoff-Schule und der Albert-Stäffele-Schule in Nürtingen	k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Kirchheim (T) Bf. – Oberlenningen Nikomödiestraße 34  Abschnitt Oberlenningen Bf. – Schopfloch Reußensteinstraße	60/60/60/60 -/- -/-  -/-/-/ -/- -/-	30/60/60/120 120/120 120/120  30/60/60/120 -/- 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		284.478	261.473	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Schopfloch) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Schopfloch) Oberlenningen Bf.: R81; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Schopfloch) Oberlenningen Bf.: 179; Richtung Neuffen</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> R81, 173/175, 176 <b>Im Abschnitt:</b> Dettingen (T) Neue Schule/Bf./Volksbank – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Sofern nicht eine der genannten Linien bereits jede S-Bahn am Bahnhof Kirchheim (T) an- bzw. abdient, sollten die Fahrten der Linien R81, 173/175, 176 und 177 so gelegt werden, dass alle oder möglichst viele S-Bahnen in Kirchheim (T) aus Richtung Dettingen (T) angebunden sind.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> R81 <b>Im Abschnitt:</b> Oberlenningen Bf. – Kirchheim (T) Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien R81 und 177 sollten so gelegt werden, dass zwischen Oberlenningen und Kirchheim (T) ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> 177.1 <b>Im Abschnitt:</b> Gutenberg Post – Oberlenningen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 177.1 und 177 sollten so gelegt werden, dass zwischen Oberlenningen und Gutenberg an Sommerwochenenden ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Oberlenninger Haltestellen Gutenberger Straße 66 (Einrichtungshaltestelle in Fahrtrichtung Süden), Gutenberger Straße 47 (Einrichtungshaltestelle in Fahrtrichtung Norden) liegen direkt gegenüber im Zuge der Gutenberger Straße. Ein gemeinsamer Name (z.B. Kugelgasse) scheint daher empfehlenswert.</li> <li>- Nach Möglichkeit soll die Haltestelle Etterstraße in Schlattstall, für die eine Stichfahrt notwendig ist, in beiden Fahrtrichtungen von den Bussen der Linie 177 angefahren werden.</li> </ul>			

<b>Linie Nr.</b>	<b>177.1 (Rad- und Wanderbus Schwäbische Alb)</b>			
<b>Linienweg</b>	Oberlenningen Bf. – Schlattstall – Gutenberg (– Donnstetten) – Zainingen – Böhringen (– Schopfloch) – Gutenberg – Schlattstall – Oberlenningen <sup>1</sup>			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung ausgewählter Naherholungsgebiete auf der Schwäbischen Alb an Oberlenningen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Naturschutzzentrum“ und „Unterm Greut“ in Schopfloch</li> </ul>	0/5/5	Touristisches Angebot; nicht Bestandteil des Basisangebots	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Oberlenningen Bf. – Zainingen Rathaus – Oberlenningen Bf.	-/-/-/ 120/120 120/120		
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		8.233		
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Zainingen) Oberlenningen Bf.: R81; Richtung Kirchheim (T)			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Oberlenningen) Zainingen Rathaus: naldo-Linie 349 („Biosphärenbus Schwäbische Alb“); Richtung Münsingen
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 177 <b>Im Abschnitt:</b> Gutenberg Post – Oberlenningen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 177.1 und 177 sollten so gelegt werden, dass zwischen Oberlenningen und Gutenberg an Sommerwochenenden ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein


<sup>1</sup> Fahrtweg an Sonn- und Feiertagen. Am Samstag wird zuerst nach Schopfloch und anschließend nach Zainingen und Böhringen gefahren. Der Betrieb findet nur im Sommerhalbjahr (1. Mai bis Mitte Oktober) statt. Außerdem ist der eingesetzte Bus mit einem Fahrradanhänger mit einer Kapazität von 20 Fahrrädern auszustatten.

**6.3.11 Bündel 9: Verkehrsraum Nürtingen – Neuffen**

<b>Linie Nr.</b>	179			
<b>Linienweg</b>	Oberlenningen Bf. – Unterlenningen – Hochwang – Erkenbrechtsweiler Untere Straße (– Grabenstetten Kirche / – Beuren – Neuffen Bf. – Neuffen Schule)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Hochwang und Erkenbrechtsweiler an Oberlenningen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Oberlenningen an Beuren</li> <li>- Anbindung von Erkenbrechtsweiler und Hochwang an Neuffen, sowie Verbindung von Oberlenningen, Unterlenningen, Beuren und Neuffen</li> <li>- Anbindung von Grabenstetten an Oberlenningen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Freilichtmuseum“ und „Bürgerhaus“ in Beuren</li> </ul>	13/5/0	19/5/0	
		11/2/0	11/0/0	
		11/0/0	11/0/0	
		2/0/0	w.v.	
		8/0/0	11/0/0	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schule“ und „Uracher Weg“ in Neuffen<sup>1</sup></li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Grundschule Beuren</li> </ul>	10/0/0	11/0/0	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	<p>Abschnitt Oberlenningen Bf. – Erkenbrechtsweiler Untere Straße</p> <p>Abschnitt Erkenbrechtsweiler Untere Straße – Neuffen Schule</p>	<p>30/60/30/- 60/- -/-</p> <p>60/120/60/- -/- -/-</p>	<p>30/60/60/120 120/- -/-</p> <p>60/120/60/- -/- -/-</p>	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		124.495	120.393	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuffen) Oberlenningen Bf.: R81; Richtung Kirchheim (T)</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Neuffen Schule) Unterlenningen Bahnhofstraße / Bf.: R81; Richtung Kirchheim (T) (aus Richtung Neuffen Schule) Neuffen Bf.: R82; Richtung Nürtingen (aus Richtung Oberlenningen) Neuffen Bf.: R82; Richtung Nürtingen</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 180, 199 <b>Im Abschnitt:</b> Neuffen Bf. – Beuren Molkerei <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 179, 180 und 199 sollten so gelegt werden, dass zwischen Neuffen und Beuren ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Stadtverkehr Neuffen wird derzeit als Ringverkehr von Neuffen Bf. über Neuffen Schule und Neuffen Uracher Weg zurück nach Neuffen Bf. von der Linie 179 gefahren. Dabei wird an der Haltestelle Neuffen Schule jeweils eine längere Wendezeit abgewartet, sodass alle Haltestellen außer der Haltestelle Neuffen Schule faktisch nur in eine Richtung angedient werden. Der Landkreis schlägt daher vor, den Stadtverkehr Neuffen nicht mehr als Ringverkehr zu befahren. So soll die von Osten kommende Linie 179 ab Neuffen Bf. über Lindenplatz, Neuffen Schule zum Uracher Weg geführt werden. In die Gegenrichtung würde die Linie 179 (im Gegensatz zu heute) ebenfalls wieder über Neuffen Schule und Lindenplatz zurückfahren. Voraussetzung dafür ist, dass am Uracher Weg gewendet werden kann (z.B. über die Straßenzüge Krapfenäckerweg, Schleifmühleweg und Hofstettenstraße). Mit dieser Neukonzeptionierung des Neuffener Stadtverkehrs würde es gelingen, die beiden für die Erschließung des Südtails von Neuffen maßgeblichen Haltestellen Neuffen Schule und Uracher Weg faktisch in beiden Richtungen zu bedienen.</li> <li>- Aus Richtung Erkenbrechtsweiler haben die Fahrgäste derzeit je nach Fahrt in Unterlenningen oder in Oberlenningen Anschluss an</li> </ul>			

	<p>die Züge der Linie R81 in Richtung Kirchheim (T). Gerade für Gelegenheitsfahrgäste ist diese Situation relativ unbefriedigend, da ohne genaue Fahrplankenntnis unklar ist, an welchem Bahnhof man den Zug verlassen muss um in die Buslinie 179 umzusteigen. Daher soll der Anschluss nach Möglichkeit generell auf einen der beiden Bahnhöfe gelegt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- An der Einmündung der Jahnstraße in die K1264 könnte in Erkenbrechtsweiler eine neue Bushaltestelle zur Erschließung des östlichen Teils der Gemeinde entstehen.</li></ul>
--	--

<b>Linie Nr.</b>	<b>180</b>			
<b>Linienweg</b>	(Beuren Panorama-Therme –) Beuren Molkerei – Neuffen Bf. – Linsenhofen – Frickenhausen – Nürtingen Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Beuren, Neuffen, Linsenhofen und Frickenhausen an Nürtingen<sup>1</sup></li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Freilichtmuseum“ und „Bürgerhaus“ in Beuren</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Panorama Therme“ in Beuren</li> </ul>	0/0/2	0/0/2	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		3.072	3.072	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Beuren) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Beuren) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 179, 199 <b>Im Abschnitt:</b> Neuffen Bf. – Beuren Molkerei <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 179, 180 und 199 sollten so gelegt werden, dass zwischen Neuffen und Beuren ein möglichst			



	<p>gutes Gesamtangebot entsteht.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> R82  <b>Im Abschnitt:</b> Neuffen Bf. – Nürtingen Bf.  <b>Anmerkung:</b> Die beiden sonntäglichen Fahrten der Linie 180 müssen sonntags die Linie R82 sinnvoll ergänzen. Ein Fahrtenpaar wird vor den Betriebsbeginn der Linie R82 und eines nach Betriebsschluss der Linie R82 gelegt.</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja

<sup>1</sup> Die Linie 180 fährt zwischen Neuffen und Nürtingen als Schienenersatzangebot für die Linie R82. Sollte die Linie R82 einmal Fahrten in einer ähnlichen Fahrtenlage erhalten, könnten die Fahrten der Linie 180 im Abschnitt Nürtingen-Neuffen entfallen.


<b>Linie Nr.</b>	<b>181</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Nürtingen Otto-Hahn-Straße			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Jettenhardtsiedlung und des Gewerbegebiets Rieth an den Bahnhof von Nürtingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> Feinerschließung <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Steinbeisweg“</li> </ul>	12/4/0	34/18/16	
		12/4/0	34/18/16	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Nürtingen Bf. – Nürtingen Otto-Hahn-Straße	-/60/60/ -/ -/	30/30/30/60 60/60 60/60	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		15.007	46.561	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Otto-Hahn-Straße) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Otto-Hahn-Straße) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen			

---

<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
---------------------------------	------

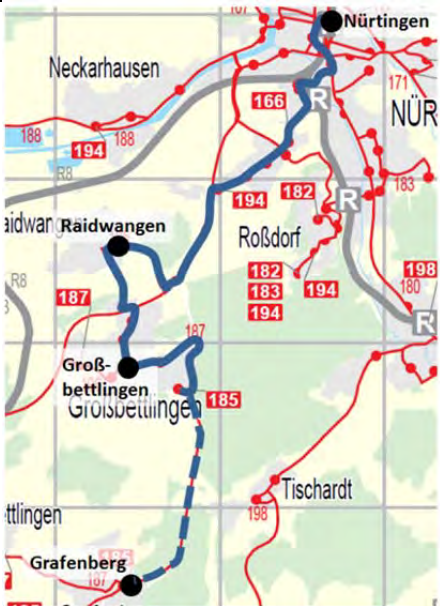
<b>Linie Nr.</b>	<b>182</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Nürtingen-Roßdorf Kleeweg			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab-bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schnellverbindung von Roßdorf zum Bahnhof Nürtingen über die Nürtinger Südumgehung</li> <li>- Direktverbindung der Nürtinger Gebiete Roßdorf, Enzenhardt, Metzinger Straße und dem Nürtinger Bahnhof</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Roßdorf Dürerplatz“ in Nürtingen</li> </ul>	11/0/0  11/0/0	0/0/0  0/0/0	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Nürtingen Bf. – Roßdorf Kleeweg	-/60/60/ -/ -/	-/-/-/ -/ -/	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		28.326	0	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kleeweg) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart			

	<b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Kleeweg) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 183 <b>Im Abschnitt:</b> Nürtingen Bf. – Roßdorf Kleeweg <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 182 und 183 sollten so gelegt werden, dass zwischen Roßdorf und Nürtingen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein

<b>Linie Nr.</b>	<b>183 / 183A</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Nürtingen-Roßdorf Kleeweg			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>183:</b> Reguläre Fahrten <b>183A:</b> Gesonderte Schülerfahrten von Roßdorf zur Ersbergschule in Nürtingen			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Nürtinger Stadtteile Braike und Roßdorf an den Bahnhof Nürtingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Roßdorf Dürerplatz“, „Schelmenwasen“, „Rotenbergplatz“ und „Schillerplatz“<sup>1</sup> in Nürtingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Waldfriedhof“ in Nürtingen</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Ersbergschule in Nürtingen</li> </ul>	24/15/7	34/18/16	
		24/15/7	34/18/16	
		4/1/2	0/0/0	
		k.A.	k.A.	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Nürtingen Bf. –Roßdorf Kleeweg	30/60/30/- 60/- 120/-	30/30/30/60 60/60 60/60	
<b>Betriebsleistung                  im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		86.041	118.518	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kleeweg) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Kleeweg) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen (aus Richtung Kleeweg) Steinachbrücke / Roßdorf Bf.: R82; Richtung Neuffen (aus Richtung Nürtingen) Steinachbrücke / Roßdorf Bf.: R82; Richtung Neuffen			
<b>Abstimmung mit                  anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 182 <b>Im Abschnitt:</b> Nürtingen Bf. – Roßdorf Kleeweg <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 182 und 183 sollten so gelegt werden, dass zwischen Roßdorf und Nürtingen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender                  Anrufverkehr</b>	ja			

<sup>1</sup> Aus verkehrlichen Gründen wird während der Früh-HVZ stadteinwärts statt der Haltestelle Schillerplatz die Haltestelle Post angefahren.

<b>Linie Nr.</b>	<b>185</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Enzenhardt – Raidwangen – Großbettlingen Metzinger Straße (– Grafenberg Ziegelwasenstraße)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Raidwangen und Großbettlingen an Nürtingen</li> <li>- Anbindung des Nürtinger Stadtteils Enzenhardt</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Grafenberg an Nürtingen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schillerplatz“<sup>1</sup> und „Eibenweg“ in Nürtingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Talstraße“ in Raidwangen,</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Brunnäckler“ in Grafenberg [Bedienung nur in Fahrtrichtung Nürtingen]</li> </ul>	24/15/7  24/15/7  14/6/5  24/15/7  24/15/7  4/2/0	31/15/7  35/19/16  w.v.  31/15/7  34/19/11  w.v.	



<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Nürtingen Bf. – Nürtingen Ostpreußenweg  Abschnitt Nürtingen Ostpreußenweg – Großbettlingen Metzinger Straße	30/60/30/- 60/- 120/-  30/60/30/- 60/- 120/-	30/30/30/60 60/60 60/60  30/30/30/60 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		140.163	187.060	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Grafenberg) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Grafenberg) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 196-2 (künftig 195) <b>Im Abschnitt:</b> Nürtingen Bf. – Großbettlingen Bettlinger Forum <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 185 und 196-2 (künftig 195) sollten so gelegt werden, dass zwischen Großbettlingen und Nürtingen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der Metzinger Straße zwischen Großbettlingen und Grafenberg an der Abzweigung der Grafenberger Straße wird empfohlen. Von dieser Haltestelle wären Siedlungsbereiche von Tischardt fußläufig entfernt, sodass sich neue umsteigefreie Fahrmöglichkeiten (z.B. Tischardt-Großbettlingen) aber auch zusätzliche Verbindungen von Tischardt nach Nürtingen ergeben werden.</li> <li>- Perspektivisch könnten die beiden Linien 185 (Achse Nürtingen-Raidwangen-Großbettlingen) und 188 (Achse Nürtingen-Neckarhausen-Neckartailfingen-Neckartenzlingen) um eine dritte Linie in das südwestliche Umland von Nürtingen erweitert werden. Diese könnte von Nürtingen über Raidwangen, Neckartailfingen Eichendorffstraße, Altdorf nach Neckartenzlingen verlaufen. Dadurch könnten die beiden Linien 185 und 188 beschleunigt werden. So würde bei der Linie 185 der Umweg via Raidwangen entfallen und bei der Linie 188 könnten die Umwege via Neckartailfingen Eichendorffstraße und Altdorf entfallen. Insbesondere auf der Linie 188 könnten damit auch die Anzahl der Linienwegsvarianten deutlich reduziert werden.</li> <li>- Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten (siehe Zeile Funktionen).</li> </ul>			

<sup>1</sup> Aus verkehrlichen Gründen wird während der Früh-HVZ stadteinwärts statt der Haltestelle Schillerplatz die Haltestelle Post angefahren.

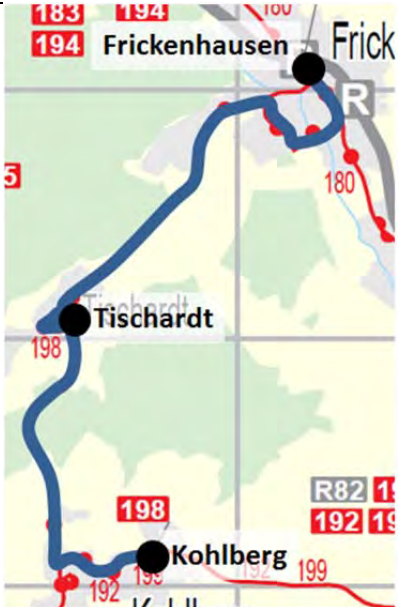
<b>Linie Nr.</b>	<b>191</b>			
<b>Linienweg</b>	Owen Bf. – Beuren – Erkenbrechtsweiler – Neuffen Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennzeichnung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung ausgewählter Naherholungsgebiete auf bzw. am Fuß der Schwäbischen Alb an Owen und Neuffen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Parkplatz Hohenneuffen“</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Panorama-Therme“ in Beuren</li> </ul>	0/0/4	Touristisches Angebot; nicht Bestandteil des Basisangebots	
		0/0/4		
		0/0/2		
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Oberlenningen Bf. – Zainingen Rathaus – Oberlenningen Bf.	-/-/- -/- 120/120		
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		8.389		
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Owen) Neuffen Bf.: R82; Richtung Nürtingen  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Nürtingen) Owen Bf.: R81; Richtung Kirchheim (T)			

<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
---------------------------------	------

<sup>1</sup> Der Betrieb findet nur im Sommerhalbjahr (Ab April bis zum 1. November) statt.

<b>Linie Nr.</b>	<b>192</b>			
<b>Linienweg</b>	Kappishäusern Feuersee – Kohlberg – Neuffen Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gen gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Kappishäusern und Kohlberg an Neuffen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Schule“ in Neuffen</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Uracher Weg“, „Albstraße“ und „Oberer Graben“ in Neuffen</li> </ul>	6/0/0	6/0/0	
		5/0/0	6/0/0	
		3/0/0	3/0/0	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Kappishäusern Feuersee – Neuffen Bf.	-/-/- -/- -/-	60/-/60/ -/ -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		17.092	23.890	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kappishäusern) Neuffen Bf.: R82; Richtung Nürtingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 199 <b>Im Abschnitt:</b> Kappishäusern Linde – Neuffen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 192 und 199 sollten so gelegt werden, dass zwischen Kappishäusern und Neuffen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			

<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Die Busse der Linie 192 fahren derzeit innerhalb von Neuffen drei verschiedene Wege zum Bahnhof: Direkt über den Lindenplatz, über Schule und Lindenplatz zum Bahnhof und über Schule und Uracher Weg zum Bahnhof. Zur besseren Erschließung des südlichen Teils von Neuffen sowie zur leichteren Merkbarkeit des Fahrplans sollen die Busse künftig generell über Schule und Uracher Weg zum Bahnhof Neuffen fahren.

<b>Linie Nr.</b>	<b>198</b>			
<b>Linienweg</b>	Kohlberg Hörnlesweg – Tischardt – Frickenhausen Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab-bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Kohlberg und Tischardt an Frickenhausen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Schule“ und „Kelter“ in Frickenhausen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rathaus“ in Tischardt</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Grund- und Werkrealschule Frickenhausen</li> </ul>	19/13/6	19/10/6	
		19/6/0	19/10/6	
		19/13/6	19/10/6	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Neckartenzlingen Spitzacker – Bempflingen Lindenstraße	30/60/60/- 60/- 120/-	30/60/60/120 120/120 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		95.697	92.696	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kohlberg) Frickenhausen Bf.: R82; Richtung Nürtingen			

<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- In Frickenhausen könnte an der Kreuzung Tischardter Straße/Daimlerstraße eine neue Bushaltestelle zur Erschließung des Bereichs „Südwestliche Tischardter Straße“ entstehen.

<b>Linie Nr.</b>	<b>199</b>			
<b>Linienweg</b>	(Owen Bf. –) Beuren Molkerei – Neuffen Bf. – Kohlberg – Kappishäusern – Metzingen Bf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennzeichnung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Beuren an Neuffen</li> <li>- Anbindung von Kappishäusern und Kohlberg an Neuffen</li> <li>- Anbindung von Kappishäusern, Kohlberg und Neuffen an Metzingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Beuren an Owen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Panorama Therme“ in Beuren</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Freilichtmuseum“ in Beuren</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Uracher Weg“ in Neuffen</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Grund- und Hauptschule Neuffen sowie der Realschule Neuffen</li> </ul>	18/16/10 15/6/4 16/6/4 2/0/1 13/14/9 16/14/9 0/0/0 k.A.	16/13/6 15/6/4 w.v. 0/0/0 16/13/6 16/13/6 0/6/4 k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Neckartenzlingen Spitzacker – Bempflingen Lindenstraße	30/60/60/- 60/- 120/-	30/60/60/120 120/120 120/-	



<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		132.104	113.721	
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b>                  (aus Richtung Beuren) Neuffen Bf.: R82; Richtung Nürtingen</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b>                  (aus Richtung Metzingen) Neuffen Bf.: R82; Richtung Nürtingen                  (aus Richtung Beuren) Metzingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart                  (aus Richtung Beuren) Metzingen Bf.: R8; Richtung Tübingen</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrplanausweitungen im Abschnitt Beuren-Owen werden von zahlreichen Kommunen gewünscht und sollten daher auf Fahrgastpotentiale hin untersucht werden.</li> <li>- Nach Möglichkeit soll die Linie am Wochenende über Neuffen Schule und Neuffen Uracher Straße geführt werden, sodass der Süden von Neuffen auch am Wochenende eine adäquate Anbindung erhält.</li> </ul>			

## 6.3.12 Bündel 10: Verkehrsraum Nürtingen – Neckartenzlingen

<b>Linie Nr.</b>	166, 166A			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Nürtingen Krankenhaus (– Reudern – Kirchheim (T) Bf.)			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>166:</b> Reguläre Fahrten <b>166A:</b> Gesonderte Schülerfahrten von Reudern zur Kirchenrainschule in Oberboihingen			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabkennntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Bereichs Säer/Krankenhaus an den Bahnhof von Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Reudern an Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Reudern an Kirchheim (T)</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Stadhalle“ in Kirchheim (T)</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schillerplatz“<sup>1</sup> in Nürtingen</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Hölderlingymnasiums in Nürtingen</li> <li>- Anbindung der Neckar-Realschule in Nürtingen</li> <li>- Anbindung der Philipp-Matthäus-Hahn-Schule in Nürtingen</li> </ul>	28/11/5  27/11/5  26/11/5   25/11/5  24/11/5   k.A.  k.A.  k.A.	34/18/16  26/11/7  23/11/7   25/11/5  0/0/0   k.A.  k.A.  k.A.	


	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Max-Eyth-Schule in Kirchheim (T)</li> <li>- Anbindung der Kirchrainschule in Oberboihingen</li> <li>- Anbindung der Fritz-Ruoff-Schule und der Albert-Stäffele-Schule in Nürtingen</li> </ul>	k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Nürtingen Bf. – Nürtingen Krankenhaus  Abschnitt Nürtingen Krankenhaus – Kirchheim (T) Bf.	30/60/60/ 60/ 120/-	30/30/30/60 60/60 60/60	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		172.536	165.805	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Kirchheim (T)) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Nürtingen) Kirchheim (T) Bf.: S1; Richtung Stuttgart (aus Richtung Kirchheim (T)) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			

<sup>1</sup> Die Haltestelle Schillerplatz wird nur in Fahrtrichtung Kirchheim (T) angefahren.

<b>Linie Nr.</b>	<b>188</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Neckarhausen – Neckartailfingen (– Altdorf) – Neckartenzlingen – Altenriet – Häslach – Schlaitdorf Neckartailfinger Straße <sup>1</sup>			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Neckarhausen und Neckartailfingen, an Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Altdorf an Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Neckartenzlingen an Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Altenriet und Schlaitdorf an Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Häslach an Nürtingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Eichendorffstraße“ in Neckartailfingen</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rathaus“<sup>1</sup> in Neckarhausen</li> </ul>	27/12/5  20/12/5  24/12/5  22/12/5  22/12/5	32/12/5  32/12/5  32/12/5  32/12/5  w.v.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Nürtingen Bf. – Schlaitdorf Neckartailfinger Straße	30/60/30/- 60/- 120/-	30/60/30/60 60/120 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		314.437	385.274	

<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Schlaitdorf) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Schlaitdorf) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen (aus Richtung Schlaitdorf) Neckartenzlingen Marktplatz: 197; Richtung Mettingen</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Sinne einer besseren Übersichtlichkeit der Linie soll die Anzahl der Linienwegsvarianten reduziert werden. Ziel sollten zwei alternierende Linienwege sein. Schließlich erfordert die aufgrund der Siedlungsstruktur zwangsläufig mäandernde Linienführung, dass Fahrgäste aus den Orten am Linienende teilweise relativ umwegig nach Nürtingen gelangen. Dieser Aspekt sollte durch zwei alternierende Linienwege insofern ausgeglichen werden, als dass die genannten Orte am Linienende (insbesondere Altenriet und Schlaitdorf) immer abwechselnd relativ direkt und relativ umwegig mit Nürtingen verbunden werden.</li> <li>- Zur Beschleunigung der Linie 188 soll nach Möglichkeit auf die Stichfahrten zur Eichendorffstraße in Neckartailfingen verzichtet werden. Der dortige Siedlungsbereich soll dagegen künftig von der Linie 190 (künftig 819) erschlossen werden. Sollte dies nicht möglich sein, sollte geprüft werden, ob die Linie beschleunigt werden kann, indem sie ab Neckarhausen alternierend über die B297 und die K1229 nach Neckartailfingen geführt wird. Eine Führung über die K1229 würde die Bedienung des Gebiets Eichendorffstraße ohne Stichfahrt erlauben.</li> <li>- In Neckartailfingen könnte am Ortsausgang Richtung Neckarhausen eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des dortigen Gebiets entstehen.</li> <li>- Perspektivisch könnten die beiden Linien 185 (Achse Nürtingen-Raidwangen-Großbettlingen) und 188 (Achse Nürtingen-Neckarhausen-Neckartailfingen-Neckartenzlingen-Schlaithdorf) um eine dritte Linie in das südwestliche Umland von Nürtingen erweitert werden. Diese könnte von Nürtingen über Raidwangen, Neckartailfingen Eichendorffstraße, Altdorf nach Neckartenzlingen verlaufen. Dadurch könnten die beiden Linien 185 und 188 beschleunigt werden. So würde bei der Linie 185 der Umweg via Raidwangen entfallen und bei der Linie 188 könnten die Umwege via Neckartailfingen Eichendorffstraße und Altdorf entfallen. Insbesondere auf der Linie 188 könnten damit auch die Anzahl der Linienwegsvarianten deutlich reduziert werden.</li> <li>- Die Linie erfüllt derzeit punktuell noch nicht die Standards der Mindestbedienung und soll deshalb zusätzliche Fahrtenpaare erhalten (siehe Zeile Funktionen).</li> </ul>

<sup>1</sup> Die Linie 188 wird durch eine Vielzahl von Linienwegsvarianten gekennzeichnet. Der dargestellte Weg ist die gängigste Variante

<b>Linie Nr.</b>	<b>196-2 / 195</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Großbettlingen – Bempflingen Neckartenzlinger Straße (– Neckartenzlingen Spitzacker)			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<p>Die derzeitige Liniennummer der Linie lautet 196. Da die Linie 196 im Rahmen des Linienbündelungskonzepts in ihren Nordteil (Nürtingen-Wendlingen (N); L. 196-1) und ihren Südteil (Nürtingen-Neckartenzlingen; L. 196-2) aufgeteilt wurde, werden die beiden Teillinien mit den Attributen „-1“ und „-2“ versehen. Nach der Vergabe soll der Linienabschnitt zwischen Nürtingen und Neckartenzlingen die eigenständige Liniennummer 195 erhalten.</p> <p><b>196-2:</b> Linienbezeichnung im Linienbündelungskonzept  <b>195:</b> Künftige Liniennummer</p>			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> (laut Fahrplan 2014)	<b>Basisangebot</b> (ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> (Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Großbettlingen und Bempflingen an Nürtingen [Schnellverbindung, ohne Bedienung von Nürtingen-Enzenhardt]</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Großbettlingen und Bempflingen an Neckartenzlingen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rathaus“ in Großbettlingen</li> </ul>	3/3/0	0/0/0	
		2/3/0	0/0/0	
		3/3/0	3/3/0	


<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Nürtingen Bf. – Neckartenzlingen Spitzacker	-/-/-/ 120/- -/-	-/-/-/ -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		16.073	0	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Bempflingen) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Bempflingen) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 185 <b>Im Abschnitt:</b> Nürtingen Bf. – Großbettlingen Bettlinger Forum <b>Anmerkung:</b> Die Fahrten der Linien 185 und 196-2 (künftig 195) sollten so gelegt werden, dass zwischen Großbettlingen und Nürtingen Bf. ein möglichst gutes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die derzeitige Liniennummer der Linie lautet 196. Da die Linie 196 im Rahmen des Linienbündelungskonzepts in ihren Nordteil (Nürtingen-Wendlingen (N); L. 196-1) und ihren Südteil (Nürtingen-Neckartenzlingen; L. 196-2) aufgeteilt wurde, werden die beiden Teillinien mit den Attributen „-1“ und „-2“ versehen. Nach der Vergabe soll der Linienabschnitt zwischen Nürtingen und Neckartenzlingen die eigenständige Liniennummer 195 erhalten.</li> </ul>			

<b>Linie Nr.</b>	<b>197</b>			
<b>Linienweg</b>	Neckartenzlingen Spitzacker – Bempflingen – Riederich – Metzingen Bf. (– Reutlingen Hbf)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Bempflingen an Neckartenzlingen</li> <li>- Anbindung von Bempflingen und Riederich an Metzingen sowie Anbindung von Riederich an Neckartenzlingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Neckartenzlingen, Bempflingen und Riederich an Reutlingen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Lindenstraße“ in Bempflingen</li> </ul>	19/11/0 19/8/0	11/0/0 w.v.	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Neckartenzlingen Spitzacker – Bempflingen Lindenstraße	30/60/30/ 60/ -/-	60/120/60/ -/ -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		59.654	32.155	




<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neckartenzlingen) Metzingen Bf.: R8; Richtung Tübingen  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Metzingen) Neckartenzlingen Marktplatz: 190; Richtung Filderstadt (aus Richtung Metzingen) Neckartenzlingen Marktplatz: 188; Richtung Schlaitdorf
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein

## 6.3.13 Bündel 11: Verkehrsraum Aichtal – Filderstadt

<b>Linie Nr.</b>	<b>75 / 815</b>			
<b>Linienweg</b>	(Degerloch ZOB –) Bernhausen Bf. (– Harthausen Carl-Zeiss-Straße) – Aich Ort (– Schlaitdorf – Häslach – Altenriet – Walddorf Rathaus)			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>75:</b> Liniennummer bis zur Vergabe <b>815:</b> Liniennummer ab dem Vergabezeitpunkt			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> (laut Fahrplan 2014)	<b>Basisangebot</b> (ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> (Bestandteil der Vorabkennntmachung)
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Aich an Bernhausen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Harthausen an Bernhausen</li> <li>- Anbindung von Schlaitdorf und Altenriet an Bernhausen</li> <li>- Anbindung von Häslach und Walddorf an Bernhausen</li> <li>- Verbindung von Bernhausen, Plieningen und Degerloch</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rudolfshöhe“ in Aich</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Marktstraße“ in Bonlanden</li> </ul>	30/15/15  16/15/15 12/3/3 12/3/3 2/0/0  30/15/15 5/5/5	11/0/0  4/0/0 11/0/0 w.v. 2/0/0  0/0/0 <sup>1</sup> 5/5/5	


<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Bernhausen Bf. – Aich Ort	30/60/30/60 60/60 60/60	60/120/60/ -/- -/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		298.413	116.978	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Walddorf) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 809 und 819 <b>Im Abschnitt:</b> Aich Ort – Bernhausen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrtlagen der Linien 75, 809 und 819 sollten zwischen Aich und Bernhausen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Busanbindung der Stadt Aichtal soll neu konzipiert werden. Zur besseren Anbindung von Harthausen und Grötzingen an Bernhausen sollen Fahrten von der heutigen Linie 75 (künftig 815) auf die heutige Linie 809 (künftig 809 und 819) verlagert werden. In diesem Zuge soll auch die heutige Linie 190 (Neckartenzlingen – Aich) über Aich, Grötzingen und Harthausen bis Bernhausen durchgebunden werden (künftig: Linie 819).</li> <li>- Die Linie 75 (künftig: 815) weist je nach Fahrt teilweise zwei längere Stichfahrten (nach Harthausen und nach Aich-Rudolfshöhe) auf, was im Bezug auf die großen Reiseweiten der bis aus dem Landkreis Reutlingen kommenden Fahrgäste wenig optimal ist. Nach Möglichkeit sollte daher der Bereich Rudolfshöhe von der Linie 809, 819 oder 167 statt von der Linie 75 (künftig: 815) erschlossen werden. Die drei genannten Linien müssten für die Erschließung der Rudolfshöhe keine Stichfahrt auf sich nehmen und könnten gleichwohl den Bereich Grötzingen Froschegert, der bislang nur von wenigen Fahrten bedient wird, besser anbinden.</li> <li>- Im Zuge der Neuvergabe des Bündels 11 wird die Konzession für die Linie 75 von der SSB auf ein anderes Verkehrsunternehmen übergehen. Da zweistellige Liniennummern für Buslinien im VVS-Gebiet für SSB-Linien vorbehalten sind, soll die Linie ab dem Vergabezeitpunkt die neue dreistellige Liniennummer 815 erhalten.</li> </ul>			

<sup>1</sup> Siehe „voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014“

<b>Linie Nr.</b>	<b>167 / 167A</b>			
<b>Linienweg</b>	Nürtingen Bf. – Oberensingen – Grötzingen – Aich – Neuenhaus Kirche			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>167:</b> Reguläre Fahrten <b>167A:</b> Gesonderte Schülerfahrten von Aichtal und Waldenbuch zur Waldorfschule in Bonlanden			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Grötzingen an Nürtingen</li> <li>- Anbindung von Aich und Neuenhaus an Nürtingen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rudolfshöhe“ in Aich</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Schönblick“ in Grötzingen</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung des Hölderlin-Gymnasiums in Nürtingen</li> </ul>	22/12/4  20/12/4  2/0/0 9/4/0  k.A.	15/8/4  15/8/4  0/0/0 <sup>1</sup> 0/0/0  k.A.	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Nürtingen Bf. – Neuenhaus Kirche	30/60/30/- 60/- 180/-	60/60/60/- 120/120 120/-	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		170.721	110.110	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuenhaus) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Neuenhaus) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen			

<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	ja
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Die Linie 75 (künftig: 815) weist je nach Fahrt teilweise zwei längere Stichfahrten (nach Harthausen und nach Aich-Rudolfshöhe) auf, was im Bezug auf die großen Reiseweiten der bis aus dem Landkreis Reutlingen kommenden Fahrgäste wenig optimal ist. Nach Möglichkeit sollte daher der Bereich Rudolfshöhe von der Linie 809, 819 oder 167 statt von der Linie 75 (künftig: 815) erschlossen werden. Die drei genannten Linien müssten für die Erschließung der Rudolfshöhe keine Stichfahrt auf sich nehmen und könnten gleichwohl den Bereich Grötzingen Froschegert, der bislang nur von wenigen Fahrten bedient wird, besser anbinden.

<sup>1</sup> Siehe „voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014“

<b>Linie Nr.</b>	<b>809 / 190 / 819</b>			
<b>Linienweg</b>	Bernhausen Bf. – Harthausen – Grötzingen – Aich – Neckartenzlingen – Altdorf – Neckartailfingen Eichendorffstraße			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>809:</b> Liniennummer für Fahrten von Neuenhaus über Aich nach Bernhausen <b>190:</b> Eigenständige Liniennummer (Neckartenzlingen – Aich) bis zur Vergabe, geht dann in Linie 819 über <b>819:</b> Ab dem Vergabezeitpunkt Liniennummer für Fahrten von Neckartenzlingen/Neckartailfingen über Aich nach Bernhausen			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> (laut Fahrplan 2014)	<b>Basisangebot</b> (ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> (Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Harthausen, Grötzingen und Aich an Bernhausen</li> <li>- Anbindung von Neuenhaus an Bernhausen</li> <li>- Anbindung von Neckartenzlingen, Altdorf und Neckartailfingen an Bernhausen<sup>1</sup></li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestelle „Rudolfshöhe“ in Aich<sup>2</sup></li> <li>- Bedienung der Haltestelle „Froschegert“ in Grötzingen</li> </ul> <p>Schülerverkehr</p>	22/6/5  22/6/5  12/0/0	33/19/11  22/19/11  11/0/0	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung der Auwiesenschule in Neckartenzlingen</li> <li>- Anbindung des Eduard-Spranger-Gymnasiums in Bernhausen</li> </ul>	k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Bernhausen Bf. – Aich Ort  Abschnitt Aich Ort – Neckartailfingen Schule	30/60/30/- 120/- 120/-	30/30/30/60 60/60 60/120	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		220.557	298.485	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuenhaus/Neckartenzlingen) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Bernhausen) Neckartenzlingen Marktplatz: 197; Richtung Metzingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 75 <b>Im Abschnitt:</b> Aich Ort – Bernhausen Bf. <b>Anmerkung:</b> Die Fahrlagen der Linien 75, 809 und 819 sollten zwischen Aich und Bernhausen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Busanbindung der Stadt Aichtal soll neu konzipiert werden. Zur besseren Anbindung von Harthausen und Grötzingen an Bernhausen sollen Fahrten von der heutigen Linie 75 (künftig 815) auf die heutige Linie 809 (künftig 809 und 819) verlagert werden. In diesem Zuge soll auch die heutige Linie 190 (Neckartenzlingen – Aich) über Aich, Grötzingen und Harthausen bis Bernhausen durchgebunden werden (künftig: Linie 819).</li> <li>- Zur Beschleunigung der Linie 188 soll nach Möglichkeit auf die Stichfahrten zur Eichendorffstraße in Neckartailfingen verzichtet werden. Der dortige Siedlungsbereich soll dagegen künftig von der Linie 190 (künftig 819) erschlossen werden.</li> <li>- Die Linie 75 (künftig: 815) weist je nach Fahrt teilweise zwei längere Stichfahrten (nach Harthausen und nach Aich-Rudolfshöhe) auf, was im Bezug auf die großen Reiseweiten der bis aus dem Landkreis Reutlingen kommenden Fahrgäste wenig optimal ist. Nach Möglichkeit sollte daher der Bereich Rudolfshöhe von der Linie 809, 819 oder 167 statt von der Linie 75 (künftig: 815) erschlossen werden. Die drei genannten Linien müssten für die Erschließung der Rudolfshöhe keine Stichfahrt auf sich nehmen und könnten gleichwohl den Bereich Grötzingen Froschegert, der bislang nur von wenigen Fahrten bedient wird, besser anbinden.</li> <li>- Wenn möglich, soll das Gebiet „Eichwasenring“ in</li> </ul>			

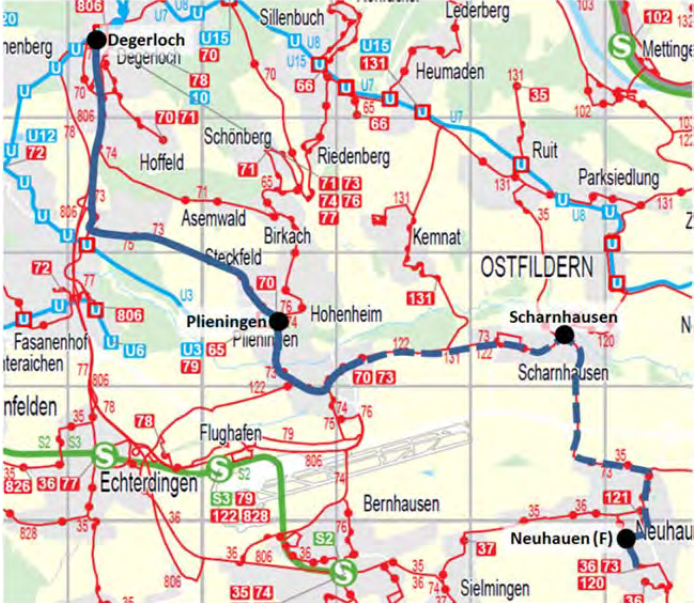
	Neckartenzlingen mittels einer Stichfahrt von der Linie 190 (künftig: 819) erschlossen werden.
--	--

<sup>1</sup> Für Neckartenzlingen, Altdorf und Neckartailfingen können statt elf Fahrtenpaaren auch elf Fahrten in Lastrichtung angeboten werden.

<sup>2</sup> Siehe „voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014“




6.3.14 Bündelfreie Linien

<b>Linie Nr.</b>	73			
<b>Linienweg</b>	Degerloch ZOB – Plieningen Seemühlenweg (– Scharnhäuser – Neuhausen (F) Brühlsiedlung)			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> - Anbindung von Plieningen an Degerloch  <b>Zusätzliche Funktionen:</b> Regionalverkehr - Anbindung von Scharnhäuser und Neuhausen (F) an Degerloch und Plieningen	42/29/28	Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Plieningen Seemühlenweg – Neuhausen (F) Brühlsiedlung	30/60/40/60 60/60 60/60	Basisangebot kommt nicht zur Anwendung	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		137.459		
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Neuhausen (F)) Degerloch ZOB: U5, U6 oder U12; Richtung Stuttgart			

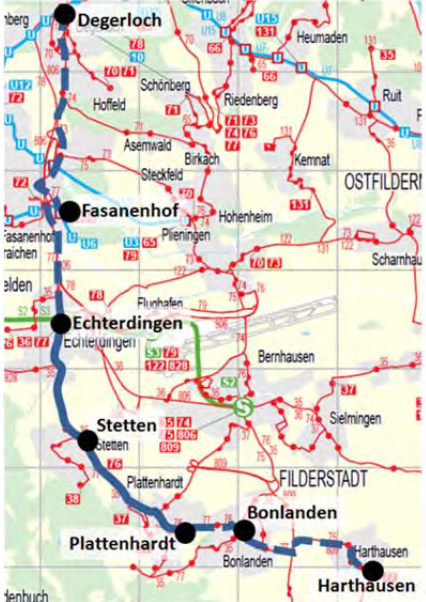
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 73 betroffen.



<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		528.641		
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Nürtingen) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Degerloch) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Stuttgart (aus Richtung Degerloch) Nürtingen Bf.: R8; Richtung Tübingen (aus Richtung Nürtingen) Degerloch ZOB: U5, U6 oder U12; Richtung Stuttgart</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 76 <b>Im Abschnitt:</b> Bernhausen Bf. – Degerloch ZOB <b>Anmerkung:</b> Die Fahrlagen der Linien 74 und 76 sollten zwischen Degerloch und Bernhausen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Mit Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung von Bernhausen nach Neuhausen (F) muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 74 betroffen.			

<b>Linie Nr.</b>	<b>76</b>			
<b>Linienweg</b>	(Degerloch ZOB – Asemwald – Birkach – Plieningen) Bernhausen Bf. – Bonlanden – Plattenhardt – Stetten Kasparswald			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienug gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorabekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Stetten, Plattenhardt und Bonlanden an Bernhausen</li> </ul> <b>Zusätzliche Funktionen:</b> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Stetten, Plattenhardt, Bonlanden und Bernhausen an Degerloch und die Universität Hohenheim</li> <li>- Anbindung von Plieningen, Birkach und Asemwald an Degerloch und Bernhausen</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Reußensteinstraße“ und „Rainackerstraße“ in Bonlanden</li> </ul>	27/21/20	Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt	
		27/21/20	Basisangebot kommt nicht zur Anwendung	
		27/21/20		
		27/21/20		
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Stetten Kasparswald – Bernhausen Bf.  Abschnitt Bernhausen Bf. – Degerloch ZOB	30/60/30/60 60/60 60/60	30/60/30/60 60/60 60/60	

<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		198.501		
<b>Anschlüsse</b>	<p><b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Stetten) Bernhausen Bf.: S2; Richtung Stuttgart</p> <p><b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Stetten) Degerloch ZOB: U5, U6 oder U12; Richtung Stuttgart</p>			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n): 74</b> <b>Im Abschnitt:</b> Bernhausen Bf. – Degerloch ZOB <b>Anmerkung:</b> Die Fahrpläne der Linien 74 und 76 sollten zwischen Degerloch und Bernhausen entzerrt werden, sodass ein integriertes Gesamtangebot entsteht.</p> <p><b>Mit Linie(n): 35</b> <b>Im Abschnitt:</b> Bernhausen Bf. – Bonlanden Hauptstraße <b>Anmerkung:</b> Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der beiden Linien in Bernhausen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrpläne der Linien 35 und 76 so entzerrt werden, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.</p>			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit Inbetriebnahme der Anbindung des Flughafens ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 76 betroffen.</li> <li>- Die Stadt Filderstadt plant eine Busverbindung von Bernhausen nach Waldenbuch (mit Anschluss nach Tübingen). Sofern die Funktionen der Linie 76 westlich von Bonlanden sinnvoll auf andere Linien verteilt werden können, bestünde die Option, die Linie 76 ab Bonlanden nach Waldenbuch zu verlängern.</li> </ul>			

<p><b>Linie Nr.</b></p>	<p><b>77</b></p>			
<p><b>Linienweg</b></p>	<p>(Degerloch ZOB – Fasanenhof –) Echterdingen Bf. – Stetten – Plattenhardt Industriegebiet (– Bonlanden – Harthausen Carl-Zeiss-Straße)</p>			
<p><b>Grafischer Linienverlauf</b></p>				
		<p><b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small></p>	<p><b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)</small></p>	<p><b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small></p>
<p><b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small></p>	<p><b>Hauptfunktion:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Plattenhardt und Stetten an Echterdingen</li> <li>- Anbindung von Bonlanden und Harthausen an Echterdingen</li> </ul> <p><b>Zusätzliche Funktionen:</b></p> <p>Regionalverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Harthausen, Bonlanden, Plattenhardt, Stetten und Echterdingen an Degerloch und das Gewerbegebiet Fasanenhof</li> </ul> <p>Feinerschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienung der Haltestellen „Schönbuchstraße“, „Altenheim“ und „Uhlberg“ in Plattenhardt</li> <li>- Bedienung der Haltestellen „Filderklinik“ und „Fildorado“ in Bonlanden</li> <li>- Bedienung der Haltestelle „EnBW City“ auf dem Fasanenhof</li> </ul>	<p>70/40/39</p> <p>50/40/39</p> <p>37/20/20</p> <p>4/4/4</p> <p>4/4/4</p> <p>37/20/20</p>	<p>Ausbrechende Linie des Busnetzes der Landeshauptstadt</p> <p>Basisangebot kommt nicht zur Anwendung</p>	

<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Harthausen Carl-Zeiss- Straße – Plattenhardt Industriegebiet  Abschnitt Plattenhardt Industriegebiet – Echterdingen Bf.  Abschnitt Echterdingen Bf. – Degerloch ZOB	20/30/20/30 30/30 30/30  10/30/10/30 30/30 30/30  20/60/20/60 60/60 60/60		
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)	480.076			
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Harthausen) Echterdingen Bf.: S2 oder S3; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Harthausen) EnBW City: U6; Richtung Stuttgart (aus Richtung Harthausen) Degerloch ZOB: U5, U6 oder U12; Richtung Stuttgart			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n):</b> 35 <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf. – Bonlanden Filderklinik – Bonlanden Am Lindle <b>Anmerkung:</b> In Zeitlagen, in denen die Linie 35 nicht im Einsatz ist, fährt die Linie 77 zumindest mit jeder zweiten Fahrt über Bonlanden Filderklinik.  <b>Mit Linie(n):</b> 38, 35 <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf. – Stetten Holderweg <b>Anmerkung:</b> Zu Zeiten, in denen nicht mindestens eine der drei Linien 35, 36 oder 77 in Echterdingen alle S-Bahnen ab- bzw. andient, sollten die Fahrtenlagen der drei Linien so entzerrt werden, dass möglichst viele S-Bahnen abgedient werden können.			
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein			
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Mit Inbetriebnahme der Anbindung des Flughafens ans Stadtbahn- sowie Fern- und Regionalbahnnetz muss das Busnetz in diesem Bereich angepasst werden. Ggf. ist hiervon auch die Linie 77 betroffen.			



<b>Linie Nr.</b>	<b>82<sup>1</sup> / 86</b>			
<b>Linienweg</b>	(Kaltental Waldeck – Dachswald – Universität –) Vaihingen Bf. (– Rohrer Höhe) – Rohr – Musberg – Leinfelden Bf.			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<b>82:</b> Fahrten, die über den Stuttgarter Stadtteil Rohrer Höhe geführt werden <b>86:</b> Fahrten, die nicht über den Stuttgarter Stadtteil Rohrer Höhe geführt werden			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienun- gemäÙ ÖPNVG BW §5)</small>	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> <small>(Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b>  - Anbindung von Musberg an Leinfelden, Rohr und Vaihingen	38/35/21	Ausbrechen- de Linie des Busnetzes der Landes- hauptstadt	
<b>Taktanforderung</b> <small>(Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)</small>	Abschnitt Leinfelden Bf. – Vaihingen Bf.	30/30/30/30 30/30 60/60	Basisangebot kommt nicht zur Anwendung	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> <small>(in Fz-km p.a.)</small>		136.024		
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Leinfelden) Vaihingen Bf.: S1, S2 oder S3; Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Vaihingen) Leinfelden Bf.: S2 oder S3; Richtung Flughafen/Messe (aus Richtung Vaihingen) Leinfelden: S2 oder S3; Richtung Stuttgart (aus Richtung Vaihingen) Leinfelden: U5; Richtung Stuttgart			

<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 86/82  <b>Im Abschnitt:</b> Musberg Wanderweg – Oberaichen Bf. / Vaihingen Bf.  <b>Anmerkung:</b> Die Linien 86/82 und 38, die beide die Erschließung von Musberg sicherstellen, sollten an ihren Anknüpfungspunkten zur S-Bahn in Richtung Stuttgart (Vaihingen Bf. und Oberaichen Bf.) möglichst unterschiedliche S-Bahnen an- und abdiene, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Musberg nach Stuttgart gesteigert werden kann.</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<p>- Die Linie 86 wird auf den Abschnitt Vaihingen – Leinfelden verkürzt. Die bisherigen Fahrten der Linie 86 zwischen Leinfelden und Waldenbuch werden in die Linie 826 integriert. Die Fahrten der heutigen Linie 86 zwischen Vaihingen und Waldenbuch werden in diesem Kapitel durch den Liniensteckbrief 826/86 beschrieben.</p>

<sup>1</sup> Die Linie 82 fährt nahezu ausschließlich als reine Stuttgarter Buslinie von Waldeck nach Rohr. Nur während verkehrsschwacher Zeiten, wenn die Linie 86 (Vaihingen-Leinfelden) nicht mehr verkehrt, wird die Linie 82 über Rohr auf den Linienweg der Linie 86 weiter nach Leinfelden geführt. Die Linie 82 wird in diesem Liniensteckbrief nur mit den für den Landkreis Esslingen relevanten Fahrten erfasst.

<b>Linie Nr.</b>	<b>826 / 86 / 86A / 826A</b>			
<b>Linienweg</b>	Leinfelden Bf. – Steinenbronn – Waldenbuch – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.			
<b>Abgrenzung der Liniennummern</b>	<p><b>86:</b> Fahrten, die bis zum Vergabezeitpunkt von der SSB auf dem Abschnitt Waldenbuch-Leinfelden-Vaihingen erbracht wurden. (siehe „voraussichtliche Änderungen“)</p> <p><b>826:</b> Ab dem Vergabezeitpunkt einheitliche Liniennummer für Fahrten auf der Achse Leinfelden-Tübingen.</p> <p><b>86A:</b> Gesonderte Schülerfahrten von Waldenbuch und Steinenbronn zu den Schulstandorten in Leinfelden und Vaihingen bis zum Vergabezeitpunkt</p> <p><b>826A:</b> Gesonderte Schülerfahrten von Waldenbuch und Steinenbronn zu den Schulstandorten in Leinfelden und Vaihingen ab dem Vergabezeitpunkt</p>			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> <small>(laut Fahrplan 2014)</small>	<b>Basisangebot</b> <small>(ausreichende Verkehrsbedienung gemäß ÖPNVG BW §5)</small>	<u>Voraussichtliches Gesamtangebot</u> <small>(Bestandteil der Vorabkennzeichnung)</small>
<b>Funktionen</b> <small>(in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)</small>	<b>Hauptfunktion:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung von Steinenbronn und Waldenbuch an die Schulstandorte und den Bahnhof in Leinfelden</li> <li>- Direktverbindung von Leinfelden und Tübingen, Anbindung von Tübingen, Bebenhausen und Dettenhausen an den Bahnhof in Leinfelden und Anbindung von Steinenbronn und Waldenbuch an Tübingen</li> </ul>	<p>47/34/27</p> <p>24/4/2</p>	<p>47/25/15</p> <p>w.v.</p>	

	<b>Zusätzliche Funktionen:</b> Feinerschließung: - Bedienung der Haltestellen „Stadion/Lerchenweg“, „Hallenbad“ und „Liebenau“ in Waldenbuch  - Bedienung der Haltestelle „Glashütte“ in Waldenbuch  Schülerverkehr: - Anbindung des Philipp-Matthäus-Hahn-Gymnasiums in Echterdingen - Anbindung der Immanuel-Kant-Realschule und des Immanuel-Kant-Gymnasiums in Leinfelden - Anbindung des Hegel-Gymnasiums in Vaihingen	44/33/27	47/25/15	
		5/0/0	5/0/0	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
		k.A.	k.A.	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Leinfelden Bf. – Steinenbronn – Waldenbuch Postamt  Abschnitt Waldenbuch Postamt – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.	30/30/30/60 30/60 30/60  30/60/60/60 -/- -/-	15/30/30/30 30/60 60/60  w.v.	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)	Abschnitt Leinfelden Bf. – Steinenbronn – Waldenbuch Postamt  Abschnitt Waldenbuch Postamt – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.	154.095	133.283	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Tübingen) Leinfelden Bf.: S2 oder S3, Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Tübingen) Waldenbuch Postamt: 760, Richtung Böblingen (aus Richtung Tübingen) Dettenhausen Bf.: R72, Richtung Böblingen (aus Richtung Leinfelden) Tübingen Hbf.: R8 oder R73, Richtung Reutlingen			
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<b>Mit Linie(n): 828</b> <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Tübingen Hbf. <b>Anmerkung:</b> Während der verkehrsschwachen Zeiten genügt es, wenn die Linie 826 oder 828 über Waldenbuch hinaus nach Tübingen geführt wird.  <b>Mit Linie(n): 828</b> <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Waldenbuch Postamt			

	<p><b>Anmerkung:</b> Zwar stellt die Linie 826 für Waldenbuch und Steinenbronn die schnellste Verbindung in Richtung Stuttgart dar, doch ist der Umweg über Echterdingen mit der Linie 828 relativ gering. Daher soll nach Möglichkeit darauf geachtet werden, dass die Linien 826 und 828 in Echterdingen bzw. Leinfelden unterschiedliche S-Bahnen an- und abdienen, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Waldenbuch und Steinenbronn in Richtung Stuttgart erhöht werden kann.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> 760  <b>Im Abschnitt:</b> Waldenbuch Postamt – Waldenbuch Glashütte  <b>Anmerkung:</b> Glashütte wird punktuell von den Linien 760 und 826 angefahren. Die Fahrten nach Glashütte sollten so gelegt werden, dass sich für Lehenweiler ein der Ortsgröße entsprechendes integriertes Fahrplanangebot ergibt.</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	- Die Linie 86 wird auf den Abschnitt Vaihingen – Leinfelden verkürzt. Die bisherigen Fahrten der Linie 86 zwischen Leinfelden und Waldenbuch werden in die Linie 826 integriert.

<b>Linie Nr.</b>	<b>828</b>			
<b>Linienweg</b>	Flughafen/Messe – Echterdingen Bf. – Steinenbronn – Waldenbuch – Dettenhausen – Bebenhausen – Tübingen Hbf.			
<b>Grafischer Linienverlauf</b>				
		<b>Status Quo</b> (laut Fahrplan 2014)	<b>Basisangebot</b> (ausreichende Verkehrsbedienun- gemäß ÖPNVG BW §5)	<b>Voraussichtliches Gesamtangebot</b> (Bestandteil der Vorab- bekanntmachung)
<b>Funktionen</b> (in Fahrtenpaaren Mo-Fr / Sa / So)	<b>Hauptfunktion:</b> - Direktverbindung von Tübingen und Bebenhausen in den mittleren Filderraum einschließlich Flughafen und Messe sowie Anbindung von Dettenhausen, Waldenbuch und Steinenbronn an Echterdingen	27/15/15	16/8/6	
<b>Taktanforderung</b> (Mo-Fr: HVZ1/NVZ/HVZ2/SVZ Sa: NVZ/SVZ So: NVZ/SVZ)	Abschnitt Flughafen/Messe – Waldenbuch Postamt  Abschnitt Waldenbuch Postamt – Tübingen Hbf	30/30/30/60 60/60 60/60  30/30/30/60 60/60 60/60	60/60/60/120 120/120 120/-  w.v.	
<b>Betriebsleistung im LKr ES</b> (in Fz-km p.a.)		168.561	99.062	
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (aus Richtung Tübingen) Echterdingen Bf.: S2 oder S3, Richtung Stuttgart  <b>Sekundäre Anschlüsse:</b> (aus Richtung Tübingen) Waldenbuch Postamt: 760, Richtung Böblingen			

	(aus Richtung Tübingen) Dettenhausen Bf.: R72, Richtung Böblingen (aus Richtung Flughafen/Messe) Tübingen Hbf.: R8 oder R73, Richtung Reutlingen
<b>Abstimmung mit anderen Linien</b>	<p><b>Mit Linie(n):</b> 826  <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Tübingen Hbf.  <b>Anmerkung:</b> Während der verkehrsschwachen Zeiten genügt es, wenn die Linie 826 oder 828 über Waldenbuch hinaus nach Tübingen geführt wird.</p> <p><b>Mit Linie(n):</b> 826  <b>Im Abschnitt:</b> Echterdingen Bf./Leinfelden Bf. – Waldenbuch Postamt  <b>Anmerkung:</b> Zwar stellt die Linie 826 für Waldenbuch und Steinenbronn die schnellste Verbindung in Richtung Stuttgart dar, doch ist der Umweg über Echterdingen mit der Linie 828 relativ gering. Daher soll nach Möglichkeit darauf geachtet werden, dass die Linien 826 und 828 in Echterdingen bzw. Leinfelden unterschiedliche S-Bahnen an- und abdiene, da so die Anzahl der Fahrmöglichkeiten von Waldenbuch und Steinenbronn in Richtung Stuttgart erhöht werden kann.</p>
<b>Ergänzender Anrufverkehr</b>	nein
<b>Voraussichtliche Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2014</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwischen den Haltestellen Steinenbronn Goldäcker und Waldenbuch Postamt soll eine neue Haltestelle Steinenbronn Tübinger Straße eingerichtet werden. (Umsetzungszeitpunkt offen)</li> <li>- Perspektivisch besteht mit der Weiterentwicklung der Schönbuchbahn die Möglichkeit, die betroffenen Linien besser auf die Abfahrtszeiten der Bahn abzustimmen. (Umsetzung zum Vergabezeitpunkt)</li> </ul>

### 6.3.15 Nachtbus-Linien

Da die beiden Nachtbuslinien N76 und N92 einerseits weder im Linienbündelungskonzept noch im Basisangebot erfasst sind, andererseits speziellen Charakteristika unterworfen sind, wurden sie im Rahmen der Leistungsbeschreibung gesondert behandelt.

Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit werden bei den Nacht-Buslinien Anschlüsse nur in Lastrichtung (meist aus Richtung Stuttgart) gewährleistet. Auf eine Anschlussgewährung gegen Lastrichtung, für die nachts nur eine geringe Nachfrage zu erwarten ist, wurde zugunsten der Einbindung weiterer Orte und Teilorte meist verzichtet. Die beschriebenen Anschlüsse sind daher, im Gegensatz zu den Tageslinien, nur in die angegebene Richtung relevant. Auch auf Taktvorgaben wurde verzichtet. Schließlich handelt es sich je Linie nur um (in der Regel drei) Einzelfahrten, deren Zeitlage (stärker noch als bei den Tageslinien) auf die Ankunftszeiten der Anschlussverkehrsmittel (mit wenigen Ausnahmen die Nacht-S-Bahn) ausgelegt ist.

<b>Linie Nr.</b>	<b>N76</b>
<b>Linienweg</b>	Oberaichen Bf. – Musberg – Steinenbronn – Waldenbuch – Glashütte – Waldenbuch Gänswiese (– Oberaichen Bf.)
<b>Funktionen</b> (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2013 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	<b>Hauptfunktion:</b> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Musberg, Steinenbronn, Waldenbuch und Glashütte ab der S-Bahn-Station Oberaichen (3 / 3) <sup>1</sup>
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (in Richtung Waldenbuch) Oberaichen Bf.: S2 oder S3, aus Richtung Stuttgart

<sup>1</sup> Fahrten müssen nur in Lastrichtung veröffentlicht werden.



<b>Linie Nr.</b>	<b>N92</b>
<b>Linienweg</b>	Bernhausen Bf. – Sielmingen – Bonlanden – Plattenhardt – Harthausen – Grötzingen – Aich – Neuenhaus – Neckartailfingen Nürtinger Straße
<b>Funktionen</b> (Fahrtenpaare im Jahresfahrplan 2013 in den Nächten vor Sams-/ und Sonn- und Feiertagen)	<b>Hauptfunktion:</b> - Nächtliche Abbringung von Fahrgästen aus Sielmingen, Bonlanden, Plattenhardt, Harthausen, Grötzingen, Aich, Neuenhaus und Neckartailfingen ab der S-Bahn-Station Filderstadt (4 / 4) <sup>1</sup>
<b>Anschlüsse</b>	<b>Primärer Anschluss:</b> (in Richtung Neckartailfingen) Bernhausen Bf.: S2 oder S3, aus Richtung Stuttgart

<sup>1</sup> Fahrten müssen nur in Lastrichtung veröffentlicht werden.

## **7 Zusammenfassung und Ausblick**

### **7.1 Inhalt des Nahverkehrsplans**

Kap. 1 Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Esslingen. Der Wirkungsbereich umfasst primär den Busverkehr, für den der Landkreis gemäß § 6 ÖPNVG des Landes als Aufgabenträger zuständig ist.

Kap. 2 Grundlage des Nahverkehrsplans ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und des bestehenden Angebots. Für die spätere Bewertung werden hier insbesondere die Kriterien

- flächenhafte Erschließung (Einzugsbereiche der Haltestellen),
- Bedienungshäufigkeiten und
- Beförderungszeiten

detailliert analysiert.

Kap. 3 In der Analyse der Verkehrsnachfrage werden die Relationen mit den für den Landkreis Esslingen und seine Mittelbereiche wichtigsten Verkehrsbeziehungen herausgearbeitet. Die parallel dazu abgeleiteten ÖV-Anteile geben zudem Hinweise auf die Akzeptanz des ÖPNV-Angebots im Vergleich zum Individualverkehr. Dabei überrascht es wenig, dass entlang der Entwicklungsachsen mit ihrem guten Schienenverkehrsangebot bei den Strömen in die Landeshauptstadt Stuttgart die größten ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr erreicht werden. Die angeschlossene Verkehrsprognose zeigt bei abnehmenden Einwohner- und Schülerzahlen sowie einem steigenden Arbeitsplatzangebot ein signifikantes Verkehrswachstum des ÖPNV entlang der bestehenden Hauptachsen und der neuen Regionalzugverbindung über den künftigen Filderbahnhof. Begleitet wird dies von Nachfragerückgängen in der Fläche in der Größenordnung von bis zu 20 % wegen des abnehmenden Schülerverkehrs.

Kap. 4 Mit der Formulierung von Zielsetzungen für das ÖPNV-Angebot im Landkreis wird ein Leitbild für dessen weitere Entwicklung innerhalb des Planungshorizonts des Nahverkehrsplans und teilweise auch darüber hinaus geschaffen. Die Festlegung von Zielsetzungen für das künftige Verkehrsangebot bildet die Basis für die anschließende Bewertung der aktuellen Linienverkehre.

Kap. 5 Die Bewertung erfolgt in zwei Teilen. Zum einen werden die Daten der Bestandsaufnahme mit den quantitativen Zielsetzungen zum Verkehrsangebot verglichen. Zum anderen wird die Ist-Situation den absehbaren Strukturentwicklungen sowie den Anregungen von Gemeinden und Verkehrsunternehmen gegenübergestellt. Beide Teile werden in der Bewertung zusammengeführt, die ein detailliertes Bild über die derzeitige Angebotssituation vermittelt.

Die Bewertungsergebnisse verdeutlichen eine insgesamt hohe Bedienstungsqualität bezüglich des ÖPNV-Angebots. Insbesondere an den Entwicklungsachsen entlang der Bahnlinien, aber auch im Einzugsbereich der Mittelzentren ist ein ausgesprochen gutes öffentliches Verkehrsangebot vorhanden. In den verbleibenden Räumen sind die Bedienungshäufigkeiten verstärkt an den vorhandenen Nachfragepotenzialen orientiert; wobei dem Berufs- und Schülerverkehr eine besondere Bedeutung zukommt. Schwächen zeigen sich überwiegend in Bereichen mit geringerer Siedlungsdichte, und dort vor allem im Spät- und Wochenendverkehr.

Kap. 6 Die auf dem Leitbild (Kapitel 4) und der Bewertung (Kapitel 5) aufbauenden Vorstellungen des Landkreises zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots sind abschließend in Kapitel 6 zusammengefasst. Sie sind hier in den Rahmenvorgaben für alle Linienverkehre und Anforderungen an die einzelnen Linien („Einzelziele“) untergliedert. Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots in dem durch den Nahverkehrsplan abgesteckten Rahmen liegt vorrangig in der unternehmerischen Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen. Spätestens im Zusammenhang mit der Verga-

be oder Wiedererteilung von Liniengenehmigungen ist die Umsetzung der Vorgaben und Ziele durch das Verkehrsunternehmen zu prüfen. Entsteht dadurch ein Mehraufwand beim Verkehrsunternehmen, muss über die Kostentragung mit dem Verkehrsunternehmen und ggf. nutznießenden Dritten verhandelt werden. Eine Beteiligung des Landkreises an solchen Lasten steht dabei unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gremien und der Verfügbarkeit ausreichender Haushaltsmittel.

## **7.2 Verkehrliche Weiterentwicklung**

### **7.2.1 Ausgangslage**

Der mit diesem Nahverkehrsplan festgestellte hohe ÖPNV-Standard ist - nicht zuletzt - auf das langjährige Engagement des Landkreises im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen. Gemeinsam mit den anderen Landkreisen des Verbundraums und der Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt der Landkreis Esslingen seit der Verbundgründung den Ausbau des S-Bahn-Netzes. Darüber hinaus trägt er einen Teil der verbundbedingten Lasten, die sich im Wesentlichen aus Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten zusammensetzen. Hier hat die am 1. Oktober 1993 vollzogene Einbeziehung aller Busverkehre im Verbundraum in den VVS-Gemeinschaftstarif eine erhebliche Aufstockung der Finanzmittel erfordert. Auch die Realisierung des attraktiven "Scool-Abo" ab dem Schuljahr 2000/2001 war nur mit Zuschüssen des Landkreises realisierbar. So ist für alle zuschussberechtigten Schüler seit dem 01.09.2013 die kostenlose Zusatzwerkmarke Netz ohne zeitliche Einschränkung im gesamten Netz gültig.

Über die sich durch die Mitträgerschaft des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart ergebenden Verpflichtungen hinaus hat der Landkreis Esslingen in den vergangenen Jahren auch direkt Verbesserungen des ÖPNV-Angebots innerhalb des Landkreises unterstützt. So wurde die Nachrüstung barrierefreier Zugangsanlagen an den S-Bahn-Stationen im Kreis vom Landkreis ebenso mitfinanziert wie die Verlängerung der S-Bahn-

Linie 1 über den bisherigen Endpunkt Plochingen hinaus bis Kirchheim/Teck, die vom Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger umgesetzt wurde.

In den Teilräumen, in denen eine direkte Anbindung an das Schienennetz nicht besteht, beteiligt sich der Landkreis zudem an verschiedenen Angebotsverbesserungen im Busnetz, mit denen zum einen ÖPNV-Achsen gestärkt und zum anderen die Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots in der Fläche deutlich verbessert werden.

### **7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes**

In den kommenden Jahren gilt es vorrangig, das bestehende gute Verkehrs- und Tarifangebot im Landkreis Esslingen als Bestandteil des Verkehrsverbunds Stuttgart zu erhalten und maßvoll weiterzuentwickeln. Die aktuell hohe Belastung der öffentlichen Haushalte wird aufwändige Netzerweiterungen oder weitere tarifliche Vergünstigungen nur noch begrenzt erlauben. Insofern sind die verfügbaren Mittel primär auf die Verkehrsachsen zu konzentrieren, die auch zukünftig noch Nachfragezuwächse erwarten lassen. Der Landkreis Esslingen engagiert sich deshalb gemeinsam mit mehreren Partnern für die Verlängerung der S-Bahn-Linie 2 bis Neuhausen (F) und die Verlängerungen der Stadtbahnlinie U6 bis zum Flughafen Stuttgart, um der wachsenden Bedeutung des Verkehrsknotens Flughafen/Messe Rechnung zu tragen. Vor dem Hintergrund der verstärkt spürbaren demographischen Entwicklung wird jedoch im Busverkehr künftig häufiger zu prüfen sein, ob nicht zur Schließung noch bestehender Angebotslücken oder zur Abdeckung neu entstehender Anforderungen vorhandene Verkehrsleistungen umgeschichtet oder ggf. auch kostengünstige flexible Bedienungsformen eingesetzt werden können. Im Hinblick auf die erkennbar steigenden Herausforderungen für den Verkehrsbereich hinsichtlich der Aspekte Umweltschutz (Feinstaub, Klima, Energiekosten) und Demographie (Barrierefreiheit, Erschließungsgüte) ist eine Reduzierung des Engagements des Landkreises für den öffentlichen Nahverkehr allerdings nicht beabsichtigt.

Die für das Busnetz beabsichtigten oder vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Kapitel 6.2 und 6.3 dargestellt. Darüber hinaus wird jedoch das öffentliche Verkehrsangebot generell kontinuierlich zu überprüfen und an ggf. veränderte Nachfragesituationen anzupassen sein. Dies gilt vorrangig für Räume mit verstärkter Siedlungsentwicklung, schließt aber auch Anpassungen an Veränderungen im Schienenverkehrsnetz oder an Veränderungen im Schülerverkehrsaufkommen mit ein.

Um die Zahl der Auftrags- und Vergabeverfahren nicht zu sehr zu steigern, werden verkehrliche Maßnahmen in der Regel erst zusammen mit der Neuvergabe der Verkehrsleistungen in den Linienbündeln umgesetzt werden können. Das Verkehrsinteresse wird in dieser Übergangsphase (vgl. Kap. 7.3) daher teilweise hinter der Verpflichtung zur Durchführung rechtlich korrekter Vergabeverfahren zurückstehen müssen.

### **7.2.3 Expressbusse**

Aufgrund der absehbar begrenzten finanziellen Möglichkeiten zum weiteren Ausbau des Schienennetzes auch auf Landes- oder regionaler Ebene wird verstärkt eine bessere Vernetzung des vorhandenen Angebots durch hochwertige Busverkehre, so genannte Expressbusse, diskutiert. Expressbusse sollen insbesondere auf Relationen zwischen Mittel- und Oberzentren sowie besonderen Verkehrsknotenpunkten in der Region (zentrale Umsteigepunkte zum S-Bahn/Schienenverkehr, Flughafen, aufkommensstarke Beschäftigungsschwerpunkte) und benachbarten Bereichen der Region bestehende Lücken im Schienennetz schließen. Um diesen Buslinien ein möglichst unbeschwertes Vorankommen zu ermöglichen, sollen an neuralgischen und staugeprägten Punkten Busspuren bzw. Ampelvorrangschaltungen entstehen.

Auch der Landkreis Esslingen ist Ausgangspunkt verschiedener Korridore, in denen neue schnelle und raumübergreifende Busverbindungen Reisezeiten verkürzen und den Reisekomfort erhöhen könnten. Die diskutierte Verbindung Kirchheim (T) - Flughafen stellt dabei fast schon einen „Klas-

siker“ dar: dieser Vorschlag war bereits in früheren Nahverkehrsplänen enthalten und wurde vom Kreis gemeinsam mit dem VVS auch schon intensiv untersucht. Weitere Optionen sind eine Expressbusverbindung von Esslingen (N) zum Flughafen und von Kirchheim (T) nach Göppingen.

#### **7.2.4 Metropol-Express-Bahn**

Die derzeitigen Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien, die direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof durchgebunden werden, sollen zu einem Metropol-Express-Netz ausgebaut werden. Damit verbunden ist ein genereller Halbstunden-Takt sowie die Weiterführung der Linien über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus (Durchmesserlinien). Der Metropol-Express soll, ähnlich der S-Bahn, zu einer Marke mit hohem Wiedererkennungswert ausgestaltet werden. Seine volle Entfaltung wird das Konzept zwar erst mit der Verwirklichung von Stuttgart 21 finden, doch ist im Rahmen der geplanten Wettbewerbsverfahren des Landes Baden-Württemberg bereits mit deutlichen Verbesserungen zu rechnen. Im Landkreis Esslingen müssen die Regionalzüge der heutigen Linien R1 („Filstalbahn“ Stuttgart - Plochingen - Göppingen - Ulm) und R8 („Neckartalbahn“ Stuttgart - Plochingen - Nürtingen - Tübingen) in das Konzept einbezogen und auf einen ganztägigen Halbstunden-Takt ausgebaut werden. Damit kann die bereits an ihrer Kapazitätsgrenze operierende S-Bahn-Linie S1 entlastet werden. Außerdem wird die Bahn im südwestlichen Teil des Landkreises deutlich an Attraktivität gewinnen. Mit der Aufwertung der Linie R8 werden insbesondere die Verknüpfungen zum Busnetz am Knotenpunkt Nürtingen zu überprüfen sein.

#### **7.2.5 Regionales Verkehrsmanagement**

Da der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung einerseits weiter wächst, die Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur sowohl im ÖPNV als auch im MIV aber zunehmend an die Grenzen der Finanzierbarkeit stoßen, sollen die Verkehrswege künftig effizienter genutzt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen neben der Förderung von ressourcenschonendem Mobilitätsverhalten (z.B. Mitfahrgelegenheiten, betriebliches Mobilitätsmanage-

ment, Fußwege- und Radverkehrsberatung etc.) auch intermodale Verknüpfungen (siehe Kap. 4.1.7.3) und verkehrslenkende Maßnahmen vorangetrieben werden. Auch die regional abgestimmte Verkehrsentwicklung unter dem Dach des Verbands Region Stuttgart soll stärker auf den Aspekt Intermodalität abgestellt werden.

### **7.2.6 Elektromobilität**

Um den Ausstoß von Feinstaub und CO<sub>2</sub>-Emissionen und die dadurch entstehenden Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst zu begrenzen, strebt der Landkreis eine Ausweitung der Elektromobilität an. Der öffentliche Nahverkehr und mit ihm kooperierende Verkehrsarten können davon nicht ausgenommen werden, sondern sollten die Entwicklung vorbildhaft flankieren. Nachdem Busse mit reinem Elektroantrieb derzeit nur für sehr spezielle Einsatzbereiche am Markt verfügbar sind, kann zumindest der Einsatz von Hybridbussen im Bereich der Stadtverkehre zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Da mit individuellen Anschlussverkehrsmitteln in der Regel nur kurze Entfernungen zurückgelegt werden, erscheint auch für diese Angebote ein vollelektrischer Antrieb möglich und empfehlenswert. Mit dem vorhandenen elektrischen Carsharing-System in der Stadt Esslingen besteht hier bereits ein Ansatz, der auf weitere Städte ausgedehnt werden sollte.

## **7.3 Anpassung an den veränderten Rechtsrahmen**

Eine weitere wichtige Aufgabe für das laufende Jahrzehnt ist die Umstellung der vertraglichen Vereinbarungen der öffentlichen Hand mit den Verkehrsunternehmen auf den Rechtsrahmen, der inzwischen durch die seit Dezember 2009 gültige EU-Verordnung 1370/2007 und das zum Jahresbeginn 2013 novellierte PBefG vorgegeben wird. Nach diesem Rechtsrahmen ist eine Fortführung der Kooperationsverträge mit den Verkehrsunternehmen, über die bisher die Anwendung des Verbundtarifs und - bedarfsweise - die Zubestellung von Verkehrsleistungen geregelt wird, über Dezember 2019 hinaus nicht möglich. Die bisherige Vertragskonstruktion



mit dem Charakter eines Brutto-Vertrages wird vielmehr durch differenzierte vertragliche Regelungen abgelöst werden müssen, die sich am Umfang der Betriebsleistungen im jeweiligen Teilnetz und dem Grad der Kostendeckung durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen zu orientieren haben. Eine wichtige Rolle spielt hierbei das Instrument der Allgemeinen Vorschrift, mit dem Fahrgeldersatzleistungen und ggf. weitere Zuschüsse der öffentlichen Hand nach allgemein gültigen Regelungen unternehmensunabhängig berechnet und ausgezahlt werden können. Einigen dieser künftigen Vertragsvarianten ist zwingend ein wettbewerbliches Vergabeverfahren vorzuschalten.

Auf der Basis des neuen Rechtsrahmens ergeben sich die nachfolgend skizzierten Vergabe- und Vertragsoptionen. Bezugsbasis ist dabei immer das vom Aufgabenträger via Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung geforderte Verkehrsangebot.

1. Fahrgeldeinnahmen und Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften reichen zur Finanzierung des Verkehrsangebots aus.
  - EU-Verordnung und Vergaberecht kommen nicht zur Anwendung.
  - Unternehmen stellt Antrag auf Linienverkehrsgenehmigung (wie bisher).
  - Beantragen mehrere Unternehmen die Linienverkehrsgenehmigung, findet ein Genehmigungswettbewerb statt. Hier können die Unternehmen bestimmte Standards des Verkehrs verbindlich zusichern.
  - Das Unternehmen mit der besten Verkehrsbedienung erhält die Linienverkehrsgenehmigung und die Auszahlung der zustehenden Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Leistungen aus den allgemeinen Vorschriften. Ein expliziter Vertragsschluss mit dem Aufgabenträger ist nicht erforderlich.

2. Fahrgeldeinnahmen und Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften decken mindestens die Hälfte des Aufwands für das Verkehrsangebot.
  - Es kommt die EU-Verordnung zur Anwendung.
  - In einem wettbewerblichen Verfahren wird der Anbieter ausgewählt, der den geringsten Zuschuss benötigt.
  - Beim Unterschreiten bestimmter Schwellenwerte gemäß EU-Verordnung kann der Aufgabenträger das Unternehmen selbst auswählen (Direktvergabe).
  - Das siegreiche Unternehmen beantragt die Liniengenehmigung, die Auszahlung der zustehenden Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Leistungen aus den allgemeinen Vorschriften und erhält vom Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) im Sinne einer Dienstleistungskonzession.
  
3. Fahrgeldeinnahmen und Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften decken weniger als die Hälfte des Aufwands für das Verkehrsangebot.
  - Es kommt das Kartellvergaberecht zur Anwendung.
  - Der Aufgabenträger führt eine europaweite Ausschreibung nach VOL/A durch.
  - Das siegreiche Unternehmen beantragt die Liniengenehmigung, die Auszahlung der zustehenden Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Leistungen aus den allgemeinen Vorschriften und erhält vom Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA). Der Auftrag kann als Bruttovertrag gestaltet werden, in diesem Fall werden Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen den Zahlungen des Bestellers gegengerechnet oder gleich an den Aufgabenträger abgetreten.

Diese Vergabe- und Vertragsoptionen gelten für den Fall, dass die Verkehrsleistung durch Privatunternehmen erbracht werden soll. Grundsätzlich billigt die EU-Verordnung jedoch allen Aufgabenträgern das Recht zu, Verkehrsleistungen durch ein eigenes Verkehrsunternehmen auch selbst erstellen zu lassen. Dies wird vom Landkreis Esslingen jedoch nicht beabsichtigt.

Die Durchführung von Vergabeverfahren und die Umstellung der Verträge stellt in organisatorischer und finanzieller Hinsicht eine gewaltige Herausforderung für den Landkreis dar, deren Folgen in ihrer Gesamtheit nur schwer prognostiziert werden können. Aber auch die Verkehrsunternehmen werden bei diesem Übergang Neuland betreten müssen, in dem sie wirtschaftliche Risiken unter den Bedingungen des Verbundtarifs über längere Zeiträume hinweg abschätzen müssen. Im Grundsatz ist der Landkreis Esslingen sehr daran interessiert, die vielfach bewährte Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis auch unter den neuen Randbedingungen fortzusetzen. Er erwartet dabei allerdings auch ein konstruktives Mitwirken der Unternehmen. Nur dann wird es möglich sein, die Übergangsphase ohne größere Verwerfungen im Verkehrsangebot, in der Unternehmerlandschaft wie auch bei der Finanzierung zu meistern.

# **Nahverkehrsplan**

für den

# **Landkreis Esslingen**

## **2. Fortschreibung**

Mai 2014

**Anhang:**

**Prüfung der Umweltauswirkungen  
des Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen  
(2. Fortschreibung)**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans (NVPs)</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Maßnahmenoptionen aus dem NVP</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Schutzgüter und relevante Umweltthemen</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Umweltprüfung</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>18</b>

## Prüfung der Umweltauswirkungen

### 1 Vorbemerkungen

Aus Artikel 2 Buchst. a und Artikel 3 Abs. 2 Buchst. a der EU-Richtlinie 2001/42/EG<sup>1</sup> in Verbindung mit § 14b Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>2</sup> ergibt sich im Grundsatz die Verpflichtung, Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Durchführung einer solchen Prüfung ist gemäß §14b 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. Bezogen auf die möglichen Inhalte des Nahverkehrsplans trifft dies ausschließlich auf Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs nach UVPG Anlage 1 Nr. 14.7, 14.8, 14.10 und 14.11 zu.

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.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

<sup>2</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S.1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

## 2 Kurzdarstellung des Nahverkehrsplans

Als gesetzlicher Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr ist der Landkreis Esslingen verpflichtet, einen Nahverkehrsplan aufzustellen (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG-BW). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Esslingen. Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes enthält er

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV,
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
- eine Abschätzung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr (IV + ÖV) (Verkehrsprognose),
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV sowie
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan ist planerisch auf einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren angelegt. Alle 5 Jahre sieht das Gesetz eine Überprüfung und ggf. Fortschreibung des Plans vor. Für die Erstellung und Fortschreibung ist ein auf die betroffenen Institutionen (u. a. Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen) beschränktes Beteiligungsverfahren durchzuführen. Nach dessen Abschluss und Auswertung wird der Nahverkehrsplan vom Kreistag beschlossen.

Eine unmittelbare Bindungswirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch seine Berücksichtigung im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Über diesen Wirkmechanismus werden Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen beeinflusst und Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz flankiert. Darüber hinaus werden auf der Grundlage des Nahverkehrsplans Veränderungen

im Verkehrsangebot mit den Verkehrsunternehmen vereinbart. Insoweit kann der Nahverkehrsplan tatsächlich als rahmensetzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet werden. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder Kommunalverwaltungen richten, haben demgegenüber ausschließlich Empfehlungscharakter.

### **3 Maßnahmenoptionen aus dem Nahverkehrsplan**

Mit dem Nahverkehrsplan wird das Ziel verfolgt, im Sinne der Daseinsvorsorge die Mobilität aller Bürger zu sichern. Hierfür sollen in vergleichbaren Räumen auch vergleichbare Beförderungsangebote vorgehalten werden, wobei unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nachfrageniveaus eine Definition von Mindeststandards hinsichtlich der Bedienungsqualitäten erfolgt. Im Hinblick auf das parallele Ziel, möglichst viele Fahrten des Individualverkehrs auf den ÖPNV zu verlagern, werden darüber hinaus über die Mindeststandards hinausgehende Angebote auf aufkommensstarken Relationen abgesichert oder ggf. neu angestrebt.

Soweit aus dem in den Nahverkehrsplan integrierten Soll-Ist-Vergleich ein Handlungsbedarf bezüglich des Verkehrsangebots abgeleitet wird, enthält der Plan Maßnahmenvorschläge zur Erreichung des Sollzustands. Zusätzlich sind in den Plan auch Vorschläge aufgenommen, die die heutige Verkehrsabwicklung erleichtern können, das bestehende Angebot attraktiver machen oder dem Abbau von Barrieren dienen. Diese in Kapitel 5 (Bewertung) zusammengestellten Maßnahmenvorschläge des Nahverkehrsplans beziehen sich entweder auf das Fahrtenangebot (betriebliche Maßnahmen) oder auf die von den Verkehrsmitteln genutzte Infrastruktur (bauliche Maßnahmen) oder beides. Im Einzelnen können hier folgende Maßnahmentypen auftreten:

#### Betriebliche Maßnahmen

- Einsatz von Fahrzeugen mit bestimmten Merkmalen
- Verschiebung von Fahrten



- Einlegen zusätzlicher Fahrten
- Ausweitung von Betriebszeiten
- Änderung von Linienwegen
- Verlängerung von Linien
- Einrichtung neuer Buslinien

#### Bauliche Maßnahmen

- Umbau oder Verschiebung bestehender Bushaltestellen
- Verbesserung von Haltestellenzugangswegen
- Einrichtung neuer Bushaltestellen
- Umbau von Knotenpunkten
- Anlegen von Busspuren
- Beeinflussung von Signalanlagen durch den ÖPNV
- Umbau von Bahnhaltepunkten
- Neubau von Bahnhaltepunkten
- Umbau von Bahnstrecken
- Neubau von Bahnstrecken

Prinzipiell sind im Rahmen von Nahverkehrsplänen auch Vorschläge zur Weiterentwicklung der Beförderungstarife möglich. Aufgrund des verbindlichen VVS-Gemeinschaftstarifs für alle Linienverkehre und der Einbindung der Aufgabenträger als Gesellschafter in die Verbundorganisation bestehen für tarifliche Zielsetzungen zentrale Abstimmungsprozesse außerhalb der Nahverkehrspläne. Die NVP-Entwürfe im Verbundgebiet enthalten deshalb keine diesbezüglichen Änderungsvorschläge.

#### **4 Schutzgüter und relevante Umweltthemen**

Die Umweltwirkungen von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs beschränken sich in der Regel auf die Aspekte Lärm, Emissionen und Flächeninanspruchnahme. Im Detail ergeben sich deshalb für die Schutzgüter gemäß Anhang I der EU-Richtlinie 2001/42/EG die in Tabelle 1 dargestellten Umweltthemen und die zugehörigen Indikatoren.

Tabelle 1

Schutzgüter	Umweltaspekte	Indikatoren
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen	Freiflächen	Flächenbedarf
	Straßenverkehrslärm Schienenverkehrslärm	Lärmentwicklung
	Luftverschmutzung	Entwicklung der Emissionen CO, NOx, Feinstaub
Fauna, Flora, Biologische Vielfalt	FFH-Gebiete	Flächenbedarf
	Naturschutzgebiete	Flächenbedarf
	Vogelschutzgebiete	Flächenbedarf
	Naturdenkmale	Flächenbedarf
	Wald	Flächenbedarf
	Biotope	Flächenbedarf
	Ausgleichsflächen	Flächenbedarf
Boden	Neuversiegelung	Flächenbedarf, Versiegelungsgrad
	Produktionsfunktion	Flächenbedarf, Ertragspotenzial
	Bodenschätze	Flächenbedarf, Vorkommen
	Altlasten	Standorte, Art der Ablagerungen
Wasser	Quellen	Standort
	Fließgewässer, stehende Gewässer	Standort, Notwendige Eingriffe
	Wasserschutzgebiete	Flächenbedarf
	Überschwemmungsgebiete	Flächenbedarf
Luft, Klima	Luftverschmutzung (s. o.), Klimarelevante Emissionen	Entwicklung der Emissionen CO, NOx, Feinstaub (s. o.)
	Klimarelevante Emissionen	Entwicklung der Emissionen CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub>
Landschaft	Landschaftsschutzgebiet	Flächenbedarf
	Landschaftspark	Flächenbedarf
Kultur- und Sachgüter	Baudenkmale	Standort
	Bodendenkmale	Standort
	Ausgrabungsstätten	Standort
	Kulturhistorische Landschaftsele- mente	Standort, Flächenbedarf, Notwendige Eingriffe

## 5 Umweltrelevanz der Maßnahmenvorschläge des NVP

Um die Zielsetzungen für das öffentliche Verkehrsangebot zu erreichen, enthält der Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen zahlreiche einzelne Maßnahmenvorschläge sowie ein Bündel von detaillierten Anforderungen an die Verkehrsunternehmen. Die rahmensetzende Wirkung des Nahverkehrsplans ist dabei je nach Typus des Vorschlags unterschiedlich. Gleiches gilt für deren Umweltrelevanz. Im Folgenden (Tabelle 2) werden deshalb für die einzelnen Maßnahmen die Umweltauswirkungen beleuchtet 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 betrachtet. Die dargestellte Beurteilung entspricht dabei der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 14b Abs. 4 UVPG.

Tabelle 2

<b>Maßnahme/ Maßnahmentypus</b>	<b>Auswirkungen auf die Umwelt</b>	<b>Erhebliche Umwelt- auswirkungen bzw. SUP-Pflicht</b>
<b>Anforderungen an die Fahrzeugausstattung</b>	Verbesserte Komfortausstattungen (insb. Klimaanlage) führen tendenziell zu einer Erhöhung des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen. Durch die absehbare Fortentwicklung der Fahrzeugantriebe werden allerdings auch deutliche Verbrauchsreduzierungen erwartet. In der Summe ergeben sich deshalb keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt.	nein
<b>Umstrukturierung von Fahrplänen bestehender Bus- und Bahnlinien</b>  Linie 177, 75/809/190, 86/826	Die Umstrukturierungen sollen im Prinzip aufwandsneutral und damit ohne Zusatzbelastungen erfolgen. Energieverbrauchs- und emissionsrelevante Mehrleistungen entstehen allenfalls in geringem Umfang.	nein
<b>Angebotsverdichtungen bei bestehenden Buslinien</b>  Linien 106, 114, 131 (Kemnat-Ost), 168, 179, 184, 185, 188, 192	Zusätzliche Bus- oder Taxifahrten erhöhen den Energieverbrauch und verursachen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Energieverbrauch wird jedoch durch nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) minimiert, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Zudem sind im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung sind die zusätzlichen Emissionen minimal.	nein

<b>Anderung/Verlängerung des Linienwegs von bestehenden Buslinien</b>  Linien 35 oder 76, 120, 122, 144, 174 bzw. 173/175 (Weilheim Lerchenstraße), 184, Elektrobus Nürtingen, 196, 199	Soweit Eingriffe in die Linienwege mit Mehrleistungen verbunden sind, erhöht sich der Energieverbrauch und entstehen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Energieverbrauch wird jedoch durch nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) minimiert, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung sind die zusätzlichen Emissionen zudem minimal.	nein
<b>Einrichtung neuer Buslinien</b>  E-Bus Nürtingen, Stadtbus Kirchheim (nördliches Kirchheim), Stadtbus Plochingen (Gewerbegebiet Filsallee), Stadtbus Wendlingen, Ortsbus Neuffen, Bürgerbus Oberboihingen	Zusätzliche Busfahrten erhöhen den Energieverbrauch und verursachen zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen. Der Energieverbrauch wird jedoch durch nachfrageorientierte Angebotsgestaltung (Angebotsdichte und -form, Transportgefäß) minimiert, außerdem wird die Substitution von IV-Fahrten erwartet. Zudem sind im Verhältnis zur vorhandenen Grundbelastung die zusätzlichen Emissionen minimal.	nein
<b>Einrichtung neuer Bushaltestellen</b>  in Erkenbrechtsweiler, Frickenhausen, Hochdorf, Neckartailfingen, Neckartenzlingen, Unterensingen sowie zwischen Großbettlingen und Grafenberg	Für die Anlage neuer Bushaltestellen müssen fallweise zusätzliche Flächen versiegelt werden. Diese haben jedoch nur einen geringen Umfang. Zudem handelt es sich in der Regel um Standorte innerhalb von Siedlungsbereichen, so dass keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.	nein  (Der NVP ist hier auch nicht rahmensetzend.)
<b>Neubau der Stadtbahnstrecke Leinfelden Bf – Echterdingen-Hinterhof</b>	Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1	ja
<b>Neubau der Stadtbahnstrecke Stuttgart-Fasanenhof – Flughafen/Messe</b>	Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1	ja
<b>Neubau der Stadtbahnstrecke Nellingen – Esslingen</b>	Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1	ja
<b>Neubau der S-Bahnstrecke Filderstadt-Bernhausen – Neuhausen (F)</b>	Umweltrelevant gemäß UVPG § 14b Abs. 2 bzw. Anlage 1	ja

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung beschränkt sich damit auf die dargestellten Maßnahmen zur Erweiterung des S-Bahn- und Stadtbahn-Netzes.

## 6 Umweltprüfung

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG §14f Abs. 2) muss der Umweltbericht die Angaben enthalten, die mit zumutbarem Aufwand ermittelt werden können, und dabei den gegenwärtigen Wissensstand und der Behörde bekannte Äußerungen der Öffentlichkeit, allgemein anerkannte Prüfungsmethoden, Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans oder Programms sowie dessen Stellung im Entscheidungsprozess berücksichtigen. Die Untersuchungstiefe richtet sich damit am Konkretisierungsgrad des Nahverkehrsplans aus.

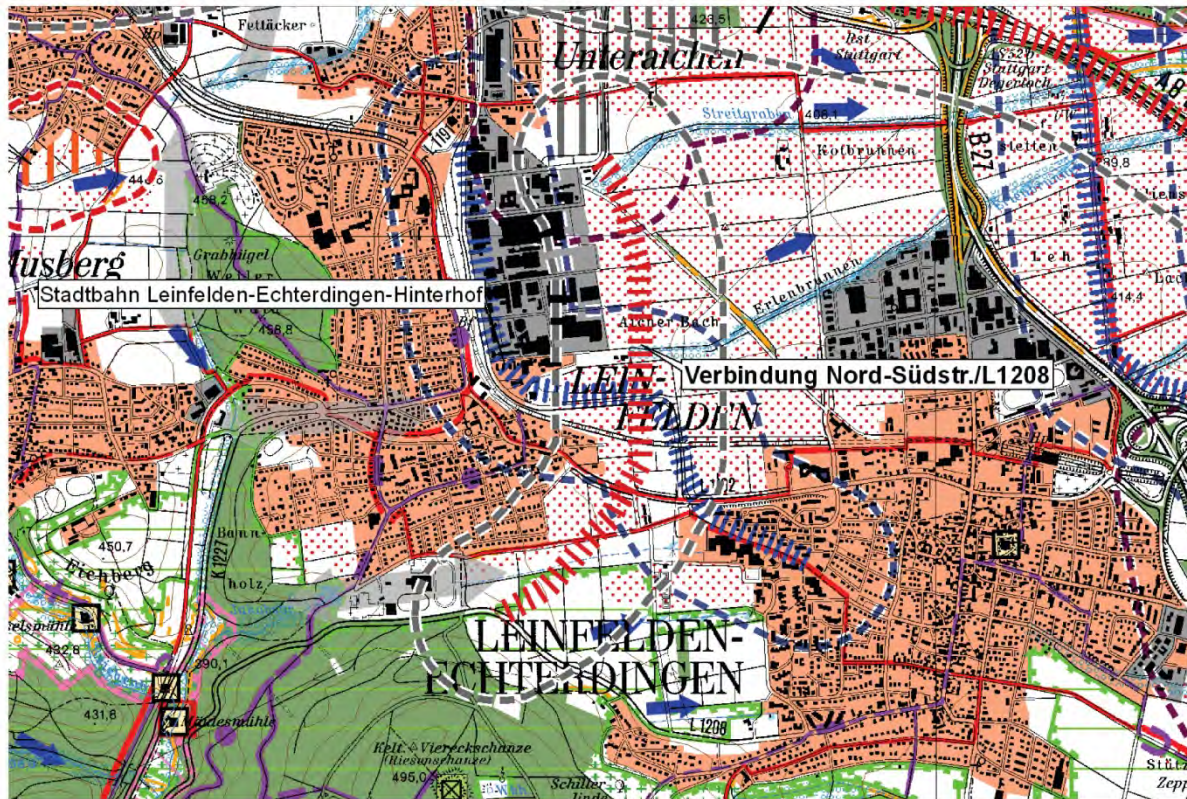
Die zu prüfenden Maßnahmen sind bereits im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans der Region Stuttgart, die sich derzeit noch im Anhörungsverfahren befindet, auf ihre Umweltwirkungen hin untersucht worden. Da der Konkretisierungsgrad der Darstellungen im Nahverkehrsplan denjenigen im Regionalplan nicht übersteigt, kann auf die dort zusammengetragenen Aussagen zurückgegriffen werden. Die Einzelprüfungen wurden dabei freundlicherweise vom Verband Region Stuttgart (VRS) zur Verfügung gestellt.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Auf der geplanten Schienentrasse zwischen Filderstadt-Bernhausen und Neuhausen (F) wurde in einem früheren Planungsstadium auch ein Stadtbahnbetrieb geprüft; zwischenzeitlich hat man sich jedoch für ein S-Bahn-Betrieb entschieden. Die Strecke war im aktuell gültigen Umweltbericht zum Regionalplan der Region Stuttgart, der im Folgenden als Quelle verwendet wurde, noch als Stadtbahn-Trasse bezeichnet; korrekterweise müsste die Strecke jetzt als S-Bahn-Trasse bezeichnet werden.

Quelle: Umweltbericht zum Regionalplan Region Stuttgart - SUP - Datenblatt

### Kurzbeschreibung der Planung und ihrer möglichen Wirkungen



#### Planung

Landkreis: Esslingen

Gemeinde: Leinfelden-Echterdingen

Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau

Name: **Stadtbahntrasse Leinfelden-Echterdingen-Hinterhof**

Streckenlänge: 2,2 km Baumaßnahme: Stadtbahntrasse (ca. 7 m breit, versiegelt/Schotter/begrünt)

Wirkzone 300 m

Eignungskriterien: Entlastung des Straßennetzes im Bereich Leinfelden-Echterdingen

Verlagerung vom MIV-Fahrten auf den ÖV, Verringerung der verkehrsbedingten Umweltfolge

Baubedingte Auswirkungen: Verlust von Boden und Vegetation

Anlagebedingte Auswirkungen: Versiegelung, technische Überprägung u. Zerschneidung der Landschaft

Betriebsbedingte Auswirkungen: Lärmemissionen, Landschaftszerschneidung

#### Vorbelastungen

Emissionen: Lärm, Schadstoffe durch L1192, Flughafen, Industriegebiet

Klima: klimatische Belastungen im Industriegebiet

Versiegelung: im Bereich von Siedlung und Straßen

landschaftl. Überprägung: hoch durch hohen Siedlungsanteil

#### Schutzgebiete

Flächeninanspruchnahme

WSG Zone I/II/III 0 ha / 0 ha / 0 ha

NSG: 0 ha

FFH / VGS 0 ha / 0 ha

LSG: 0 ha

**Datenblatt: Stadtbahntrasse Leinfelden-Echterdingen-Hinterhof**

Landkreis:	Esslingen
Gemeinde:	Leinfelden-Echterdingen
Ausweisung:	Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau
Name:	Stadtbahntrasse Leinfelden-Echterdingen-Hinterhof
Wirkzone:	300 m      Streckenlänge: 2,2 km

Schutzgut Mensch / Gesundheit	
Emissionen in angrenzende Siedlung:	Lärmemissionen in angrenzende Siedlungen u. Erholungsgebiete möglich
<b>Erheblichkeit Schutzgut Mensch</b> <input type="checkbox"/>	

Schutzgut Flora, Fauna, Biodiversität	
Flächeninanspruchnahme/Lebensraumverlust	
Biotopkomplexe hoher Bedeutung:	0 ha
Biotopverbundflächen	0 ha
Zerschneidung wichtiger Bezüge im Biotopverbund:	-
<b>Erheblichkeit Schutzgut Tiere Pflanzen</b> <input type="checkbox"/>	

Schutzgut Wasser - Grundwasser	
Flächeninanspruchnahme	
Flächen hoher GW-Neubildung	0 ha
Abtrag schützender Deckschichten:	
<b>Erheblichkeit Schutzgut Grundwasser</b> <input type="checkbox"/>	

Schutzgut Wasser - Oberflächengewässer	
Flächeninanspruchnahme	
Gewässer:	
Überschwemmungsgebiet:	0 ha
Barrierewirkung:	
<b>Erheblichkeit SG Oberflächengewässer</b> <input type="checkbox"/>	

Schutzgut Boden	
Flächeninanspruchnahme	
Boden sehr hoher Bedeutung	0,4 ha
Bodendenkmal/Geotop:	
Boden mit Archivfunktion	0 ha
<b>Erheblichkeit Schutzgut Boden</b> <input checked="" type="checkbox"/>	

Schutzgut Klima/Luft	
Flächeninanspruchnahme	
Luftleitbahnen:	
	0
klimatechnische Ausgleichsräume:	0 ha
Barrierewirkung im Luftstrom:	klimatechnisch wenig wirksam
<b>Erheblichkeit Schutzgut Klima/Luft</b> <input type="checkbox"/>	

Schutzgut Landschaftsbild Erholung	
Flächeninanspruchnahme	
Erholungsgebiete:	0 ha
Erholungsinfrastruktur:	
Wald:	0 ha
visuelle Beeinträchtigung: gering, da Gebiet bereits vorbelastet und technisch-urban geprägt; Trasse wenig auffällig	
<b>Erheblichkeit SG Landschaftsbild/Erholung</b> <input type="checkbox"/>	

Kultur- und Sachgüter	
Flächeninanspruchnahme	
historische Kulturlandschaften	0 ha
Kulturdenkmäler, Sachgüter:	
Überprägung HKL:	
<b>Erheblichkeit Kulturgüter</b> <input type="checkbox"/>	

Schutzgutübergreifende Beeinträchtigungen	
Lärmbelastung:	geringfügige Schallemissionen in angrenzende Siedlungen u. Erholungsgebiete möglich
Schadstoffimmissionen - Luft:	-
Schadstoffimmissionen - Wasser:	unwahrscheinlich
Flächenanteil Versiegelung ca.:	0,6 ha
<b>Erheblichkeit der schutzgutübergreifenden Beeinträchtigungen</b> <input type="checkbox"/>	

Alternativenprüfung	
Weitere Varianten für eine Verlängerung der Stadtbahn über Echterdingen hinaus (bis Plattenhardt, Bonlanden oder Neuhausen) müssen aus wirtschaftlichen Gründen verworfen werden.	

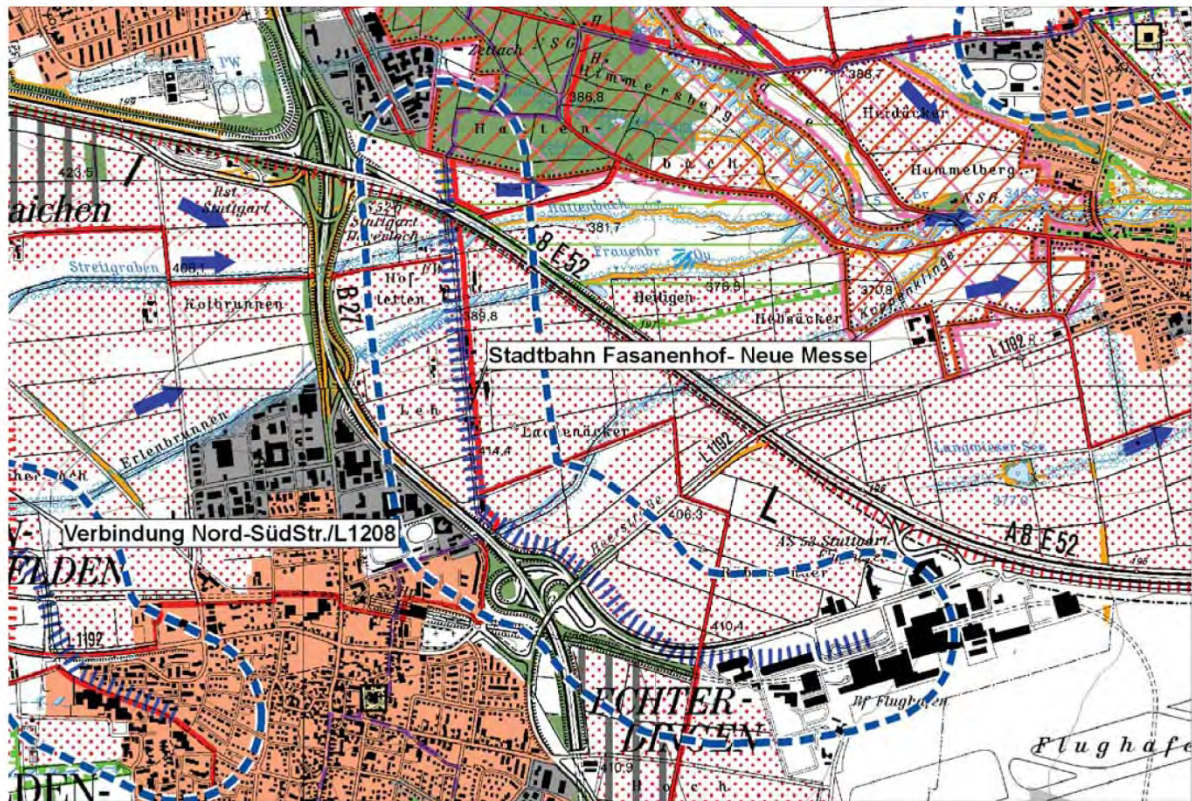
Kumulative Wirkungen	
Überlagerung der geringfügigen Schallemissionen mit den Lärmemissionen der Gewerbegebiete, Schienenstrecke und L1192 sowie der geplanten Verbindung Nord-Südstraße/L1208 möglich	

**Gesamtbeurteilung**  
 Bei Realisierung des Bauvorhabens auf der durch den Regionalplan freigehaltenen Trasse kommt es zur Inanspruchnahme von ca. 0,6 ha Boden, davon 0,4 ha mit sehr hoher Wertigkeit. Auf Grund des relativ geringen Umfangs der Inanspruchnahme ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung dieses oder der anderen Schutzgüter auszugehen. Dies kann im Detail auf Ebene der Bauleitplanung abgeprüft werden, und mit Hilfe von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen die Beeinträchtigungsintensität weiter gesenkt werden.



Quelle: Umweltbericht zum Regionalplan Region Stuttgart - SUP - Datenblatt

### Kurzbeschreibung der Planung und ihrer möglichen Wirkungen



#### Planung

Landkreis: Stuttgart, Esslingen

Gemeinde: Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen

Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau

Name: **Stadtbahntrasse Fasanenhof-Neue Messe/Flughafen**

Streckenlänge: 2,8 km Baumaßnahme: Stadtbahntrasse (ca. 7 m breit, versiegelt/Schotter/begrünt)

Wirkzone 300 m

Eignungskriterien: Verlagerung vom MIV-Fahrten auf den ÖV durch umsteigefreie ÖV-Anbindung von Degerloch Möhringen und Fasanenhof an den Flughafen und die Messe

Entlastung des Straßennetzes, Verringerung der verkehrsbedingten Umweltfolgen

Baubedingte Auswirkungen: Verlust von Boden und Vegetation

Anlagebedingte Auswirkungen: Versiegelung, technische Überprägung u. Zerschneidung der Landschaft

Betriebsbedingte Auswirkungen: Lärmemissionen, Landschaftszerschneidung

#### Vorbelastungen

Emissionen: Lärm, Schadstoffe durch Autobahn, Bundesstraße, Flughafen und Gewerbegebiet

Klima: Klimatisch vorbelasteter Bereich

Versiegelung: Im Bereich des Flughafens, der Messe sowie der Autobahn

landschaftl. Überprägung: hoch (Straßen, Bebauung)

#### Schutzgebiete

Flächeninanspruchnahme

WSG Zone I/II/III 0 ha / 0 ha / 0 ha

NSG: 0 ha

FFH / VGS 0 ha / 0 ha

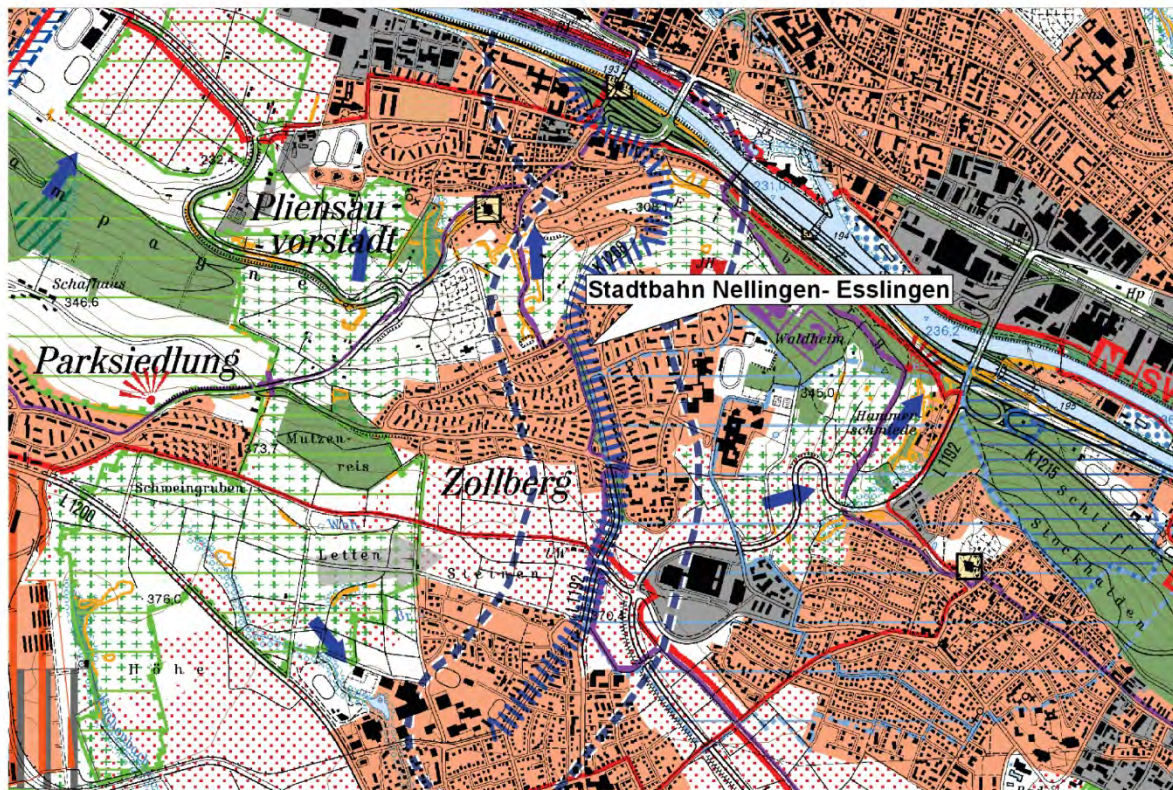
LSG: 0 ha

**Datenblatt: Stadtbahntrasse Fasanenhof - Neue Messe - Flughafen**

Landkreis: Stuttgart, Esslingen	<b>Schutzgut Boden</b>
Gemeinde: Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen	Flächeninanspruchnahme
Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau	Boden sehr hoher Bedeutung 1,3 ha
Name: Stadtbahntrasse Fasanenhof-Neue Messe/Flugha	Bodendenkmal/Geotop:
Wirkzone: 300 m Streckenlänge: 2,8 km	Boden mit Archivfunktion 0 ha
<b>Schutzgut Mensch / Gesundheit</b>	<b>Erheblichkeit Schutzgut Boden</b> <input checked="" type="checkbox"/>
Emissionen in angrenzende Siedlung: geringfüg. Schallemissionen im Bereich der Aussiedlerhöfe/Gärtnereien	<b>Schutzgut Klima/Luft</b>
<b>Erheblichkeit Schutzgut Mensch</b> <input type="checkbox"/>	Flächeninanspruchnahme
<b>Schutzgut Flora, Fauna, Biodiversität</b>	Luftleitbahnen: 0
Flächeninanspruchnahme/Lebensraumverlust	klimatische Ausgleichsräume: 0 ha
Biotopkomplexe hoher Bedeutung: 0 ha	Barrierewirkung im Luftstrom: klimatisch wenig wirksam
Biotopverbundflächen: 0 ha	<b>Erheblichkeit Schutzgut Klima/Luft</b> <input type="checkbox"/>
Zerschneidung wichtiger Bezüge im Biotopverbund: pot. Verbundflächen am Hattenbach und Erlenbrunnenbach	<b>Schutzgut Landschaftsbild Erholung</b>
<b>Erheblichkeit Schutzgut Tiere Pflanzen</b> <input type="checkbox"/>	Flächeninanspruchnahme
<b>Schutzgut Wasser - Grundwasser</b>	Erholungsgebiete: 0 ha
Flächeninanspruchnahme	Erholungsinfrastruktur: Rad-/Wanderweg parallel
Flächen hoher GW-Neubildung 0 ha	Wald: 0 ha
Abtrag schützender Deckschichten:	visuelle Beeinträchtigung: Verstärkung der technischen Überformung
<b>Erheblichkeit Schutzgut Grundwasser</b> <input type="checkbox"/>	<b>Erheblichkeit SG Landschaftsbild/Erholung</b> <input type="checkbox"/>
<b>Schutzgut Wasser - Oberflächengewässer</b>	<b>Kultur- und Sachgüter</b>
Flächeninanspruchnahme	Flächeninanspruchnahme
Gewässer: Querung Hatten- und Erlenbrunnenbach	historische Kulturlandschaften 0 ha
Überschwemmungsgebiet: 0,1 ha	Kulturdenkmäler, Sachgüter:
Barrierewirkung: Hatten- und Erlenbrunnenbach	Überprägung HKL:
<b>Erheblichkeit SG Oberflächengewässer</b> <input type="checkbox"/>	<b>Erheblichkeit Kulturgüter</b> <input type="checkbox"/>
<b>Schutzgutübergreifende Beeinträchtigungen</b>	
Lärmbelastung: geringfügig im Bereich der Gärtnereien/Aussiedlerhöfe	
Schadstoffimmissionen - Luft: -	
Schadstoffimmissionen - Wasser: unwahrscheinlich	
Flächenanteil Versiegelung ca.: 1,3 ha	
<b>Erheblichkeit der schutzgutübergreifenden Beeinträchtigungen</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Alternativenprüfung</b>	<b>Kumulative Wirkungen</b>
Im diesem Abschnitt stellt die Trasse über den Bliensäckerweg die Verbindung mit der geringsten Flächeninanspruchnahme, der kürzesten Fahrzeit und somit der besten verkehrlichen Wirkung dar. Andere Alternativen weisen erhöhte Fahrzeiten auf.	Überlagerung der Schallemissionen mit best. Lärmemissionen der B27 und der Autobahn
<b>Gesamtbeurteilung</b>	
Durch die geplante Stadtbahntrasse kommt es zu einer Beeinträchtigungen von Schutzgütern durch Bodenversiegelung. Die betroffenen Böden gehen für die landwirtschaftl. Nutzung verloren. Die mögliche Beeinträchtigungen des Grabensystems ist durch entsprechende Bauweise vermeidbar, dies sollte auf Ebene der Bauleitplanung im Zuge der Eingriffs-Ausgleichsbilanz berücksichtigt werden. Den Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Umfeld der Trasse steht eine deutliche, zu erwartende Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr zu öffentlichem Personenverkehr mit einer erheblichen Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen an anderer Stelle gegenüber.	

Quelle: Umweltbericht zum Regionalplan Region Stuttgart - SUP - Datenblatt

### Kurzbeschreibung der Planung und ihrer möglichen Wirkungen



#### Planung

Landkreis: Esslingen

Gemeinde: Ostfildern, Esslingen

Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau

Name: **Stadtbahntrasse Nellingen-Esslingen**

Streckenlänge: 3 km Baumaßnahme: Stadtbahntrasse (ca. 7 m breit, versiegelt/Schotter/begrünt)

Wirkzone 300 m

Eignungskriterien: Entlastung des Straßennetzes im Bereich Ostfildern-Esslingen  
Verlagerung vom MIV-Fahrten auf den ÖV, Verringerung der verkehrsbedingten Umweltfolge

Baubedingte Auswirkungen: Verlust von Boden und Vegetation

Anlagebedingte Auswirkungen: Versiegelung, technische Überprägung u. Zerschneidung der Landschaft

Betriebsbedingte Auswirkungen: Lärmemissionen, Landschaftszerschneidung

#### Vorbelastungen

Emissionen: Lärm, Schadstoffe durch Straßen (B10, L 1192)

Klima: in Teilbereichen klimatische Vorbelastung

Versiegelung: im Bereich von Siedlung und Straßen

landschaftl. Überprägung: hoch durch hohen Siedlungsanteil

#### Schutzgebiete

Flächeninanspruchnahme

WSG Zone I/II/III 0 ha / 0 ha / 0 ha

NSG: 0 ha

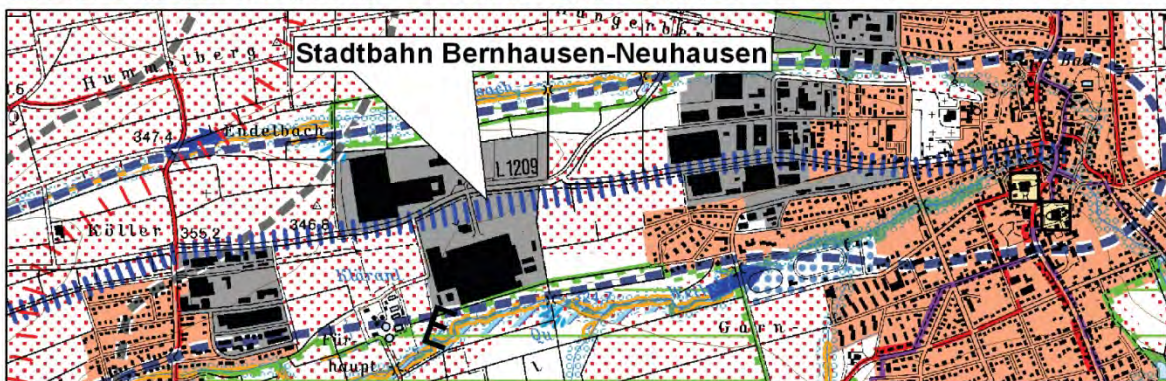
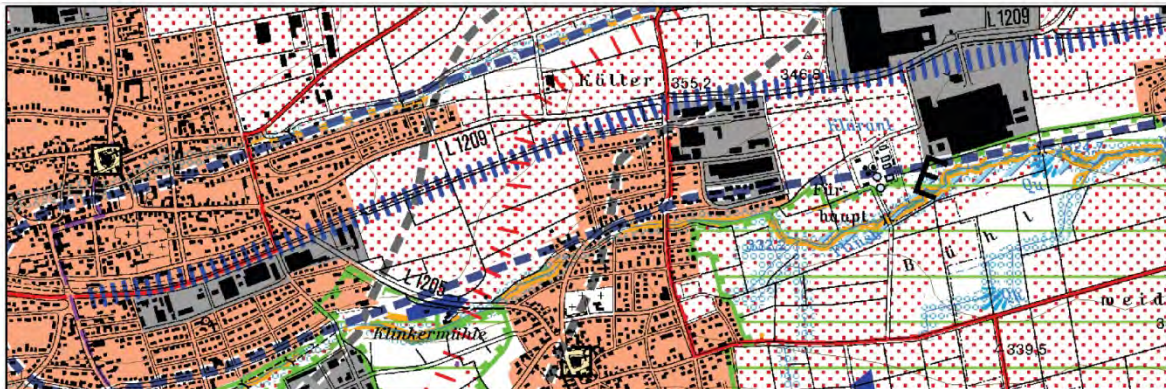
FFH / VGS 0 ha / 0 ha

LSG: 0 ha

**Datenblatt: Stadtbahntrasse Nellingen - Esslingen (N)**

Landkreis: Esslingen	<b>Schutzgut Boden</b>
Gemeinde: Ostfildern, Esslingen	Flächeninanspruchnahme
Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau	Boden sehr hoher Bedeutung 0,3 ha
Name: Stadtbahntrasse Nellingen-Esslingen	Bodendenkmal/Geotop:
Wirkzone: 300 m Streckenlänge: 3 km	Boden mit Archivfunktion 0 ha
<b>Schutzgut Mensch / Gesundheit</b>	<b>Erheblichkeit Schutzgut Boden</b> <input type="checkbox"/>
Emissionen in angrenzende Siedlung: geringfüg. Schallemissionen in angrenzende Siedlungen u. Erholungsgebiete möglich	<b>Schutzgut Klima/Luft</b>
<b>Erheblichkeit Schutzgut Mensch</b> <input type="checkbox"/>	Flächeninanspruchnahme
<b>Schutzgut Flora, Fauna, Biodiversität</b>	Luftleitbahnen: 0
Flächeninanspruchnahme/Lebensraumverlust	klimatische Ausgleichsräume: 0 ha
Biotopkomplexe hoher Bedeutung: 0,3 ha	Barrierewirkung im Luftstrom: klimatisch wenig wirksam
Biotopverbundflächen 0 ha	<b>Erheblichkeit Schutzgut Klima/Luft</b> <input type="checkbox"/>
Zerschneidung wichtiger Bezüge im Biotopverbund: weitere Unterbrechung d. vorbelasteten Grünzäsur zw. Pliensau und Zollberg	<b>Schutzgut Landschaftsbild Erholung</b>
<b>Erheblichkeit Schutzgut Tiere Pflanzen</b> <input type="checkbox"/>	Flächeninanspruchnahme
<b>Schutzgut Wasser - Grundwasser</b>	Erholungsgebiete: 0 ha
Flächeninanspruchnahme	Erholungsinfrastruktur:
Flächen hoher GW-Neubildung 0 ha	Wald: 0 ha
Abtrag schützender Deckschichten:	visuelle Beeinträchtigung: geringe Fernwirkung, jedoch wird technische Überprägung verstärkt
<b>Erheblichkeit Schutzgut Grundwasser</b> <input type="checkbox"/>	<b>Erheblichkeit SG Landschaftsbild/Erholung</b> <input type="checkbox"/>
<b>Schutzgut Wasser - Oberflächengewässer</b>	<b>Kultur- und Sachgüter</b>
Flächeninanspruchnahme	Flächeninanspruchnahme
Gewässer:	historische Kulturlandschaften 0 ha
Überschwemmungsgebiet: 0 ha	Kulturdenkmäler, Sachgüter:
Barrierewirkung:	Überprägung HKL: Beeinträchtigung von Streuobstwiesen
<b>Erheblichkeit SG Oberflächengewässer</b> <input type="checkbox"/>	<b>Erheblichkeit Kulturgüter</b> <input type="checkbox"/>
<b>Schutzgutübergreifende Beeinträchtigungen</b>	
Lärmbelastung: Lärmemissionen in angrenzende Siedlungen u. Erholungsgebiete möglich	
Schadstoffimmissionen - Luft: -	
Schadstoffimmissionen - Wasser unwahrscheinlich	
Flächenanteil Versiegelung ca.: 0,6 ha	
<b>Erheblichkeit der schutzgutübergreifenden Beeinträchtigungen</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Alternativenprüfung</b>	<b>Kumulative Wirkungen</b>
Von der Vielzahl an untersuchten Alternativen weist aus wirtschaftli-chen Gründen nur die hier untersuchte Variante eine Realisierungschance auf.	
<b>Gesamtbeurteilung</b>	
Die geplante Stadtbahntrasse führt durch strukturreiche Wiesen und Äcker und führt dort bei Realisierung möglicherweise zu einer Zerschneidung von Biotopkomplexen sowie zu einer Verstärkung der technischen Überprägung. Da die Trasse selbst keine große Fernwirkung aufweist, wird letzteres nicht als erheblich angesehen. Die Beeinträchtigung hochwertiger Böden beschränkt sich auf einen kleinen Teilabschnitt und ist deshalb nicht erheblich. Den Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Umfeld der Trasse steht eine deutliche, zu erwartende Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr zu öffentlichem Personenverkehr (3500 Personenfahrten/Tag) mit einer erheblichen Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen an anderer Stelle gegenüber.	

Quelle: Umweltbericht zum Regionalplan Region Stuttgart - SUP - Datenblatt

**Kurzbeschreibung der Planung und ihrer möglichen Wirkungen****Planung**

Landkreis: Esslingen

Gemeinde: Filderstadt, Neuhausen

Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau

Name: **Stadtbahntrasse Filderstadt-Bernhausen-Neuhausen**

Streckenlänge: 4,7 km Baumaßnahme: Stadtbahntrasse (ca. 7 m breit, versiegelt/Schotter/begrünt)

Wirkzone 300 m

Eignungskriterien: Entlastung des Straßennetzes im Bereich Bernhausen /Neuhausen durch Schienenanbindung von Neuhausen an den Flughafen u. den Filderbahnhof  
Verlagerung vom MIV-Fahrten auf den ÖV, Verringerung der verkehrsbedingten Umweltfolge

Baubedingte Auswirkungen: Verlust von Boden und Vegetation

Anlagebedingte Auswirkungen: Versiegelung, technische Überprägung u. Zerschneidung der Landschaft

Betriebsbedingte Auswirkungen: Lärmemissionen, Landschaftszerschneidung

**Vorbelastungen**

Emissionen: Lärm, Schadstoffe durch Straßen und Gewerbegebiete, Fluglärm

Klima: in Teilbereichen klimatische Vorbelastung

Versiegelung: im Bereich von Siedlung und Straßen

landschaftl. Überprägung: hoch durch L 1208, Gewerbe, Siedlungen

**Schutzgebiete**

Flächeninanspruchnahme

WSG Zone I/II/III 0ha / 0ha / 0ha

NSG: 0ha

FFH / VGS 0ha / 0ha

LSG: 0ha

**Datenblatt: Bahntrasse Filderstadt-Bernhausen – Neuhausen (F)**

Landkreis: Esslingen	<b>Schutzgut Boden</b>
Gemeinde: Filderstadt, Neuhausen	Flächeninanspruchnahme
Ausweisung: Vorranggebiet: Trassen für den Schienenverkehr, Neubau	Boden sehr hoher Bedeutung 0,2 ha
Name: Stadtbahntrasse Filderstadt-Bernhausen-Neuhaus	Bodendenkmal/Geotop:
Wirkzone: 300 m Streckenlänge: 4,7 km	Boden mit Archivfunktion 0 ha
	<b>Erheblichkeit Schutzgut Boden</b> <input type="checkbox"/>
<b>Schutzgut Mensch / Gesundheit</b>	<b>Schutzgut Klima/Luft</b>
Emissionen in angrenzende Siedlung: Lärmemissionen in angrenzende Siedlungen möglich	Flächeninanspruchnahme
	Luftleitbahnen: 0
	klimatische Ausgleichsräume: 0 ha
	Barrierewirkung im Luftstrom: klimatisch wenig wirksam
<b>Erheblichkeit Schutzgut Mensch</b> <input type="checkbox"/>	<b>Erheblichkeit Schutzgut Klima/Luft</b> <input type="checkbox"/>
<b>Schutzgut Flora, Fauna, Biodiversität</b>	<b>Schutzgut Landschaftsbild Erholung</b>
Flächeninanspruchnahme/Lebensraumverlust	Flächeninanspruchnahme
Biotopkomplexe hoher Bedeutung: 0 ha	Erholungsgebiete: 0 ha
Biotopverbundflächen 0 ha	Erholungsinfrastruktur: Querung Radweg
Zerschneidung wichtiger Bezüge im Biotopverbund:	Wald: 0 ha
<b>Erheblichkeit Schutzgut Tiere Pflanzen</b> <input type="checkbox"/>	visuelle Beeinträchtigung: gering, da Gebiet bereits vorbelastet und technisch-urban geprägt; Trasse wenig auffällig
<b>Schutzgut Wasser - Grundwasser</b>	<b>Erheblichkeit SG Landschaftsbild/Erholung</b> <input type="checkbox"/>
Flächeninanspruchnahme	<b>Kultur- und Sachgüter</b>
Flächen hoher GW-Neubildung 0 ha	Flächeninanspruchnahme
Abtrag schützender Deckschichten:	historische Kulturlandschaften 0 ha
<b>Erheblichkeit Schutzgut Grundwasser</b> <input type="checkbox"/>	Kulturdenkmäler, Sachgüter:
<b>Schutzgut Wasser - Oberflächengewässer</b>	Überprägung HKL:
Flächeninanspruchnahme	<b>Erheblichkeit Kulturgüter</b> <input type="checkbox"/>
Gewässer:	
Überschwemmungsgebiet: 0 ha	
Barrierewirkung:	
<b>Erheblichkeit SG Oberflächengewässer</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Schutzgutübergreifende Beeinträchtigungen</b>	
Lärmbelastung: geringfügige Lärmbelastung der angrenzenden Wohngebiete möglich	
Schadstoffimmissionen - Luft: -	
Schadstoffimmissionen - Wasser: unwahrscheinlich	
Flächenanteil Versiegelung ca.: 0,2 ha	
<b>Erheblichkeit der schutzgutübergreifenden Beeinträchtigungen</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Alternativenprüfung</b>	<b>Kumulative Wirkungen</b>
Hier wird die Trasse der früheren Filderbahn wieder aufgegriffen. Sie stellt die direkte Verbindung mit der geringsten Flächeninanspruchnahme, der kürzesten Fahrzeit und somit der besten verkehrlichen Wirkung dar.	Überlagerung der geringfügig. Schallemissionen mit den Lärmemissionen der Gewerbegebiete und L1209 möglich
<b>Gesamtbeurteilung</b>	
Durch die geplante Stadtbahntrasse kommt es zu einer Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden durch Bodenversiegelung. Diese ist aber auf Grund der vorhandenen Vorbelastung als nicht erheblich einzustufen. Eine möglichst weitgehende Bündelung mit den vorhandenen Verkehrstrassen wird empfohlen, um Beeinträchtigungen zu minimieren. Den Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Umfeld der Trasse steht eine deutliche, zu erwartende Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr zu öffentlichem Personenverkehr mit einer erheblichen Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen an anderer Stelle gegenüber.	

## **7 Zusammenfassung**

Mit dem Nahverkehrsplan wird vom Aufgabenträger das Ziel verfolgt, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern und damit auch Fahrten im motorisierten Individualverkehr zu vermeiden oder sogar zu reduzieren. Aus den dort vorgeschlagenen Maßnahmen resultiert deshalb bereits eine Entlastung der Umwelt hinsichtlich Lärm- und Schadstoffemissionen. Zu den in diesem Sinne wirksamsten Maßnahmen zählen zweifellos Ausbaumaßnahmen im Schienennetz, die ihrerseits jedoch häufig die Umwelt durch Flächeninanspruchnahme und Emissionen belasten. Die frühzeitige Berücksichtigung dieser Umweltwirkungen im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung eröffnet jedoch die Chance, solche Wirkungen in einem frühen Planungsstadium erkennen zu können und die Auswirkungen z. B. durch eine veränderte Wahl des Trassenkorridors oder alternative Überlegungen zum Verkehrssystem zu minimieren.

Die hier durchgeführten Prüfungen der im Nahverkehrsplan Esslingen enthaltenen Ausbauvorschläge zum S-Bahn- und Stadtbahn-Netz zeigen jedoch, dass zum gegenwärtigen Stand der Überlegungen aus Gründen des Umweltschutzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen diese Projekte erhoben werden müssen. Die weitere Konkretisierung der Planungen wie auch der Umweltprüfung bleibt allerdings späteren Verfahrensschritten vorbehalten.